



XL. ÉVFOLYAM

9. SZÁM

MOZGÁSBAN



ÚJ VEZÉRIGAZGATÓ A BKV ÉLÉN

**MENETRE KÉSZ AZ ALSTOM METROPOLIS
PARAMÉTERKÖNYV 2008 – A RENDSZER MŰKÖDŐKÉPES
VISSZAPILLANTÓ: BUDAPEST SIKLÓ NÉLKÜL
KÖZLEKEDJ OKOSAN! KÖZLEKEDÉS RENDŐR-SZEMMEL**



Az olasz mini a menő

MINIMETRÓ PERUGIÁBAN

Csaknem fél éve működik az olaszországi Perugia városában az új Minimetró. A 3 km hosszú vonal egészen a történelmi városközpontig közlekedik. A 25 vasúti kocsi 50 ember befogadására alkalmas. A kocsik sínen futnak, de gumikerekekkel, így viszonylag halkan közlekednek. Az irányonként és óránként szállítható utasok száma megközelíti a 3000 főt. A Minimetró – amelynek terveiért, kivitelezéséért Jean Nouvel, a neves építész a felelős – a városképbe és a közösségi közlekedési hálózatba is remekül beleillik. A projekt a klíma védelméhez is hozzájárul, javítja a városlakók életminőségét. Használatával csökken a városban a közlekedési zaj, és a kisebb légszennyezettségnek köszönhetően a történelmi épületek állapota is kevésbé romlik.

Forrás: www.eltis.org

A (KÉZ)NYOMOK A METRÓHOZ VEZETNEK



A kézlennyomatokért zöld fagyí járt ajándékba

A Baross téri palánsoron látható az a kiállítás, amely több mint kilencszáz – a 4-es metróval szimpatizáló - budapesti lakos zöld tenyér-nyomatát őrzi. A szeptember 5-6-án készült alkotás híven illeszkedik abba a rendezvénysorozatba, amellyel a DBR Metró Projekt Igazgatóság az új művészeti ágak iránti elkötelezettségét hirdeti. Ennek keretében több építési helyszín palánkjain jelentek már meg képzőművészeti alkotások fiatal művészek tollából – pardon, ecsetjéből. A művek nem csak a városképet élénkítik, de azt is szimbolizálják, hogy Európa egyik legszebb, legkorszerűbb metrója épül Budapesten.



A főpolgármester helyettes és a vezérigazgató is BKV val utazik

KÖTÖTT PÁLYÁN GYORSABB, MINT AUTÓVAL

Az Európai Mobilitási Hét első napjának „Eljutási versenyén”, szeptember 16-án a vonattal és metróval utazók bizonyultak a leggyorsabbnak. A résztvevők a XVII. kerület rákosligeti vasúti megállónál épült P+R parkolótól indultak, és a Deák téren értek célba. Az autó lemaradt a versenyben, másfél óra alatt tette meg az utat, míg vonattal és metróval utazva mindössze háromnegyed óra volt az eredmény. Az egyhetes országos programsorozat egyébként – amelynek legnépszerűbb, az EU Mobilitási díját is elnyert állomása a Fővárosi Autómentes Nap – a környezetbarát közlekedési formákat, és ezen belül a közösségi közlekedést népszerűsíti.

KÍVÜL-BELÜL RAGYOG AZ 50-ES VILLAMOS

Szeptember 6-án önkéntesek, kicsik és nagyok közösen ragadtak seprűt, rongyot és felmosóvödröt, hogy tisztára sikálják az 50-es villamost. Pestszentlőrinc-Pestszentimre önkormányzata hirdette meg idén a Köztisztaság Éve programot, amelynek keretében több akcióval szeretnék felhívni figyelmünket a tiszta, élhető és élvezhető környezet fontosságára. Ehhez bizony a BKV járművei is hozzátartoznak, ezért társaságunk dolgozói – a villamosuk mellett - nagy örömmel adtak segítő kezeket is a takarításhoz.

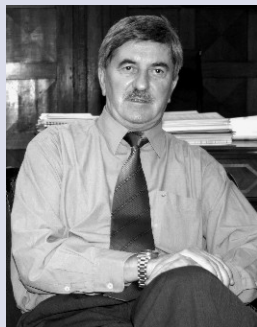


A takarítást nem lehet elég korán kezdeni

PANORÁMAABLAK

TARTÓZKODÓ – Legyünk partnerek!

VEZETŐFÜLKE – Szakembernek jött, nem politikusnak – Bemutatjuk dr. Kocsis Istvánt



„A legfontosabb célkitűzés az áttekinthetőség, átláthatóság. Tudnunk kell pontosan, mi történik a cégen belül, mert beavatkozni csak akkor lehet, ha tudjuk, egy lépésnek mi lesz a következménye. Tudnunk kell, hol termelünk nyereséget, hol keletkezik veszteség.”

HÁZON BELÜL – A rendszer működőképes – Paraméterkönyv a gyakorlatban

KÖZLEKEDJ OKOSAN! – Az nem szabályszegés, ha az utas nem kapaszkodik...

KÜLÖNJÁRAT – „Csak figyelni kell, és a 99-es mesél”

TEREPJÁRÓ – Lengyelországban átadták az M4 új metrókocsijait

POSZTER – Alstom METROPOLIS

VISSZAPILLANTÓ – Budapest Sikló nélkül



„A pusztítást a vár 1870 ben felavatott, különleges közlekedési eszköze, a sikló amelynek finanszírozása Széchenyi Ödön nevéhez fűződik, és a második volt a világon sem élte túl, sőt 1949 ben még épen maradt berendezéseit is elhordták, valóban csak hűlt helye maradt.”

ARCKÉPCSARNOK – Kisgyerekes bérlet, tanulás és közösségi élmény – John Emese, SZDSZ-es képviselő

UTAZNI JÓ! – Minden, ami közlekedés – Beszélgetés Horváth Zsolt Csabával

EGÉSZSÉG – Ingyenes az influenza elleni oltás

TESTEDZÉS – „Vizes blokk” – Bemutatjuk az Előre SC kajak-kenu és túravezető szakosztályát



„A négynapos velencei Vogalonga fesztivál volt az úti, pardon vízi cél. A trélerekre szállított hajókat Velencénél rakták vízre, a tengeren és a lagúnákban úszó mintegy 3000 hajó lenyűgöző látványt nyújtott. Az előrések tizenegy hajóval, huszonnyolcan vettek részt a fesztiválon.”

REJTVÉNY



17.

LEGYÜNK PARTNEREK!

tartózkodó

Bár Budapesten a közösségi közlekedést használók és az autósok aránya még mindig a BKV-val járók felé billen el, ne legyenek illúzióink. Jóllehet tény, hogy egyre több a fővárosban az ökotudatos (és praktikus)an gondolkodó ember, aki belátja, hogy - elsősorban kisebb távolságokra - gyorsabban, olcsóbban és a környezetet kímélve jut el, ha a BKV járatait használja, a többség azért utazik közösségi járművekkel, mert nincs autója.

Azt, hogy a BKV sok esetben praktikusabb, mint az autós közlekedés, könnyű belátni, mégis évről évre nagyobb dugókkal kell megküzdniük a budapestieknek és a fővárosba érkezőknek. A többség szerint ugyanis a kocsik még mindig kényelmesebb, komfortosabb, kellemesebb közeg, mint a BKV.

A problémát épp ez okozza. Az utazók többsége ugyanis egyszerűen nem tekinti partnernek a más utazási formát választókat - a közlekedőket afféle ellenségképek vezérlik. A biciklis utálja a gyalogosokat, mert a kerékpárúton sétáltatják a kutyát. A bringást viszont az autós utálja (ez kölcsönös), mert mindig a leghetetlenebb pillanatban tud feltűnni stb.

A BKV-val járók pedig gyakran az autósokra neheztelnek. Először is azért, mert nekik kocsijuk van, másrészt azért, mert utóbbiak gyakran úgy érzik, övék a város. Felháborodásuk sokszor jogos. Az autósok egy része úgy véli, a KRESZ csak irányelv, a zebránál nem feltétlenül kell megállni, a gyalogost nem kell elengedni, a pirosra váltó lámpa csak „sötétzöld”, a buszsáv pedig nyilván azért üres, hogy végig lehessen rajta döngötni.

A budapesti közlekedési morálra - habár bőven nem a legrosszabb Európában - nem lehetünk büszkéek. A közúti agresszió egyik oka, hogy nem alakult ki a partnerség a különböző utazási formákat választók között, hiányzik egymás kölcsönös megértése. Pedig ez még csak nem is a toleranciáról, egymás tiszteletben tartásáról szól. Sokkal inkább arról a végletes gondolkodásról, amely lehetetlenné teszi az ésszerű közlekedést.

Ha az autósok egy része hajlandó lenne egyet hátrálni, valószínűleg kettőt lépne előre. Ha általánossá válna az a nézet, hogy az autónak és a közösségi közlekedésnek nem feltétlenül kellene egymással versenyeznie, hanem sok esetben kiválóan kiegészíthetik egymást, akkor a kölcsönös odafigyelésnek is nagyobb esélye lenne.

Az az autós, aki a BKV rendszeres használatával esélyt adna saját magának a praktikusabb közlekedésre, gépkocsijában ülve is sajátjának érezné a közösségi közlekedés problémáit, sajátosságait. S akkor talán nem parkolna a villamossínekre, nem állna be a buszsávot elfoglaló, tömött kocsisorba, és nem hergelné magát feleslegesen, ha egy busz épp előtte áll meg a megállóban. Még csak nem is bonyolult...

(A partnerségről nem csak az utakon, és nem csak az autósoknak, de az utasoknak és nekünk, BKV-soknak is volna még mit tanulnunk. Mostani lapszámunkban ez a kulcs szava többek között Kocsis Istvánnak, társaságunk új vezérigazgatójának (4. oldal), Polgár Istvánnak, a BRFK órnagyának (7. oldal) és John Emese, SZDSZ-es képviselőnek is.)

a szerkesztőség

KELL EGY CSIPETNYI „ÖRÜL

Bemutatjuk Dr. Kocsis Istvánt, a BKV új vezérigazgatóját

Szeptember eleje óta van új vezérigazgatója a BKV Zrt.-nek. Kocsis István korábban többek között a Paksi Atomerőmű és a Magyar Villamos Művek vezérigazgatója volt, idén júniustól pedig a MÁV Start vezérigazgatóságának elnöki posztját tölti be. Kocsis István rendhagyó módon feltette pályázatát az internetre, de a Mozdásban magazinnak bővebben is kifejtette, milyen lépéseket tervez a cég élén.

Megválasztása után volt, aki azt gondolta, kell egy kis „örülség” ahhoz, hogy valaki elvállalja a BKV vezetését. Egyetért ezzel?

Ha humorosan fogalmazzunk, valóban kell egy csipetnyi örülség egy ilyen poszt elvállalásához. Nem csak a BKV dolgozói, de szélesebb körben a lakosság is tapasztalja, hogy komplikált helyzet vesz minket itt körül. Épp ez adja a kihívást, hogy ezen változtatni tudjunk, és én tehetségemhez mérten segítsék a tulajdonosnak és a cégnek abban, hogy kimásszunk ebből a gödörből.

Milyen lépéseket kell ehhez végrehajtani?

A legfontosabb, hogy az utasközpontú szolgáltatás egyértelművé váljon mindenki számára, hiszen mi közszolgáltató cég vagyunk, ezért számunkra az utas az első. Létrehoztam egy munkabizottságot, amelynek az a feladata, hogy a pályázatomban leírtakat programmá formálja, majd ezt az anyagot megtárgyaljuk a cég és a tulajdonos fővárosi szakemberivel. Jó lenne ezt még idén megvalósítani.

