

MOZGÁSBAN

XLIII. ÉVFOLYAM

I. SZÁM

INTERJÚK:

Vitézy Dávid
a BKK vezérigazgatója

Bolla Tibor
gazdasági vezérigazgatóhelyettes

Teszteltük a NABI Siriust:

**Feltűnést keltett,
amerre járt**



BUDAPEST

Újabb színfolttal gazdagodott egy villamos kocsisín, négy autóbusz-, és egy metró-telephely az év elején. Hosszú előkészítő munka után – az úgynevezett kioszkok telepítésével – megvalósult egy régi terv, azaz annak egy része, hisz ma már a Cinkota, Dél-Pest, Kelenföld, Óbuda autóbuszgarázsokban, a Zugló villamos kocsisínbén és a metró Kőér utcai telephelyén a forgalmi- és a műszaki kollégák is hozzáférnek a BKV belső honlapjához – az intranethez – és a www.bkv.hu oldalhoz.

APRÓHIRDETÉSTŐL A VEZÉRIGAZGATÓI UTASÍTÁSIG



A terminálok kialakítására nagy szükség volt, hisz az intranet, közkedvelt nevén a „Salamon”, amely a belső kommunikáció egyik fontos eleme, eddig sok kolléga számára elérhetetlen volt, így ők csak a Mozgásban magazin és a hetente megjelenő e-hírlevél alapján tájékozódhattak. A Salamonon megtalálhatók a napi munkához szükséges – mindenkit érintő – Vezérigazgatói Utasítások és szabályzatok, valamint felhívások, belső hírek, pályázatok, vagy éppen a dolgozói kedvezmények...

Ide kattintva nem csak a munkához szükséges forgalmi adatokat, segédleteket és beszámolókat nyithatjuk meg, de megtaláljuk az új szervezeti felépítést (nevekkel és telefonszámokkal), valamint a szakszervezeti vezetők elérhetőségét, böngészhetjük a híreket és az apróhirdetéseket, kereshetünk a „piactéren”, vagy az üdülési lehetőségek között is. A Keres-kínál rovatban bárki elhelyezhet és megoszthat információkat, ajánlhat eladásra ingatlanokat, ingóságokat. A belső kommunikáció kínálatában tallózva rálehetnek a kollégák által beküldött irodalmi alkotásokra, fotókra, és tájékozódhatnak az Ötletláda tartalmáról is.

Reményeink szerint ez csak a kezdet. Ha munkatársaink megelégedésére, hasznára válnak az év elején kiépített kioszkok, folytatódhat a program, és a megfelelő feltételek megteremtése után a többi telephelyen is elkezdődhet a telepítés.

E mellett az intranet bővítése, átalakítása is elkezdődött, ezért kérjük, ha a megújítással kapcsolatban ötletük, javaslatuk, kérésük van, írják meg a belso.kommunikacio@bkv.hu, vagy a honlapszerkesztoseg@bkv.hu címre, illetve hívjanak minket a 11 578, a 11 973, vagy a 11 002-es telefonszámokon.

Amennyiben a portál használatával kapcsolatban merül fel probléma, jelezzék a Synergion munkatársainak a 15 000-es telefonszámon!

TARTALOMJEGYZÉK

Apróhirdetéstől a VU-ig.....	2.
INTERJÚ	
Vitézy Dávid: Fájdalommentes átmenet lesz, látható eredményekkel	4-5.
HÍREK	
Itthonról és a nagyvilágból	6-7.
INTERJÚ	
Bolla Tibor: A változás éve jön	8-9.
TESZT	
NABI Sirius: Feltűnést keltett	9.
POSZTER	
Ikarus 620	10-11.
AKTUÁLIS	
Itt vannak a közterület-felügyelők	12.
KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG	
"Hosszú az út, hosszú még a tél"	13.
NOSZTALGIA	
IK 620: Méltó régi nagy híréhez	14.
VISSZAPILLANTÓ	
Ó, az a csodálatos mozgólépcső	15.
SZAKSZERVEZET	
Megalakult a KEKSZ	16.
Megkezdődtek a bértárgyalások	16.
GYERMEKSAROK	
Pygmalion-effektus	17.
KÖNYVAJÁNLÓ	
Szereti Brahmsot?	17.
REJTVÉNY	
Csokonai Vitéz Mihály	17.
SPORT	
A hagyományokhoz híven	18.
APRÓHIRDETÉS	19.
REFLEXIÓK	
Tavaly is volt karácsonyi villamos	20.

Tisztelt munka- vállalók, kedves kollégák!

„Az élet során bekövetkező pozitív változás kiindulópontját mindenki önmagában hordozza. Boldogulásunk titka abban rejlik, hogy miképpen bánunk értelmünkkel, érzelmeinkkel és tudatunkkal” – írja Erhard F. Freitag pszichológus. Márpedig 2011 a változások éve lesz: a nagyvilágban és a BKV-ban is. A kínai asztrológia szerint ez a Nyúl éve, amely alkalmas a gondoskodásra, a biztonságteremtésre, az üzletépítésre. A nyugati látók szerint pedig a Vénuszé, amely könnyebb életet és a szerelem mellett pénzügyi sikereket is ígér.

Vagyis ideje előretekinteni. Elmúlt már a hónapok örökös hétfője, a január, és túl vagyunk a februáron is. A tavasz pedig egyet jelent a fejlődéssel. Új terveket sző a természet, és új célokat vetített maga elé Társaságunk is.