A Fővárosi Önkormányzatban az ellenzéki képviselők is egyfajta óvatos bizakodással fogadták az Ön kinevezését. Hogyan kívánja elvenni a viták politikai életét, és sokkal inkább a szakmai kérdésekre koncentrálni?

Nagyon egyszerűen úgy, hogy az ember nem politikusnak, hanem szakembernek jön egy részvénytársaság élére. Talán ennek is köszönhető, hogy széles körű a támogatottsá-

gom, az elképzeléseimet nem politikai, hanem szakmai alapokon vizsgálták. Én mindenkiel szívesen tárgyalok, feltéve, ha a BKV-t akarja jobbá tenni, legyen civil, vagy szakmai szervezet, állami, önkormányzati szakember. Emellett nagyon fontos, hogy

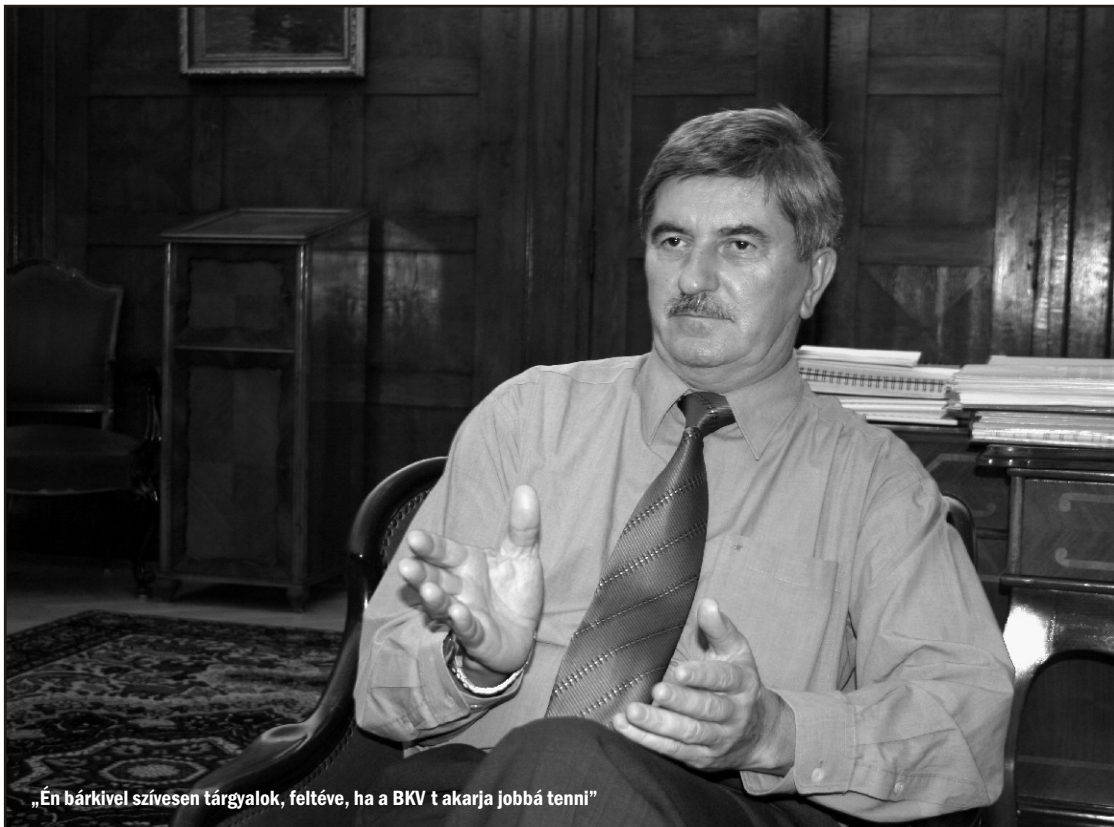
„az ember nem politikusnak, hanem szakembernek jön egy részvénytársaság élére”

megszüntessük azt a kriminalizált állapotot, amelyben a BKV az elmúlt időben szerepelt az újságokban. A munkatársainak ne kelljen szemlesütve járniuk azért,

mert ők a cég dolgozói, és ez a cég most nem örvend nagy népszerűségnek. A BKV egy rangos, negyvenéves cég, amely fontos feladatot lát el, ennek kell tükröződnie a hozzáállásban is. A munkatársaknak tudniuk kell, hogy az ő munkájukra épül a jövő.

A finanszírozhatósággal kapcsolatban milyen lépéseket tervez?

Tárgyalni kell a kormányzattal és a tulajdonossal is annak érdekében, hogy a mostani helyzetből kilábaljunk. Az köztudomású, hogy csak jegybevételekből egy ilyen közszolgáltató cég nem tudja fedezni a tevékenységét. A jegyárbevétel esetében nem kell szégyenkeznünk, az első félévben picivel meghaladta az összes bevétel 50%-át. Ez nemzetközi összehasonlításban is nagyon jó eredmény. Ez a fokozott ellenőrzé-



„Én bárkivel szívesen tárgyalok, feltéve, ha a BKV t akarja jobbá tenni”

TSÉG” EHHEZ

seknek is köszönhető, de ezen a téren még sok munkánk lesz; jelentősen javítani kell a most meglévő 70% fizető, 30% bliccelő utas-arányt. A legfontosabb célkitűzés az áttekinthetőség, átláthatóság. Tudnunk kell pontosan, mi történik a cégen belül, mert beavatkozni csak akkor lehet, ha tudjuk, egy lépésnek mi lesz a következménye. Tudnunk kell, hol termelünk nyereséget, hol keletkezik veszteség. A privatizáció szót nem

„aki színvonalasan végzi a munkáját, annak nincs oka aggodalomra”

is használtam a programomban, de ha valakit partnernek szeretnénk, akkor világos adatokat, számokat kell tudnunk neki mutatni. A kevés amortizáció miatt felhalmozódott belső adósság csökkentése az egyik legfontosabb feladat. A cég gépjármű-ál-

lományának zöme, az infrastruktúra nagy része előregedett, komoly selejtezésekre van szükség például a buszok területén, ahol sokszor a leggondosabb karbantartás sem segít. De tovább megyek: ezek mellett biztosan az idei tél is nagy kihívás lesz számunkra. Itt a kormányzat és a tulajdonos összefogására lenne szükség annak érdekében, hogy két-három éven belül nagymértékű buszcserét hajtsunk végre, aminek el kellene érnie az ezres darabszámot.

Fontos változásokat hoztak a cég életében a Paraméterkönyvvel kapcsolatos módosítások is. Ön már szinte testközelből tapasztalta meg ezt a munkát, véleménye szerint hogyan sikerült az átállás?

Azt gondolom, hogy a BKV dolgozóinak és mindenkinek, akik ebben közreműködtek, beleértve a tulajdonost és a civil szervezeteket is, hatalmas munkát kellett elvégezniük, viszonylag rövid idő alatt. Aki azt gondolja, hogy ezt zökkenőmentesen végre

lehet hajtani, az nem ismeri ezt a szakmát. A munkatársaimtól kapott számok alapján azt látom, hogy a panaszok mennyisége elenyésző a menetrendek, a járatok számának hatalmas változásához képest. Véleményem szerint kalapot kell emelnünk azok előtt, akik ebben a munkában részt vettek.

Egy új vezérigazgató munkába állása hozhat sok jót egy cég életében, de hozhat olyat is, amitől talán sokan tartanak. Meg tudja nyugtatni a változások miatt esetleg aggódó BKV-dolgozókat?

Ez teljesen természetes érzés, sokszor az ember még a pozitív változástól is fél, mert valami újat, szokatlant hoz az életébe. Minden dolgozót meg tudok nyugtatni: aki megfelelően, színvonalasan végzi a munkáját, annak nincs oka aggodalomra. A változások ellenére a dolgozóink munkája és szakmai hozzáértése jelenti a jövőt a BKV számára. Tehát aki jól teljesít, annak nem kell félnie.

gm

TISZTELT MUNKATÁRSAK!

A 2007 márciusában bevezetett szigorított ellenőrzés a BKV Zrt. eddigi történetében még sosem látott eredményeket, több milliárdos bevételt hozott, valamint az utasbiztonság növelése terén is sikeresnek bizonyult.

Jórészt a bemeneti ellenőrzésnek köszönhetően társaságunk már mostanáig is jelentős mértékben tudta érvényesíteni érdekeit, és a jövőben még fokozottabban törekszik erre. A bliccelést a metróban szinte teljesen visszaszorítottuk, míg a felszíni járműveken is jelentősen csökkent az érvényes jegy, vagy bérlet nélkül utazók száma.

Azonban – a sikeres intézkedések ellenére – továbbra is nagy mennyiségű kintlévőségünk van a korábbi években kiszabott büntetések és a pótdíjbefizetések elmaradásából. E kintlévőség-állományt hamarosan faktoralni fogjuk, azaz eladjuk. A követeléseinket megvásárló szervezet a behajtást a maga eszközeivel valósítja meg.

Fontosnak tartjuk, hogy munkatársaink és utazási igazolványra jogosult családtagjaik lehetőség szerint még a faktoralás előtt rendezzék tartozásaikat. Éppen ezért a társaság meghosszabbította a július 31-ig szóló befizetési határidőt azok számára, akiknek addig nem sikerült ezt rendezniük. Kérjük, hogy amennyiben Önöknek vagy családtagjaiknak pótdíjtartozásuk van, azt **2008. október 15-ig** rendezni szíveskedjenek!

A hosszabbított határidőn belül befizetett tartozásokra továbbra is felajánljuk a kedvezményt, ez azonban – a nyárral ellentétben – már csak az összeg 15 %-a.

Sajnos azonban azok, akik az októberi határidő leteltéig sem egyenlítik ki a tartozást, a faktoralás után ilyen kedvezményben már nem részesülhetnek, a BKV Zrt. nem tud semmilyen méltányosságot gyakorolni, hiszen a követelésállomány már nem lesz a miénk.

A BKV Zrt. munkavállalói és utazási igazolványra jogosult családtagjaik adósság-megállapítási igényüket a potdijkezeles@bkv.hu e-mail címre küldjék meg, vagy a 118-14, 121-61, 110-23-as telefonszámokon érdeklődhetnek az alábbi személyes adataik megadásával:

Név (nőknél leánykori név is), születési adatok, anyja neve, SAP azonosító száma.

Budapest, 2008. szeptember

BKV Zrt. vezetősége

A RENDSZER MŰKÖDŐKÉPES

Paraméterkönyv a gyakorlatban

A Paraméterkönyvvel kapcsolatos munkák során kiemelt szerepet kapott a Közlekedési Igazgatóság Szolgáltatásfejlesztési- és tervezési Főosztálya. Az itt dolgozó, több mint ötven ember feladata nem kevesebb volt, mint az új hálózat kidolgozása, a járatlista és a menetrendek elkészítése, ezek összehangolása. Így nem túlzás, ha azt mondjuk, az elmúlt egy év a Paraméterkönyv jegyében zajlott a főosztályon.

Az eltelt jó pár hónapban nagyon sok verziót dolgoztak ki, más szakterületről – üzemeltetésről, forgalomirányításról – érkező munkatársakat is „leigazoltak” erre az időszakra, ami persze nem meglepő. A BKV történetének legnagyobb hálózatomódosítási „hadműveletét” hajtották végre, méghozzá igen rövid idő alatt. Hogy csak egy példát említsünk, alig három hónap alatt 1119 menetrendet – az összes BKV-vonalát – kellett a főosztályon kidolgozni, erre átlagos körülmények között egy év áll a szakemberek rendelkezésére.

„Figyelembe vették az utasok javaslatait”

Igaz, hogy a főosztályon van az a szakmai bázis (a fejlesztési-, a tervezési- és menetrendi osztály), amely mind a hálózatfejlesztés, mind a menetrendkészítés tekintetében a legnagyobb tapasztalattal rendelkezik, a paraméterkönyv elkészítése mégsem „zárt ajtók mögött” történt. Természetesen állandó kapcsolatban álltak a szolgáltatás megrendelőjével, vagyis a Fővárosi Önkormányzat Közlekedési Ügyosztályával, de folyamatos volt a konzultáció a kerületi önkormányzatokkal, illetve a civil szervezetekkel is. Emellett figyelembe vették az utasok javaslatait, és a parameter@bkv.hu e-mail címre érkező hozzászólásokat is igyekeztek hasznosítani.

– Igyekeztünk a lehető legkörülmények között eljárni a hálózati változásokat illetően – mondja Tarsoly András, főosztályvezető. – A sok változás mellett a nagy, tradicionális vonalakhoz (amilyen például a nagykörúti vil-

amos, vagy a 7-es autóbusszcsalád) természetesen nem nyúltunk – legalábbis az útvonalat illetően. Ellenben voltak olyan fejlesztési javaslatok is, amiket régóta szerettünk volna beépíteni a rendszerbe. Erre a legjobb példa talán a huszonkettedik kerület, ahol alapjaiban új hálózat jött létre. Nos, itt egy, a kerületi önkormányzat által támogatott elképzelés valósult meg, amelyről már a paraméterkönyvi feladatok megkezdése előtt is voltak egyeztető tárgyalások.



Az „új” 5ös busz Rákospalotáig közlekedik

Ám hiába valósult meg az önkormányzati elképzelés például a huszonkettedik kerületben, hiába voltak folyamatos konzultációk, úgy tűnik, az új hálózat nem aratott osztatlan elismerést az ott lakók körében. Budafok mellett még két budai kerületben kisebbfajta lakossági ellenállás bontakozott ki a más vonalon közlekedő buszok miatt. Talán mondanunk sem kell, hogy a tiltakozók többsége nem veszi igénybe a BKV szolgáltatásait, autóval közlekedik.

– E tekintetben nem tudunk „okosak” lenni, hiszen ha egy másik utcában járna a busz, akkor az ott lakók tiltakoznának – jegyzi meg Tarsoly András. – A BKV tevékenysége közszolgáltatás, ez bizonyos esetekben ütközhet néhány ember egyéni érdekével, amit nagyon nehéz orvosolni. Ami biztos, hogy az új hálózatot monitorozni fogjuk forgalomtechnikai, utasforgalmi és gazda-

sági oldalról is. Ha azt tapasztaljuk, hogy ezekben a kerületekben az alapos előkészület ellenére sem éri el járműveink igénybevétele a kívánatos mértéket, akkor meg kell vizsgálni más lehetőségeket, finomhangolást kell végrehajtani bizonyos vonalakon. A rendszer még nagyon friss, valamelyest „be kell érnie”, messzemenő következtetéseket most még nem lehet levonni.

Pár nappal az új rendszer megjelenése után (a cikk szeptember 9 én készült a szerk.) jelentősebb fennakadásokról nem



Tarsoly András

érkeztek hírek. A sikeres nyitányhoz persze hozzájárult, hogy a „start” idején több száz, helyszínen tartózkodó BKV-dolgozó is részt vett az utasok eligazításában, tájékoztatásában. És bár szeptember 8-án, a bevezetést követő első hétköznapon zuhogott az eső, legfeljebb a menetidők betartásában akadtak néhány vonalon kisebb gondok, ami a változás nagyságrendjéhez mérten jelentéktelennek mondható. It

A KRESZ MINDENKIRE VONATKOZIK!

Közösségi közlekedés rendőr-szemmel

A közlekedés veszélyes „üzem”, résztvevőitől óriási odafigyelést, türelmet, és kölcsönös alkalmazkodást kíván. Ez alól a BKV járművei sem kivételek, sőt! Nekünk az utakon még óvatosabban, a szabályokat betartva kell közlekednünk, hisz nem csak saját, de utasaink testi épségéért is felelősséggel tartozunk. Ennek ellenére sajnos még mindig sok az olyan baleset, amelyben a BKV is érintett. Hogy mi ennek az oka, és mit tehetünk ezek kivédéséért, arról Polgár István rendőrőrnaggyal, a BRFK Közlekedésbaleseti Osztályának vezetőjével beszélgettünk.

Ha a statisztikákat nézzük, egyértelműen megállapítható, hogy a legtöbb baleset a buszokat érinti – kezdi Polgár István. – A villamosnál, metrónál, HÉV-nél ritkábban történik baj, azt mondhatom, hogy ők a közlekedés „angyalai”. A buszbalesetek sajnos sokkal gyakoribbak, persze pro és kontra: hol a buszvezető a hibás, hol a másik fél. A rendőrséget minden személyi sérüléssel járó balesetnél értesíteni kell, és kollégáink soron kívül mennek ki ezekre a helyszínekre. Sajnos, ilyenkor túl gyakran hangzik el a járművezetők szájából, hogy nem érzik magukat hibásnak. Pedig nem lehet mindent a körülményekre fogni!

„Az utas nem kapaszkodott...”

Vannak persze olyan esetek, amelyekben vétlen a buszvezető. Az egyik például, amikor a figyelmetlen kerékpáros, vagy autós – ráadásul szabálytalanul a buszsávot használva – kanyarodáskor kivág a busz elé, a hirtelen fékezéskor pedig elesnek az utasok. A buszvezetőnek elméletben erre nem kellene felkészülnie, hisz teljes joggal csak ő használja a buszsávot. A gyakorlatban mégis számítson erre mindenki, és ha a helyzet megoldható biztonságosan vészfékezés nélkül, akkor inkább a lassítófékezést alkalmazza! A sérülések többsége ilyenkor ugyan nem jelentős, de előfordult már orrtörés is, amikor az utas szerencsétlenül esett neki a korlátnak. Ezeknek az eseteknek a 90 %-ában nem felelős a sofőr, de azért előfordul, hogy ő sem megfelelően választja meg a sebességet, vagy nem az útviszonyoknak megfelelő stílusban vezet. Persze lehet azt mondani, hogy „az utas nem ka-

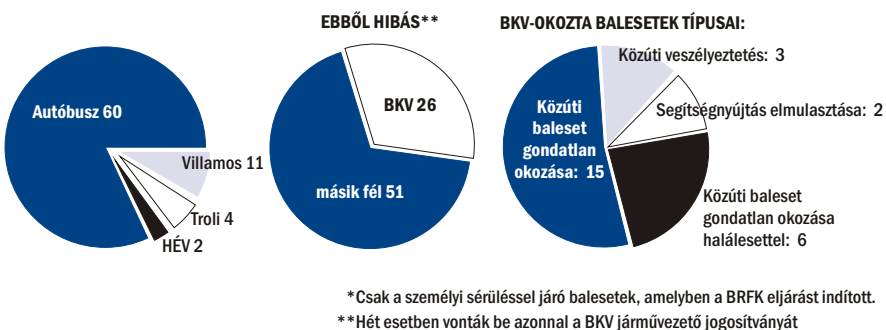
paszkodott”, de ilyen KRESZ-szabályszegés ugyebár nem létezik... Itt tenném hozzá azt is, hogy a buszvezető sem „védett faj”! Bármilyen szabályszegés történik részükről – gyorsajtás, áthajtás a piros lámpán -, a rendőr őket is megállíthatja, vagy elküldi a sebességmérő által készített felvételt, és kiszabja a pénzbüntetést, illetve a büntetőpontot. Egyedi eset ugyan, de előfordult,

ilyenkor – még ha egyéb hibát nem is vétett – a buszvezetőt is terheli a segítségnyújtás kötelezettsége, amelynek elmulasztása bűncselekménynek minősül. Mindig álljon meg a jármű vezetője, kérdezze meg, szükség van-e segítségre, és ha igen, értesítse a mentőket!

A legveszélyesebb helyzetek mégis fel- és leszállásnál adódnak. Amikor a figyelmetlen

BKV-ÉRINTETTSÉGŰ* BALESETEK

2008. január 1. – 2008. szeptember 11.



hogy egy ilyen alkalommal a biciklis és a buszsofőr összeshóllalkozott, és ez utóbbi, kihajolva az ablakon, fejbe vágta a kerékpárost. Bármilyen nagy is a feszültség az utakon, ez nem a megfelelő probléma-megoldó módszer, nem beszélve arról, hogy ilyenkor is feljelentés és vádemelés történik – jogosan!

Halálos utascseré

A másik tipikus probléma, amikor a buszvezető kanyarodás közben nem veszi észre az úton átkelni szándékozó gyalogost. Itt többségében a buszvezető a felelős, bár előfordulhat olyan, hogy a gyalogos épp a holttérbe került, ezért nem látszott jól. Ez azonban nem menti fel a sofőrt: könnyű sérülés esetén szabálysértési, nyolc napon túl gyógyuló sebeknél büntetőeljárás indul ellene. Azért, hogy ezt elkerüljék, azt tanácsolom, többször nézzenek körül kanyarodáskor, használják a tükröket, és lassítsanak! Egy-két pluszmásodperccel nem szenved csorbát a menetrend, de talán megmenthető egy élet.

Az is előfordult már, hogy egy utas felszálláskor visszaesett az alsó lépcsőfokról, a busz pedig továbbhajtott. Fontos tudni, hogy

sofőrök a babakocsival közlekedőket, az idősebb utasokat odaszorítják az ajtóhoz, esetleg még el is indulnak, maguk után húzva az áldozatokat, vagy keresztül is hajtván (!) rajtuk. Tavaly legalább három ilyen halálos baleset történt. Ezeknek az eseteknek nem szabadna megtörténniük! Ezt csak a legnagyobb odafigyeléssel lehet kivédeni: utascserénél használják a jobboldali tükröt, és elindulás előtt többször ellenőrizték, mi történik a busz oldalában!

Az elmondottakból talán úgy tűnhet, túl keményen ítélem meg a buszvezetőket – fejezi be a rendőrőrnagy -, de ez nem így van. Nagyon sok gond van az utakon, amiért elsősorban nem ők a felelősek. Azt mondhatom, hogy a BKV-járművezetők általában jobban betartják a KRESZ-t, mint az átlagpolgár, hisz ettől függ a megélhetésük. A BKV-járművek több mint 171 ezer kilométert tesznek meg, míg egy balesetet okoznak (Sok járművezető egész élete során nem vezet ennyit!), és közel 2,75 millió kilométert, míg egy utas megsérül a BKV-járművön a társaság hibájából. Ennek ellenére a fenti baleseteknek sem kellett volna megtörténnie, ha még tudatosabban, még nagyobb figyelemmel közlekednének az úton saját, és mások biztonságára ügyelve!

Kovács Katalin Wyndua

A „KÉK LIMÓ” MESÉI

„Műzsám a BKV”
Továbbra is várjuk mindazok jelentkezését, akik bármilyen művészeti ágban meghílettek a BKV! Küldjék be írásaikat, rajzaikat, fotóikat, vagy egyéb művészeti ágban készült alkotásaikat a mozgasbanmagazin@bkv.hu e-mail címre, vagy postai úton a Műzsám Magazin címére (1072. Bp., Akácfa u. 15.) „Műzsám, a BKV” jelígyével.
A legjobban sikerült műveket örömmel mutatjuk be magazinunkban!
Színes élményeket és gazdag alkotókedvet kíván a Műzsám Magazin szerkesztősége

Voltál már úgy, hogy csendben átkoztad az életet, amiért olyan külsővel áldott meg a sors, amit csak a kiéhezett öregurak, és hajléktalanok találnak vonzónak? Nem? Na, akkor próbáld meg elképzelni... Egy füledt nyári délután a Blaha Lujza tér felé vánszorogtam. Kilenc tanóra után éhes és szomjas voltam. Elkeseredetten bámultam a sok kedves, mosolygós párocskát, akik vidáman jöttek szembe velem. Be kell vallanom, úgy sajnáltattam magam, mint

szerintem azt hitte, megháborodtam. Én - csöppet sem törődve az utazóközönséggel - kezem a fejemhez emeltem, nyelvet nyújtottam hódolóm felé, és egy ellenállhatatlan „Beeee” kiáltással adtam tudtára érzéseimet. Az anti-Adonis elbizonytalanodott, zavartan rám pillantott, és végre összezárta a száját, hogy elrejtse négy-öt maradék fogát. A busz indította a motort, zárta az ajtókat, és kigördült a megállóból, ám a piros lámpa megállította. Míg vártuk a zöld



illusztráció Bogdán János „Amigo”

valami vén öregasszony. Aztán beálltam a buszmegállóba, ahol egy apró árnyék sincs. Tűzött a nap a szemembe, amitől azonnal tüsszögni kezdtem, a mellettem állók pedig automatikusan távolabb húzódtak, mintha fertőző lennének. Tízperces pácolódás után a busz végre odaért, és a reggeli eső utolsó maradványát, egy szép kiterjedt pocsolót pontosan a szoknyámra fröccsentette. Fel-fortyanásomat megvető pillantásokkal jutalmazták a körülöttem állók. Nem elég, hogy úgy nézek ki, mint egy szakadt hippi, még káromkodok is... Bár a buszon sikerült ülőhelyet találnom, mégsem voltam túl elégedett, ugyanis a járdán megpillantottam „Őt”! Ő-lábain nehezen tartotta magát, kezében lezserül egy piásüveget lóbált, mellette rozsdás biciklijé, rajta egy hanyag eleganciával odaterített melegítőfelsővel, amelyet csipesszel sem fognék meg. Az elbűvölő anti-Adonis felém villantotta hiányos fogsorát, és „csábosan” rám mosolygott. Ellenállhatatlan erővel tört ki belőlem a röhgés. A mellettem ülő öreg hölgy felháborodva keresett másik helyet, egy pattanásos kamasz fiú pedig - bár rám mosolygott -,

jelzést, lovagom fogta a biciklit és az üvegét, és kissé csalinkázva átvágott a 99-es előtt. A járdaszígrét másik oldaláról csalódottan nézett vissza rám. Ekkor úgy döntöttem, hogy ha már nekem pocsek napom van, legalább neki legyen öröme. Rábillantottam legcsábosabb mosolyomat, és kacér puszt dobtam neki az ablakon keresztül. Ha ezek után volt még valaki, aki nem gondolt teljesen bolondnak az utazók közül, az most sürgősen megváltoztatta a véleményét...



Friss tavaszi nap, csicsergő madarak a villanydróton, részeg csövesek a kapualjban, és kutyaszar minden harmadik lépésnél. Budapesten kitört a tavasz! Nem mint ha pesszimista lennék az ilyen csodaszép napokon, csak épp beszédtem pár egyszt, valaki lekönnyökölte a mellem a villamoson, és megbotlottam a padkában. Tipikusan olyan nap volt, amikor egy csepp szerencséért a fél karomat odaadnám. Miután sikerültem egy gyanúsán imbolygó fickót, besétáltam a 99-es megállójába, és bamba

képpel bámultam a McDonald's kiadó-ablakában az orrát túró alkalmazottat. Tíz perc múlva a busz beállt, én pedig - ülőhely nem lévén - hátrahúzódtam a végébe. A második megállónál két kéményseprő szállt fel. A magas fiatal fekete ingben és nadrágban cipelte a seprőt, míg az idősebb szakállas vidám arccal lóbált egy apró börtáskát. Ő olyan fekete overallt viselt, amelynek az elején kis hímezett kéményseprők cipelnek létárakat, és mindenféle kéménytisztítási célszerszámot. A hagyomány szerint egy kéményseprő gombjának, vagy kezének fogdosása szerencsét hoz, így aljas módon azon kezdtem gondolkodni, hogyan húzódnának közelebb hozzájuk. Na, nem mintha babonás lennék, de mindennek adni kell egy esélyt! Főleg ilyen napokon... Rámósolyogtam a magasabbakra, de ő mosoly helyett furcsán meghökken arcot vágott. A sofőr egyszer csak hatalmasat fékezett, az emberek többsége jó fél métert csúszott előre, én pedig kétségbeesetten kapaszkodtam a busz hátuljában. A megállóban sűrű ékesszólások közepette szedte össze magát az utazóközönség. Ki a földről, ki máshonnan. Egy fiatal lány kihajtogatta magát az üres babakocsiból, amelybe belezuhant, sokan leszálltak. Nem állítanám, hogy testi épségük megőrzése érdekében, de minden bizonnyal az is közrejátszott. Mi robogtunk tovább. A sofőr egy idő után kezdte összeszedni magát, így már csak fél karral kapaszkodtam, és továbbra is a két kéményseprőt stíroltem. Mivel már csak két megálló volt a kollégiumig, kezdtem lemondani a gombfogdosással szererezhető szerencséről. Fáradtan bambultam ki az ablakon, amikor hatalmas csikorgással a buszsofőr újra beletaposott a fékbe. Annyira elmerengtem, hogy nem kapcsoltam azonnal, és a kapaszkodó kicsúszott a kezemből. Előre zuhantam, mint egy hatalmas sózsák. Amikor feleszméltem, egy puha és morgós dologon feküdtem. Felemeltem a fejem, és a fiatalabbik kéményseprő nézett vissza rám.

- Jól vagy? - kérdezte.

- Jól - vigyorodtam el -, puhára estem. Szerencsém van! - Ezt azonban rögtön megcáfoltam, amikor a buszról leszállva ismét elvágódtam, mert valaki a szoknyámra lépett. Még egy babonával kevesebb... (Pedig jól megfogdostam a gombjait, amíg rajta feküdtem.)

MENETRE KÉSZ A METROPOLIS



Demszky Gábor átveszi az új metrókocsi makettjét



A front design a kisértőidéz



Nemsokára az utasok is tesztelhetik

Gomolygó színpadfüst és zene kíséretében, hatalmas függöny mögül gördült elő a budapesti közlekedés legújabb szereplője. Az M2 és az M4 vonalára tervezett METROPOLIS kocsik első darabját ünnepélyes szalagátvágással leplezte le **Demszky Gábor**, Budapest főpolgármestere, és **Zal Shahbaz**, az Alstom ügyvezető igazgatója Chorsowban, az Alstom Gyártási és Összeszerelési Központjában.

A BKV és az Alstom Transport megállapodása szerint összesen 170 METROPOLIS metrókocsi érkezik Budapestre. Ebből 22 darab, egyenként 5 kocsiból álló szerelvény fut majd az M2 vonalán, és 15 darab, egyenként 4 kocsi automata szerelvény az M4-es vonalon.

Az Alstom METROPOLIS termékcsalád különlegessége, hogy minden városban egyedi igények szerint, az adott környezetre és az ott élő emberekre szabva készül. A Budapestre gyártott kocsik designját egy internetes szavazáson az utasok választották.

TÉRÉLMÉNY

Az új kocsi egyszerre idézi a múltat és a jövőt, hiszen front-designja a Milleniumi Földalatti Vasútra emlékeztet, míg belső kialakítása néhol inkább futurisztikus jegyeket mutat. A kocsi teljes hosszában átjárható, így nagyobb térélményt és biztonságérzetet nyújt. A belső teret az esztétikum és a praktikum kettőse uralja. Az ezüst színű kapaszkodók lágy ívekkel hajolnak meg, a felhajtható ülések által nyert tér pedig a babakocsival, vagy kerekesszékekkel közlekedők számára előnyös. A kocsikat légkondicionálóval, valamint modern vizuális és hangbemondós utastájékoztató rendszerrel is felszerelték.

„SZELLEMVASÚT”

Az M4-re érkező kocsik külön érdekessége, hogy teljesen automatikusak, azaz nincsen szükség vezetőre.

A gyártók nem csak a külsőre és a belső kialakításra fektettek nagy hangsúlyt. A tervezés során fontos környezetvédelmi szempontokat is figyelembe vettek. Így a gyártáshoz használt alapanyagok – acél, alumínium, réz – jelentős része újrahasznosítható, valamint a speciális hangszigetelő anyagok és hangelnyelők használata révén alacsonyabb a kocsik zajszintje és energiafelhasználása is.

A járművekben található URBALIS rendszernek köszönhetően – ami az első CBTC (kommunikáció-alapú vonatirányító) rendszer – állandó rádióösszeköttetés van a szerelvény és az irányító központ között, így csökken az egyes metrószerelvények követési távolsága.

Mind az M2-re érkező, vezetővel közlekedő, mind a teljesen automata M4-es kocsik többszörös és igen szigorú teszteken esnek át. A kocsik prototípusait a cég franciaországi tesztközpontjában vizsgálják. Itt három, összesen 8 km hosszúságú pályán figyelik a járművek teljesítményét és tartósságát.

Az új szerelvények hamarosan érkeznek, és azt követően szállítanak utasokat az M2 vonalán.

ALSTOM METROPOLIS





SZERELVÉNYEK

Kocsik száma

Típus

Üzemmmód

M2

110 kocsi

Széles típus, 1,5 m széles átjáró

Automata üzemmódra is képes

M4

60 kocsi

Széles típus, 1,5 m széles átjáró

Vezető nélküli

PARAMÉTER

Vágány nyomtáv

Áramellátás

Útasok száma / kocsi

Kocsi szélesség - külső

Kocsi magasság - külső

Szerelvény hosszúság

Padlószint magasság

Legkisebb fordulási sugár

Önsúly

Maximális tengelyterhelés

Ülőhelyek száma

Kapacitás - utasok száma

Legnagyobb sebesség

Legnagyobb gyorsulás

Legnagyobb lassulás (normál üzem)

Legnagyobb lassulás (vészhelyzeti)

Nominális áram (vonatonként)

Ajtók száma

Ajtók szélessége

1.435 mm

750V, harmadik sín

5 (Mc-M-T-M-Mc)

2,780 m

3,145 m

100 m

1.140 mm

250 m nyílt pályán, 80 m depóban

163,2 T

16 T

209

1.023 utas @ 5 utas / m2

70 km/óra

1,13 m/s2

1,15 m/s2

1,30 m/s2

2.400 kW

4 külső ajtó / oldal / kocsi

1.300 mm

1.435 mm

750V, harmadik sín

4 (Mc-M-M-Mc)

2,780 m

3,145 m

80 m

1.140 mm

250 nyílt pályán, 80 m depóban

136 T

16 T

164

810 pax @ 5 utas / m2

80 km / óra

1,21 m/s2

1,15 m/s2

1,30 m/s2

2.400 kW

4 külső ajtó / oldal / kocsi

1.300 mm

BUDAPEST SIKLÓ NÉLKÜL

Ma már természetes számunkra, hogy a Várba egy különleges közlekedési eszközzel, a Siklóval is feljuthatunk. Ám hosszú ideig a budapestiek legfeljebb csak emlékeztek kedves járművükre.

A Budai Vár és környéke olyan sérüléseket szenvedett a második világháborúban, hogy az ötvenes évek végéig szóba sem került a helyreállítás. Ebben valószínűleg szerepet játszottak politikai megfontolások, talán még az is felmerült, hogy az egészet el kellene tüntetni. Eltűnőhetünk azon a rémálmon, hogyan festene „odafent” például egy szocreál munkáslakótelep, de amikor 1960-ban megszületett a minisztertanácsi határozat a Várnegyed megújulásáról, az illetékeseket már bizonyosan az vezérelte, hogy nem tesz jót a város imázsának, ha kiégett romok éktelenkednek leglátványosabb pontján. A pusztítást a Vár 1870-ben felavatott, különleges közlekedési eszköze, a Sikló – amelynek finanszírozása Széchenyi Ödön nevéhez fűződik, és a második volt a világon – sem élte túl sőt, 1949-ben még éppen maradt berendezéseit is elhordták, valóban csak hűlt helye maradt. Az 1960-as határozat azonban „rehabilitálta” az egykori közönségkedvencet, egy évvel később pedig már elkészült két terv is (egy fedett és nyitott pályás) arra vonatkozóan, hogyan tovább. A válasz azonban sokáig csak annyi volt: „Sehogy.”

Első, második, sokadik terv

A koncepció szinte minden évben változott: 1962-ben építeni akarták, 1963-ban mozgólépcsővel (!) kívánták helyettesíteni, 1965-ben ismét helyreállítandó járműként szerepelt a dokumentumokban, 1966-ban pedig szóba se került. Az első „átörés” a Közlekedéstudományi Egyesülethez fűződik, akik megelégedve az addigi „csiki-csukit”, egy ún. „Sikló Bizottságot”



Sikló pótló Ikarus 211-es



Fel a város tetejére

hoztak létre. Az akkori gyakorlattól eltérően ez a bizottság nem csak szócsépléssel, hanem konkrét tettekkel is szolgált: intézkedtek a pályát borító törmelékek eltakarításáról sőt, kijárták azt is, hogy egy, immár megvalósítható terv is elkészüljön a helyreállításról. Ezt a 18,5 millió forintos költséggel számoló tervet már 1968-ban jóváhagyta a kormány gazdasági bizottsága, ám

1972-ig semmi sem történt. Utána is csak annyi, hogy újabb terv készült, de a becsült költség immár 40 millió forint volt. Valószínű, hogy az illetékeseket annyira mellbe vágta a több mint száz százalékos „áremelkedés”, hogy 1978-ig, újabb hat évig, levegőhöz sem jutottak, ekkor azonban ismét született egy terv. Ez már 55 millióval számolt. A két évvel későbbi 68 millióval.

„1963-ban
mozgólépcsővel (!)
kívánták
helyettesíteni”

Időközben 1975. április 4-től forgalomba állítottak egy buszt V jelzéssel, amely a Clark Ádám tér és az újjáépített, múzeumokkal megtöltött Budavári Palota között járt. A V nemcsak azért volt különleges, mert – a szintén csak betűjelzést viselő, időszaki járatokkal ellentétben – menetrend szerint közlekedett, hanem azért is, mert nem a szokásos BKV-színű és típusú buszok álltak a kedves utas rendelkezésére, hanem az 1974-ben piacra dobott, kistermetű Ikarus 211-esek. A V 1986-ig, a Sikló megnyitásáig közlekedett – hogy mi is a célegyenesbe érjünk.

A Sikló építését – tudomásunk szerint egy „társadalmi munkában” készült, újabb terv alapján – végül a BKV-ra bízta. Az építésnél, a járművek elkészítésénél a legmesszebbmenőkig igyekeztek figyelembe venni az 1870-es állapotokat, bár természetesen arról szó sem lehetett, hogy az 1870-es hangulatot az eredeti gőzöszem alkalmazásával is nyomatékosítsák. A munkálatok 1986 májusában fejeződtek be, június 4-én pedig – negyvenkét év kihagyás után – ismét elindult mindössze kilencvenöt méteres, ám 48 százalékos emelkedőjű pályáján a Sikló, amely azóta Budapest kihagyhatatlan turistacélpontjává vált.

It

Fiatal, csinos, határozott és januárra kisbabát vár. John Emese, az SZDSZ képviselője semmit sem bíz a véletlenre, ezért korábban a kiskorúak bérlet ügyében szembement a koalíciós pártokkal is. Az erőfeszítést végül siker koronázta, hiszen a Rétvári Bence KDNP-s képviselő által megálmodott tervet végül megszavazta a fővárosi közgyűlés.

KISGYEREKES BÉRLET, TANULÁS ÉS KÖZÖSSÉGI ÉLMÉNY

John Emese, ha teheti, mindig BKV-val jár

Mennyire kellett szembeszállnia a koalíciós partnerekkel a kiskorúak bérlet ügyében?

Tavaly decemberben néhány SZDSZ-es képviselőtársammal együtt a koalíció többi tagjával ellentétben megszavaztuk a kiskorúak bérlet előkészítésére vonatkozó ellen-

hogy a gyerekeket nevelni kell a kulturált közösségi közlekedésre, mert ha megtanítják nekik, hogy nem szabad bliccelni, összefirkálni a buszokat, akkor később nekik is egyértelmű lesz, hogy jegyet kell venni és kevésbé tesznek kárt a járművekben. Nagyon elszomorítónak tartom, amikor a fiata-

sok nem szeretik, ha beszélnek hozzájuk a járműveken, ezért nem lehet például mesét mondani a villamoson, ezért nem szólhat a zene sem. Viszont, ha valaki olyan vonalon utazik, amelyet nem ismer, akkor igényelné a hangos tájékoztatást. Nehéz dolga van a BKV-nak, nehéz minden igénynek megfelelni.

Azért a kamaszokat, fiatalokat nem mindig hatják meg a szép, magasztos kérések, elképzelések...

Akkor nekünk kell olyan alternatívát találni, amely vonzó számukra. Csak egy ötlet: lehetne tartani egy sorsolást azok között a diákok között, akiknek mind a tizenkét darab havibérletük megvan, és nyerhetnének mp3 lejátszót, vagy olyan trendi dolgokat, amelyek felkeltik az érdeklődésüket. Legyen „cool” jeggyel, bérlettel utazni, ne a bliccelés legyen a menő. Az ellenőrnek sincs könnyű dolga, mert sokszor tehetetlen a járművön, mégis meg kell őriznie a higgadságát, ami nem egyszerű. Nagyon örülök

„Legyen »cool« jeggyel, bérlettel utazni, ne a bliccelés legyen a menő.”



John Emese a végsőkig harcolt a kiskorúak bérletért

zéki indítványt. Ezt követően Hagyó Miklós főpolgármester-helyettes azonnal beállt az ügy mögé és munkatársaival megkezdtek a javaslat kidolgozását. A kezdeti feszültség ellenére tudom, jól döntöttünk akkor. Szerencsére hosszabb egyeztetések, számolgatások és némi politikai konszenzus után végül második nekifutásra keresztülment a terv. Számomra azért is volt fontos ez a kezdeményezés, mert azt gondolom, ha a nyugdíjasoknak is van utazási kedvezménye, akkor a kismamáknak is kell, hogy legyen egy ösztönző erő a mobilitásra. Ez esélyegyenlőségi kérdés, aminek érvényesülnie kell egy modern nagyvárosban. Arról nem is szólva, hogy nevelő hatása is van: ha a kiskorúak azt látja, hogy az édesanyja mindig vesz bérletet, hogy nem ideges, nem kell bliccelnie, akkor remélhetőleg ő is így fog majd közlekedni. Amúgy is azt gondolom,

lok, kamaszok éjjel isznak a Combinókon, kevésbé figyelve arra, hogy a vörösborral kárt tesznek a kárpitban, vagy „csupán” a földre öntik azt. Itt látszik sajnos, hogy a közlekedési kultúrán igencsak lenne még mit javítanunk. Ez biztosan közös felelősség.

Mikor és hol kell ezt a nevelést elkezdeni?

Elkezdeni a családban kell, éppen a közös utazások, közlekedés során. Majd az óvodában és az iskolai kirándulások során folytatódik a tanulás. A korábban általam kezdeményezett Gyermekegyütt programnak is a része ez. (A program keretében például gyereksarkot létesítettünk az Akácfa utcában. Egyébként fontosnak tartom, hogy a példát a többi közműcég is kövesse, ezért levettem őket megkerestem, és cégeink többségénél meg is valósult a gondolat.). Ami viszont furcsa számomra, hogy az uta-

például annak is, hogy az ellenőrzésnek köszönhetően a metróban szemmel láthatóan sokat javult a színvonal, nagyobb a tisztaság, jobb ilyen körülmények között utazni. A 2-es metró a felújítás után nagyon szép lett, világos, egyértelmű jelzésekkel, barátságos megállókkal – végre nem kell félni a sötét, rosszul megvilágított metróaluljárókban. És még egy nagyon fontos dolog, az ellenőrökre visszatérve: ők a fizetős utas barátai. Jó lenne, ha ezt tudnák azok is, akik megveszik a jegyet, a bérletet. Ehhez azonban még nagyon sok időnek kell eltelnie. Emlékszem, gimnazistaként mindig a buszon tanultam a német szavakat, és rengeteget olvastam. Arról nem is beszélve, hogy jó volt utazva még egy kicsit panaszkodni a tanároknak, vagy megbeszélni az aktuális pletykákat, de tizenkét éves lányom is szívesen utazik a BKV-val. Az iskolásoknak az együttutazás is egyfajta közösségi élmény, nem lenne jó, ha ez eltűnne az életükből. gm

MINDEN, AMI KÖZLEKEDÉS

Beszélgetés Horváth Zsolttal, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnökével

Manapság, ha egy hivatal nem szerepel a bulvárhírekben, vagy nem bonyolódik közérdeklődést kiváltó perekbe, az emberek el sem hiszik, hogy van – azt pedig végképp nem tudják, mivel foglalkozik. A Nemzeti Közlekedési Hatóság kitűnő példa erre, hisz a hétköznapiakban nem igen hallunk róla. Ez alól kivételt képezett az a határozatuk, amellyel nemrégiben leállították a 4-es metró munkálatait.

Én személy szerint örülök, hogy a Nemzeti Közlekedési Hatóság nem szerepel a botránykrónikákban – mondja Horváth Zsolt Csaba, elnök. – Számomra ez azt bizonyítja, hogy munkánkat szakszerűen, mindenkor a törvények betartásával végezzük. Ez lehet, hogy nem túl érdekes, de hatékony. Ezerkilencszázan dolgozunk azért, hogy Magyarország közlekedésének résztvevői mindenkor a törvényi előírásoknak megfelelően működjenek, törekedve természetesen a rájuk rótt feladatok maximális elvégzésére. Nagyképűség nélkül mondhatom, hogy a mi munkánk tulajdonképpen az ország szinte valamennyi állampolgárát érinti. Aki autót vezet, tőlünk kapja a jogosítványát, és értelemszerűen a gépkocsik műszaki vizsgáztatását is mi végezzük. Aki utat épít, tőlünk kapja rá az engedélyt, és mi ellenőrizzük az erre vonatkozó törvények betartását. Ha valaki repülőt kíván vezetni, vagy üzemben tartani, ennek engedélyezése is a mi hatáskörünk. Az már magától értetődő, hogy a teljes országot behálózó vasúti közlekedés ellenőrzése is hozzánk tartozik.

■ Ön hogy került az elnöki székbe?

2006-ban a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium közigazgatási államtitkára voltam. Amikor ez a pozíció egy közigazgatás-politikai döntés nyomán megszűnt, akkor kaptam ezt a megbízást. Nem túl kellemes, de elkerülhetetlen feladatom volt a hatóság „karcsúsítása”, de az élet igazolta ezt a lépést. A mostani létszám, huszonnégy vidéki kirendeltségünkkel együtt, kellő hatékonysággal tudja ellátni e fontos hatóság munkáját.

A fővárosi közlekedés az Önök „nagy tortájának” csupán kis szelete. Van-e ráhatása a Nemzeti Közlekedési Hatóságnak a BKV életére, járműparkjának milyenségére, egyáltalán a budapesti közösségi közlekedésre?

Azt mondanám, hogy a fővárosi közösségi közlekedéssel való törődés – a példánál maradva – tortánknak egy vastag szelete. Beeszlásunk volt és van olyan kérdésekbe, mint például a Combinók vásárlása, vagy a Margit-híd várható átépítése. Nagy

eredménynek tartom, hogy végre megtörtént a MÁV elővárosi vasútvonalának és a HÉV-nek egyfajta fúziója, aminek eredményeképp a Batthyányi téri megállóba futnak be az elővárosi szerelvények. Így – képletesen szólva – összekapcsolódott a Duna-kanyar a belvárossal. Hogy mennyire szívügyünk a főváros közlekedése, arra van még egy bizonyíték. A rendszerváltást kö-

metróval kapcsolatos szeptemberi határozatát. a szerk.)

Gondolom, azért személyesen is van olyan közösségi közlekedési élménye, ami nem az íróasztal mellett született...

Természetesen utazom mindenféle közösségi járművön. Előljáróban (Nem lobbizásként a közösségi közlekedés mellett!) nem kerülhetem el, hogy elmeséljem, hatóságunk a város szívében, a Teréz körúton van. Mindnyájan tudjuk, hogy ügyfeleink 90%-a a körüti villamosokkal jár hozzánk ügyeket intézni. Annyira jó erre felé a közösségi közlekedés, hogy nem éri meg autóval keringőzni épületünk körül, parkolót keresni és azt

„Ha valaki repülőt kíván vezetni, (...) ennek engedélyezése is a mi hatáskörünk”



vető idők legnagyobb közösségi közlekedési beruházása a 4-es metró építése. Hatóságunk ezt annyira komolyan vette, hogy külön osztályt hoztunk létre az építkezés felügyeletére. Ez azt jelentette, hogy bizonyos munkatársainkat külön kellett képezni a metró-építéssel kapcsolatos tudnivalókra, hogy megfelelő partnerek lehessenek az építkezés különböző fázisában. (Mikor ez a beszélgetés készült, még nem volt nyilvános, de nem sokkal később hozta meg a Nemzeti Közlekedési Hatóság a 4-es

kifizetni. Ezt kellene elérnie a budapesti közlekedési politikusoknak, hogy jól átgondolt és kiépített, az egész várost behálózó közösségi közlekedés és parkolóhálózat mellett érdemes legyen autóból kiszállva buszon, metróval, villamossal vagy HÉV-vel megközelíteni mindent. De hát ez egyelőre utópia. Saját személyes élményem pedig friss ugyan, de talán

egy kicsit ambivalens. Egyetemi barátaimmal évente szervezünk egy találkozót, pin-celátogatással egybekötve Badacsonyan. Így volt ez tavaly is. Körülbelül tízen felszálltunk a vonatra, és ahogy belépett a kalauz, kérés nélkül felmutattuk jegyeinket. Ő csodálkozva tett egy megjegyzést, ilyen is rég volt a járatán, hogy a fiatalokat nem kell külön figyelmeztetni, hogy jegyet vegyenek és felmutassák. Na, ez a közlekedési kultúra az, ami még országosan hiányzik.

sg

ÚJABB VILÁGMÉRETŰ JÁRVÁNY VÁRHATÓ

Mit tesz az Európai Unió, hazánk és a BKV Zrt. a pandémiás időszak enyhítésére?

A WHO adatai alapján 70% esély van arra, hogy az elkövetkezendő öt éven belül világméretű influenzajárvány törjön ki. Előző cikkeinkben bemutattuk a múltat, a jelent, és a jövőt, hogy honnan is indult ki a pandémiára való felkészülés, merről várható az újabb járvány. Hogy mit tehetünk ellene?

Az Európai Unió számos országa, úgy mint Ausztria, Hollandia, Franciaország, már jóval előrébb tart hazánknál az antivirális szerek készletezése terén. Az USA-ban évente a szezonális influenzában kb. 36.000 beteg hal meg. Pandémia esetén ez a szám megsokszorozódna, aminek drámai következménye lenne az ország egészségügyi és gazdasági helyzetére. Az USA ezért megkezdte a védekezés első szakaszában alkalmazható antivirális szerek és vakcinák készletezését az állampolgárok számára.

Az oltóanyagot tekintve azért hazánk is az élen jár: egy járvány bekövetkeztekor a lakosság ingyenesen fogja megkapni az oltást. A gond csak ott van, hogy az oltóanyagot el kell készíteni, ami jó

esetben is három hónapot vesz igénybe, ezért szükséges az antivirális szerek beszerzése, hogy addig is kapjon a szervezetünk védekezést, amíg az oltóanyag nem áll rendelkezésre.

2005 októberében hazánkban is elkészült a Nemzeti Influenza Pandémiás Terv (NIPT), létrehozták a NIPT Bizottságot, de antivirális szerkészletünk még nincs. 2008. március 1-jéig kellett elkészíteni a minisztériumoknak a Pandémiás Terveiket, a minisztériumok alá tartozó stratégiai vállalatoknak pedig – így a BKV Zrt.-nek is – 2008. november 1-jéig kell átadni a minisztérium részére a társaság pandémiás tervét.

A készülő terv a vállalat összes munkavállalóját érinti, hiszen mindenkire készletezünk, nem csak védőfelszereléseket (maszk, kesztyű), de antivirális szereket is. Társaságunk nagyon jó helyzetben van, hiszen az ÁNTSZ az összes üzemorvosunkat oltóorvosnak jelölte ki, így pandémiás időszakban zökkenőmentesen történhet az oltóanyag beadása.

Már az előző cikkben olvasható volt, hogy aki a szezonális influenza idején beoltatja magát, annak nagyobb az esélye arra, hogy egy pandémiás időszakot sokkal felhőtlenebbül éljen meg, mint akinek nincs a szervezetében védetség egyes influenzatörzsekkel szemben.

Az oltást mindenkinek ajánljuk, hiszen ki szeret otthon lázasan, leverten ájuldozni napokig, esetleg hetekig, nem beszélve arról, hogy a betegség miatt esetleges szövődmények is kialakulhatnak?!

Mindenkinek jó egészséget kívánunk.

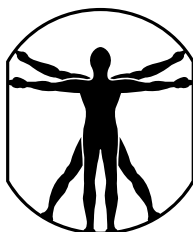
BKV Zrt. Influenza Pandémiás Team



Októbertől a BKV Zrt. minden dolgozója teljesen ingyenesen kaphat oltóanyagot az üzemorvosoknál. Fontos, hogy még influenzás időszak előtt keressék fel az üzemorvost, ne akkor, amikor már megfertőződtek!

AZ EGÉSZSÉG CENTRUM EGÉSZSÉGÜGYI SZOLGÁLTATÁSAI

Infraszauna; Gyógymasszázs – Jadeköves masszázsságy
Szűrővizsgálatok: vércukor -, koleszterinszűrés, prosztatarákszűrés; Magnethoterápia- mágneses gyógykezelés; Biopton lámpakezelés
Méregtelenítőkúrák; Szemtréning,
EKG; Cardio – Stress mérés
Egészségpénztárak egészségügyi szolgáltatói vagyunk: OTP, Uniqa, KHM, MKB, Credit Suisse Life and Pensions, Allianz Hungária, Questor
Egészségpénztárak – Egészségkártya elfogadó hely
Előzetes időpont egyeztetés: VIII. Győrffy István u. 12.
Telefon: 06-20-9555-763, 06-1323-0030



Cavident az egészséges fogakért

Ingyenes állapotfelmérésre jelentkezzen a CAVIDENT fogászatnál!
Első kezelésénél 3000,- Ft értékű egyszeri kedvezményben részesítjük Önt.
Egészségbiztosítási kártyát és bankkártyát is elfogadunk.

Kérjen időpontot a 461-65-00/29-155 és a 29-156 melléken, vagy dobja be igazolványát a Kerepesi út 29/c. 1/129-es ajtón.
Árlista: www.cavident.hu

**Fogászati kedvezmények
BKV dolgozók és hozzátartozóik részére!**

DUNAI HAJÓSOK

A túraevezősök fellegvára a Római-parton, a Királyok útján, a Pünkösdfürdői strandtól kőhajításnyira található. *Fejérvári Gábor* szakosztályvezető elmondta, mire e sorok megjelennek, gyakorlatilag véget ér az idény. Igazi szabadidősportról van szó, nem kell hozzá más, mint papírral igazolt úszótudás, mert a hajót a klub adja. A túrakajakot és kenut, mert a klasszikus evezős hajók már kimentek a divatból. Szállításuk nehézkes, karbantartásuk költséges volt. A csónakházban március végén tartották az évadnyitót, április elején az első túra Százhalombattára vezetett, 12 hajó és 33 evezős részvételével. Pünkösdkor tengerre szállt a magyar, a négynapos velencei



Az úti cél Velence

Vogalonga fesztivál volt az úti, pardon vízi cél. A trélereken szállított hajókat Velenecénél rakták vízre, a tengeren és a lagúnákban úszó mintegy 3000 hajó lenyűgöző látványt nyújtott. Az előrések tizenegy hajóval, huszonnyolcan vettek részt a fesztiválon.

Júniustól a Dunáé volt a főszerep. A Mosoni-Duna-túrán, amely Rajkától indul, s Budapest a végállomás, heten teljesítették a távot, az 50. Sobieski János Emléktúrán, Esztergomtól a fővárosig két hajóban eveztek. A júliusi szigetközi állótábor programját az időjárás alaposan befolyásolta, de az eső és az áradás ellenére közel tízen megbirkóztak ezekkel a körülményekkel is. Az Ingolstadt-ból induló nemzetközi Duna-túra arról is nevezetes, hogy az egyesület túrázóit nem csupán résztvevők, mert a magyar szakaszt az előrések biztosítják. Amúgy az evezősök 80 százaléka a BKV dolgozója, mintegy 10 százalék pedig csatládag.

OLIMPIAI BAJNOKOT SEGÍTETT A KAJAK-KENU SZAKOSZTÁLY!

Kluka József, a BKV Előre kajak-kenu szakosztályának vezetője az idei versenydíszakban arra a legbüszkébb, hogy *Tóth Márton* – aki az olimpiai válogatón 3. helyen végzett – a Pekingben C-1 1000 méteren aranyérmes *Vajda Attila* felkészülését segítette. Az egyébként utánpótlásvonalon erős szakosztály az ifi Eb-n *Vasbányai Henrik* és *Müller György* révén a négyes kenuban 500 és 1000 méteren egy 4. és 5. helyet szerzett. A még kisebbek korosztályában 11 bajnoki cím a termés. Nem véletlen, hogy az Előre a klubok rangsorában 63 egyesület közül a tavalyi rangsorban a 4. helyen végzett, s idén is előkelő helyezéskben reménykedhet. Az Előre három sportolója pedig a hónap végén a szegedi Európai Reménységek Versenyén vesz részt.

Kluka elmondta, *Drégeli István* szakosztályelnök mindent megtesz azért, hogy a cégtől kapott évi 12 millió forint mellé a tagdíjakból és különböző pályázati pénzekből még 15 millió befolyjon a költségvetésbe, hogy a versenyszakosztály élhetően működjön.

TOBORZÓ!

A túraevezősök szerdánként egyeztetnek programjaikról, aki tud úszni, s kedvet érez, hogy közéjük álljon - pontosabban üljön -, az szerdán reggel 8 és este 8 között hívja a 06 20 442 1051-es számot.

Aki erejét és tehetségét inkább a kajakozásban, kenuzásban próbálná ki, az érdeklődjön *Kluka Józsefnél* a 30/643-17-11-es telefonszámon, vagy személyesen a 1037. Királyok útja 255. szám alatt, a BKV Előre SC csónakházában, délután 14.00-14.30 között vagy 18.00 után.

AZ ELSŐ VILLAMOS(KUPA) MÁR ELINDULT...

Szeptember 6-án rendezték az 1. Villamos Foci Kupát, amelyen a járművezetők, vonalműszakosokból alakult csapatok vettek részt. Mellettük azok is meghívást kaptak, akik korábban a Villamos Igazgatóságon dolgoztak. Az esemény fővédnöki tisztét *Drégeli István*, korábbi üzemigazgató, jelenlegi üzemeltetési vezető látta el. *Csépányi Henrikné*, a villamos üzemi tanács elnöke elmondta, a résztvevők a „Még mindig egységben a villamos” szlogen jegyében rúgták a labdát. A férfiaknál (13 csapat indult) az Angyalföldi műszak végzett az élen a Kelenföldi Forgalom csapata előtt, a harmadik helyezett a Rezervátum együttese.

A hölgyeknél (3 együttes) a sorrend: 1. Hungária, 2. Ilonai cicababák, 3. Száva angyalai.

A díjakat a szakszervezet ajánlotta fel: a győztesek a Trófea étteremben ehetnek egy jót, a második helyezettek pólót, a harmadikak villamosos bögrét kaptak.



FOCI-HÍREK AZ NB II-BŐL

A BKV Előre legutóbbi eredménye:

5. forduló: Vác–Előre 1–1

6. forduló: Előre–ESMTK 2–0

A csapat a Keleti csoportban 9 ponttal a 7. helyen áll.

OKTÓBERI PROGRAM:

Október 4.: Kazincbarcika–BKV 15.00

Október 12.: BKV–Baktalórántháza 15.00

Október 19.: Debrecen II–BKV 14.30

Október 26.: BKV–Makó 13.30

rejtvény

rejtvény

Ehavi kérdésünk a következő:

A hetvenes évek közepén készült felvételen a 107-es jelzésű autóbusz halad át az Erzsébet-hídon. Melyik járat jelenleg a 107-es „jogutódja”?

1. 7
2. piros 7
3. 7E

A megfejtéseket október 17-ig szíveskedjenek eljuttatni a Mozgásban magazin szerkesztőségébe (1980 Bp. Akácfa u. 15. V. 521.), a mozgasbanmagazin@bkv.hu e-mail címre, vagy küldjék be sms-ben a 06-20/257-50-40-es telefonszámra!



Mivel előző számunkba csak két jó megfejtés érkezett, a következő hónapban négy nyertest sorsolunk ki!

Előző havi rejtvényünk helyes megfejtése: a Fogaskerekűn. 1000 forintos étkezési utalványt és BKV-s ajándéktárgyat nyert: *Borbély László* (e-mail) és *Görgényi István* (e-mail)

A nyeremények szerkesztőségünkben vehetők át! Gratulálunk nyerteseinknek!

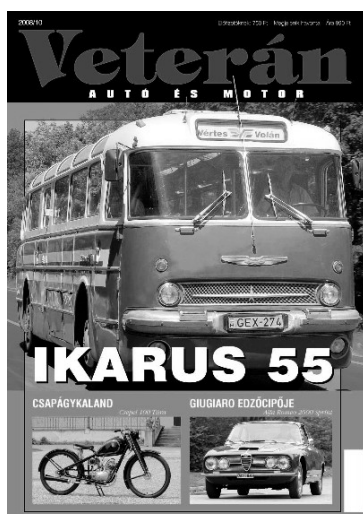
Október elsején megjelenik a

Veterán

oldtimer magazin következő száma

A TARTALOMBÓL:

- Leletmentés** – Ikarus 55
- Magazin** – ZIM autómmodell
- Tudósítás** – National Automobile Museum, Reno
- Leletmentés** – Wanderer 1,5 PS
- Leletmentés** – Csepel Túra 100
- Történelem** – Tempo G 1200 terepjáró
- Mesélnek a régiek** – Ürmös Antal
- Történelem** – 75 éves a budapesti trolibuszközlekedés



A BKV ZRT. KÖNYVTÁRÁNAK NYITVATARTÁSA

Székház (Akácfa utca 15.)
200/A szoba

Hétfő szerda: 8.00 15.00
Csütörtök: 13.30 15.00
Péntek: 8.00 13.00

Kőér utca
63. szoba

Csütörtök: 7.30 11.30



A könyvtárban szakkönyvek, külföldi és magyar folyóiratok, valamint szépirodalom egyaránt megtalálható.

A könyvtár használata ingyenes.

Kedves Játékosunk! A nyereménysorsoláson való részvétel és a nyeremény átvételének feltétele, hogy megadja nevét és teljes címét vagy elektronikus elérhetőségét. Az adatokat a sorsolást követően a nyertes értesítésére használjuk fel, amit a Mozgásban Magazinban jelenítünk meg (név, település és közterület neve vagy e mail megjelöléssel). A nyeremény átvételét követő 1 héten belül a személyes adatokat töröljük. (Adatvédelemmel kapcsolatos kérdéseit szívesen fogadjuk az adatved@bkv.hu e mail címen.)

SUDOKU

5			1			9	3	
					9	2		
3								6
4			2		3			9
7		6				3	4	
						1	7	
6	3	5	7		2			
		8		6			5	
9	7			3	5	6		

Lapunkat rendszeresen szemlézi
Magyarország legnagyobb médiafigyelője az



»OBSERVER«

A MOZGÁSBAN Magazin és az INDOHÁZ közös játéka

Miért kapták a 3600-as villamoskocsik a „Stuka” becenevet?

- a) Mert hangjuk fékezéskor a német vadászbombázókéra emlékeztetett.
- b) Mert formájuk a hasonló nevű orosz harckocsit idézte.
- c) A tervezőmérnököt hívták így.

Az előző rejtvény megfejtése 3.) repülőgépet. Fél éves Indóház előfizetést nyert: *Borbély László* (e-mail). Gratulálunk!

AZ INDÓHÁZ OKTÓBERI SZÁMÁNAK TARTALMÁBÓL:

HÍDVERŐK. Az Északi összekötő vasúti híd megújulása KONCEPCIÓ. Elképzelések a budapesti központi pályaudvar kialakítására
OROSZLÁNÜNNEP. Ötven éves a MÁV V41-42-es sorozata FIAT FERROVIARIA. A Pendolino
MÚLTIDÉZŐ. A főváros első korszerű, négy tengelyes, forgóváz villamosa, a Stuka
KICSIBEN NAGYOK. Modellvasút kiállítás Balatonfüreden

KAPOSVÁR csendes kertvárosi részén, zöldövezetben 90 nm-es kertes családi ház külön bejáratú 2x1 szoba, konyha, előszoba, fürdőszoba, kamra lakrészekkel, melléképületekkel, garázzsal, szép állapotban 16,5 M forintért eladó. Érd.: 82/435-258, 70/518-3090 karpatijulika@msn.com

BUDAKESZIN, a Makkosi úton eladó két különbejáratú (akár egyesíthető) egymás melletti telek, hozzávetőleg 500 négyzetögl. Tele gyümölcsfákkal, szép panorámával, szoba-konyhás közeplettel. Víz, gáz, villany, bekötve. Irányár: 38 M. Érd.: 3210-890, 20/424-8780

ELADÓ a XI. kerületben, Albertfalván egy 155 négyzetögl. telken, 110 nm-es, felújításra szoruló kertes családi ház, melléképületekkel. Érd.: 30/579-5262

ELADÓ a VI. Rippel-Rónai utcában, a MÁV kórháznál egy 76nm-es, 2,5 szobás, erkélyes, felújítandó világos lakás. Irányár: 18,9 M. Érd.: 70/273-0267

CSALÁDI OKOK miatt hiteltávállalással vagy készpénzért eladó egy Skoda Roomster személygépkocsi. 2007. 01. havi klímás, kék metál, téli-nyári gumi garitúra, stb. Érd:30/327-5547

XVI. KER. Centenárium lakótelepen 3 szobás, bútorozott lakás kiadó. Telefonszám: 20/513-03-87

AUTÓBUSZ RENDELÉS belföldre és helyben (Budapest és XVII. ker.). 3-10 főig klímás kisbusz gépkocsivezetővel. BKV-soknak és BKV nyugdíjasoknak kedvezmény. T.: 20/99-66-851.

apróhirdetés

Egészségügyi okok miatt sürgősen eladó, Nagykátán egy 100nm-es, 3 szobás családi ház, belső felújításra szoruló. Nagy telekkel, melléképületekkel. Irányár: 10Mft. Érdeklődni: Csekla József 30/341-9557 este. Cím: 2760, Nagykáta Kiss E. u. 19

KIADÓ XIV. kerület, Gvadányi utcában 35 m2-es, egy szobás, első emeleti lakás. Tel.: 20/9513-357

KERESEK Bp. XVII. kerület és a Balaton északi partján közepes méretű amerikai konyhás családi házat garázzsal, tulajdonostól, reális áron. T.: 20/99-66-392.

A MÁTRA LÁBÁNÁL, Adácson frekvenciát helyen építési telek eladó. Ár: 850.000 Ft. Tel: 06-20-496-9084.

ELADÓ a József Attila lakótelepen, a Pöttös utcai metróállomástól 2 percre egy 58 nm-es, 1+2 fél szobás, étkezős, gardrób szobás, erkélyes, távfűtéses, 8. emeleti panellakás. Irányár: 13,5 M. Érd.: 06-20-490-0513 vagy házi 11-209.

NOLAN N40-es M-es (56-58-as fejméretre) méretű, használt, nyitott, fényes fekete bukósisak eladó. Nem kivehető belésű, keveset használt, hibátlan plexivel és csattal. Ár: 17.000 Ft. Érd.: 30/992-1340

ELADÓ VAGY ELCSERÉLHETŐ Budapesttől 40 km-re, Pilisen egy 1436

nm-es zártkerti ingatlanon álló 40 nm-es szoba-konyha-fürdőszobás ház. Víz, villany, gáz van, gyümölcsfákkal és melléképületekkel. 5,3 millió Ft. Érd: 20/999 79 32, 20/985 90 27. Magyar János

ELADÓ a VI., Szondi utcában Hősök terehez és Városligethez közel egy 1 szobás+állandóaléris, egyedi fűtésű, alacsony rezsiű, emeleti, jó állapotban lévő lakás. Irányár: 10,8 M Ft. Tel.: 30/271-02-35

ELADÓ egy jó állapotban lévő autós Baby hordozó (0-13kg). Érd: 30/488-4817

KISCICÁK szerető gazdit keresnek. Tel.: 06-70-238-8158 szilviakarpati@freemail.hu

SOMOGYEGRESEN, Siófoktól 40 km-re eladó vagy elcsereíthető egy 85 nm-es családi ház, benne fürdő, étkező, zárt veranda, kamra. Villany, víz, telefon, kábeltv, gázcsanak van. A terület 1079 nm, szőlő és gyümölcsfák, gazdasági épületek vannak. Irányár: 3 M. Érd.: 266-18-06.

ÁRON ALUL eladó a XI. és a XIV. kerületben lévő TRÓFEA étterembe, szőlő 100.000.-Ft értékű ajándék-utalvány. (1000.-Ft-os címletben) Érd: 0630/524-4655

AUDI 100 2.0 szívó dieselel, 1989-es kombi, alufelnikkel, jó gumikkal, vonó-

horoggal, kp-i zárral, tolótetővel, CD+ erősítő + mélynyomóval, 2009.12. hóig vizsgáztatva, törzskönyvvel, tulajdonostól, garázból, megkímélten eladó. 500.000 Ft. Érd.: 20/535-8162, fradika66@freemail.hu

SUZUKI SWIFT 1.3 GLX 2000-es évjáratú fekete, 5 ajtós megkímélt állapotban 120.000 km-rel eladó. Extrák: központi zár, riasztó, elektromos tükör, alufelni. Irányár: 600.000 Ft. Érd.: 06-30/855-5531

BUDAPESTEN kertes házat keresünk 2 fő részére, csak hosszú távra (XIX-XX-XXIII. kerület előnyben)! Olyan ember jelentkezését várjuk, ahol nem gond a kutya és a macska. Ár: max. 40.000 Ft + rezsi. Telefon: 20/318-6134

BP.-TÓL 27 km-re, Isaszeg Öreghegyen 773 nm zártkert, tetőtér beépítéses hétvégi faházal eladó. Panoráma, parkosított telek, néhány gyümölcsfával. Vezetékes víz, villany a házban. A hegy lábánál halastó, horgászati lehetőséggel. (Telektől 800 m) Irányár: 7, 2 millió Ft Érd.: 06-70-204-8918

RÁKOSCABA-ÚJTELEPEN a Naplás-tó közelében csendes utcában 160 négyzetméteres 4 szobás 2 fürdőszobás alapincézett családi ház garázs-melléképülettel eladó. Ár: 25 millió Ft. Érdeklődni a (30) 506 88 80 telefonon lehet.

ELADÓ TELEK! Csepel Hárosan eladó egy 300nől-es zártkerti telek. Berendezett faház, pince, kamra, víz, villany és fűtő kút is van. A 138-as, és a 38-as buszmegállótól 5 percre. Irányár: 4.700.000Ft. Tel:06-20/316-5919

ELADÓ két darab, sötétbarna színű, vadonatúj KAPPA márkájú utazóbőrönd. Kihúzható fogantyús, kerek. Ár: 40.000 Ft. Ugyanitt BKV-s relikviák (táblák, könyvek, egybek), valamint Indóház c. újság egyes lapszámai is eladók. Érd: 06-20 571-76-40

IV. KER. Újpest-közel a 3-as metró végállomásához-téglapépítésű kétklakásos társasházban eladó 2 és fél szobás 68nm összkomfortos, egyedi fűtésű kertkapcsolatos lakás. Közös költség nincs, közvetlen autóbusszmegállóban ahol még az éjszakai járat is megáll. Irányár 14 millió Ft, csere is szóba jöhet max. 1 és fél szobás +érték-különbözet. Érd: 06 20/284-96-69 vagy bozokszilvi@hotmail.com

HELYSZÍNI SZÖNYEG és kárpittisztítást vállalkoz. Autókárpitot is. BKV és dolgozóknak 10% kedvezmény. Telefon: 06/20-478-9385

HAUSER masszív gyermekkerékpar (5 éves korig) megkímélt állapotban 5000 Ft-ért eladó. Érd: 70 387-8159

IGAZI TISZTASÁG csak nálunk. Tökéletes takarítás. Áráról érdeklődjön tisztitas@gmail.com-on

MOZGÁSBAN a Neten

Magazinunk már az Intraneten (<http://salamon/C14/magazin/> címen) és az Interneten (www.bkv.hu) is olvasható!

TÓTH ZOLTÁN AUTÓSISKOLA

ELMÉLET: 15.000 Ft helyett **10.000 Ft**
VEZETÉSI ÓRA: 2.000 Ft helyett **1.500 Ft**

A tanfolyamok folyamatosan indulnak!

TOVÁBBI INFORMÁCIÓ:

VII. Wesselényi 73. (Rottenbiller u.-hoz közel)
20/323-4688 (bármikor hívható),
1/321-7008 (H-K-CS: 13.00-17.00)



OKÉV 01-05-66-04

a BKV dolgozói és családtagjaik részére kedvezmény

TDFSZSZ - CINASZ SPORTNAP

Program: kispályás labdarúgó kupa; különböző egyéni és családi sportversenyek, ügyességi vetélkedők

Helyszín: BKV Előre Sporttelep, Budapest, VIII. Sport utca.

Jelentkezni lehet: a TDFSZSZ irodájában (Akácfa u. 15. IV. em. 461.) Schumacher Ferencnél, a BKV Fürst Közlekedési Szakszervezet irodájában (1113 Hamzsabégi út 55 I. em. 28.), valamint Péter Edénél Kelenföld Autóbusz telephely (7-es vonalcsoporthoz), a Cinasz Közlekedési Szakszervezet irodájában (Bökényföldi út 122. I. em. 20.), illetve Haibach Jánosnál (Cinkota Autóbusz telephely).

2008. OKTÓBER 19.

AKCIÓS ÜDÜLÉS

Igényes, új villában hét éjszaka félpánziós ellátással. Az üdülő tíz kétágyas szobával rendelkezik (minden szobához saját fürdőszoba tartozik). Az ár tartalmaz hét reggelit (bővített, kontinentális) és hat vacsorát (kétfogásos). Turnusváltások vasárnapról vasárnapig.

Árak:

Előszézon: 2008.03.23. 2008.06.01.
25.900.Ft/fő,
Főszézon: 2008.06.01. 2008.06.29.
29.900.Ft/fő,
2008.06.29. 2008.08.24.
35.900.Ft/fő,
Utószézon: 2008.08.24. 2009.04.12.
23.900.Ft/fő.

Az ár nem tartalmazza az idegenforgalmi adót, amely 18 és 70 közötti vendégeinkre vonatkozik, éjszakánként 300 forint fejenként. Aktív BKV dolgozók és családtagjaik részére szolgáltatásunk árából 5% kedvezményt biztosítunk, ha van érvényes telepbelépőjük. Üdülési csekk és egészségpénztár elfogadható (OTP, MKB, K&H, Vasutas, Honvéd, Erste, Posta, Tempo, Uniqua, Dimenzió).

Bejelentkezés: BALOGH JÓZSEF.
06-30-856-4990
www.deluxevilla.hu

HAJDÚSZOBOSZLÓN

MOZGÁSBAN MAGAZIN

A Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság havilapja

www.bkv.hu • bkvzrt@bkv.hu

2008. szeptember • Főszerkesztő: Zelenák Tibor • Szerkesztőség: 1072 Bp. VII., Akácfa u. 15.

Tel.: 461-6500/mellékállomások: 117-41, 12-024, közvetlen szám 342-7167, SMS-szám 20/257-50-40 • mozgasbanmagazin@bkv.hu

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

Nyomdai munkálatok: Grafika Press Zrt. 1106 Bp. Jászberényi út 55, Felelős vezető: Gampel István vezérigazgató

NATO PARTNERSÉGI FUTÓFESZTIVÁL



2008. OKTÓBER 12.



budapesti
atlétikai szövetség

Futószámok és rajt időpontok:

- 11:00 10 km Futás női - férfi egyéni és kerekesszékes hajtás
10 km-es Váltófutás 2 fős (6 km, 4 km) női-ferfi, vegyesváltó
12:15 4 km-es Városligeti futás női-ferfi egyéni és 14 év alatti fiú, leány

Kiegészítő program:

- 10:30 6,5 km Történelmi Váltófutás (tanintézetek részére, kiírása www.bpatletika.hu)

BIZTONSÁGBAN A JÖVŐNK

Információk: 10 km-es Futás és Váltófutás (11:00)

RAJT: Vérmező, I. ker. Attila u.135
CÉL: Hősök tere, Városligeti Műjéppálya

- Díjazás:** A versenyszámok 1-3. helyezettjeit kategóriánként NIKE termékkel díjazuk. Minden nevező egyedi emblémázott pólót, illetve első 1000 nevező EVIDENCE sportzoknit vehet át.
- A chip, rajtszám és póló átvétele:** Budapesti Atlétikai Szövetség irodájában (1053 Bp. Curia u. 3), illetve október 12-én a rajt helyszínén (Vérmező).
- Öltözés:** öltöző sátrakban, a versenyzők ruháit a rajttól a célba szállítjuk.

Szervező: Budapesti Atlétikai Szövetség, 1053 Bp. Curia u. 3.
tel./fax: 266-4125, e-mail: info@bpatletika.hu

Információk: 4 km-es Városligeti Futás (12:15)

RAJT: Városliget, Olof Palme sétány
CÉL: Hősök tere, Városligeti Műjéppálya

- Rajtszám és póló átvétele:** Budapesti Atlétikai Szövetség irodájában (1053 Bp. Curia u. 3), illetve október 12-én a Városligeti Műjéppályán.
- Díjazás:** A versenyszám 1-3. helyezettjét kategóriánként NIKE termékkel díjazuk. Minden nevező egyedi emblémázott pólót, illetve első 1000 nevező EVIDENCE sportzoknit vehet át.
- Öltözés, ruhatár:** Városligeti Műjéppálya



EVIDENCE



www.natofutas.hu



Tisztelt Hirdetőink!

Az érdeklődésre való tekintettel október hónaptól nem BKV-s ügyfeleknek, illetve üzleti ajánlatot, szolgáltatást kínálóknak is lehetőségük van apróhirdetés feladására a Mozgásban magazinban. Ennek árai a következők:

Lakossági: 10 szögig 500 Ft + ÁFA, 11-20 szögig szavanként + 50 Ft + ÁFA;

Üzleti (szolgáltatás): 1500 Ft + ÁFA;

Apróhirdetés-felvétel készpénzfizetéssel a szerkesztőségben:

1072 Bp. Akácfa u. 15. 521. szoba, tel.: 461-65-00/12-024

BKV-dolgozók természetesen továbbra is díjtalanul adhatnak fel lakossági apróhirdetést magazinunkban!

LÁSS CSODÁT

minőségi import használt ruha.
hetente megújuló árukészlet
folyamatos akciók

Bp. Üllői u. 103. a Klinikák
metróállomástól 2 percre



Várjuk szeretettel minden kedves
vásárlóinkat
vidéki üzleteinkben is.

BKV DOLGOZÓKNAK 10% KEDVEZMÉNY!

Bővebben a www.prstore.hu
weboldalon, vagy a 06/20-39-79-568-as
telefonszámon.

ŐSZI-TÉLI SZEMÜVEG

AKCIÓ

a Rapidus Optikában!

Ha október 1-e és december 31-e között
szemüveget vásárol nálunk, akkor 3 pár
ProClear kontaktlencsét* adunk ajándékba.

Ráadásul, minden ebben az időszakban vásárolt,
progresszív (több fókuszú) lencse mellé egy hasonló
felszereltségű normál lencsét is ajándékba adunk.

A nálunk vásárolt szemüvegekhez,
a szakorvosi szemvizsgálat ingyenes,
kérjük időpont egyeztetés miatt
hívják az alábbi telefonszámot!

* az ajánlat csak a lencsére vonatkozik, ápolószerekre nem.



rapidus
optika

www.rapidus.hu

Tel.: (1) 318 - 3613

**Lehet járművezető, jegyellenőr,
dolgozhat pult mögött, vagy irodában ...**



...ÉS LEHET A BKV SZÉPE!

A Mozgásban magazin ismét meghirdeti a

Miss BKV szépségversenyt

ám ezúttal kizárólag a társaságunknál dolgozó hölgyek
jelentkezését várjuk!

Jelentkezésükben kérjük, írják meg nekünk nevüket, címüket,
telefonszámukat, és azt, hogy a BKV-n belül hol, milyen
munkakörben dolgoznak. Pár szóban mutassák be magukat, és
**ne felejtssenek el mellékelni egy jó minőségű
egész alakos fotó mellé egy portrét is!**

**Jelentkezési határidő:
2008. november 15.**

A jelentkezőket a Mozgásban magazin novemberi
számában és az e-hírlevélben, illetve az
Intraneten mutatjuk be, az olvasók
szavazatait pedig
december 31-ig várjuk.

A legszebbnek talált hölgy párjával együtt egy romantikus
hétvégén élvezheti egy hazai wellness szálloda kényeztetését

100 000 forint
értékben

míg a második és harmadik helyezettnek BKV-s
ajándéksomaggal kedveskedünk. Emellett a királynővel és
udvarhölgyeivel a Mozgásban magazin lapjain is
megismerkedhetnek majd az olvasók!

A jelentkezéseket és a fotókat postai úton,
vagy e-mailben várjuk a szerkesztőség címére:

MOZGÁSBAN MAGAZIN

1072. Budapest, Akácfa u. 15. 521-es szoba
mozgasbanmagazin@bkv.hu

Miss BKV

szépségverseny