– A legtöbb BKV-dolgozó számára az átalakulás legfeljebb annyi változást hoz, hogy a jegyellenőr vagy a forgalomirányító diszpécser kollégáját a BKK alkalmazza majd – mondja a 2011-ben várható változásokról a Budapesti Közlekedési Központ vezérigazgatója, Vitézy Dávid. Szavaival egybecseng Bolla Tibor gazdasági vezérigazgató-helyettes kijelentése: - Azon dolgozunk, hogy remek közösségi közlekedést működtessünk, mind az utasok, mind a munkavállalóink számára.

Nagy út áll tehát előttünk, amelyet együtt kell megtennünk. Lesznek szép pillanatok és biztos szembe kell majd néznünk kevésbé magasztosakkal is. A cél azonban világos: egy jobb, tisztább és átláthatóbb BKV. Ezért dolgozunk továbbra is.

A szerkesztőség

„Fájdalommentes átmenet lesz, látható eredményekkel”

Vitézy Dávidot, a tavaly ősszel megalapított Budapesti Közlekedési Központ vezérigazgatóját, a BKV Igazgatótanácsának tagját kérdeztük az új struktúrától várható változásokról.

Miért jött létre a Budapesti Közlekedési Központ?

Hogy legyen gazdája a budapesti közlekedésnek, hogy összefogjuk a fővárosi közlekedés különböző ágait, és ettől kezdve mindenki előtt világos legyen, hogy ki tartozik felelősséggel mindezekért. Ezzel megszűnik az egymásra mutogatás, hiszen azok, akik a tömegközlekedésben dolgoznak, tudják jól, a közlekedéssel kapcsolatos feladatok szétforgácsolódtak a sok fővárosi cég között, és ezek nem mindig voltak képesek integráltan gondolkodni. Ezen fogunk változtatni. A BKK-nak az a legfőbb újdonsága, hogy olyan professzionális szervezet lesz, amelyik szakapparátussal dolgozva, a tömegközlekedéstől az egyéni közlekedésig, a kerékpárosoktól és a gyalogosoktól a taxikig bezáróan – tehát a közlekedés minden ágazata fölött – szakmai irányítást gyakorol. A tömegközlekedést nézve pedig konkrétan az a tervünk, hogy a fővárosi önkormányzattól a BKK vegye át a megrendelői szerepet.

Értelmezhető tehát a BKK egyfajta politika-szűrőként is?

Nyilván ez is cél volt. Olyan köztes szintről beszélünk, amely a politikusokkal is szót tud érteni, de szakmailag is ütőképes. A Budapesti Közlekedési Központ feladata ebben a tekintetben az lesz, hogy előkészítse a közlekedési stratégiát, a hosszú távú döntéseket, és a fejlesztési projekteket megalapozó közlekedési prioritásokat. Ezeket nyilván a

politika fogadja el, de utána a végrehajtása és végrehajtása megint a mi feladatunk lesz. Az új rendszertől azt reméljük, hogy sokkal átgondoltabb, megalapozottabb döntések születnek majd.

A BKV mely funkciói kerülnek a BKK-hoz?
Négy nagy területet veszünk át: a hálózatszervezést és menetrendkészítést, meg az ezzel együtt járó utastájékoztatást, aztán az operatív forgalomirányítást, illetve a tarifarendszert, ezen belül a tervezéstől a végrehajtásig mindent, így az értékesítést és az ellenőrzéseket is, és végül a nagy projektek is a BKK alá kerülnek. A BKV továbbra is százmilliárdos összköltségű szervezet marad, amelynek nem lesz más feladata, mint hogy a megfelelő finanszírozás és a megadott paraméterek mellett a lehető legjobb szolgáltatást nyújtsa.

Hogy érinti majd mindez kollégáink mindennapjait?

A legtöbb BKV-dolgozó számára az átalakulás legfeljebb annyi változást hoz, hogy a jegyellenőr vagy a forgalomirányító diszpécser kollégáját a BKK alkalmazza majd. Nem az a cél tehát, hogy nulláról, új emberekkel építsük újjá ezeket a területeket, bár a munka hatékonyságát és eredményét javítani szeretnénk, a FUTÁR-rendszer ebben jelentős segítségünkre lesz. Szó sincs ilyesmiről, és nincs miért rosszul aludniuk azoknak, akiknek a szervezete a BKK-ba való integrálódásra lett kijelölve. Ugyanakkor a BKK felállása után a BKV átszervezése is elkerülhetetlen, hiszen egyes igazgatóságok el fogják veszíteni az értelmüket. Olyan rendszert szeretnénk létrehozni, ahol a buszvezető és a szerelő közös főnöke nem Kocsis István, ugyanis megnehezíti a hatékonyságot az, ha egy garázs műszaki és forgalmi személyzete fölött az első közös többszörös a vezérigazgató. Félreértés ne essék, ezzel nem Kocsis István személyét támadom, – egyébként ebben teljes az egyetértés a vezérigazgató úr és köztem. Általánosságban

is azt tudom mondani, hogy a BKV vezetése nagyon konstruktívan fogadja az átalakítások tervét.

Mikorra várható a teljes átállás?
Mindennek az előfeltétele a törvényi környezet megteremtődése. A kormány már dolgozik az új személyszállítási törvényen, ami az egész szektor finanszírozását is új alapokra helyezné, és amit – reményeink szerint – még ebben a félévben elfogadnak. Ebből következő, hogy komolyabb változásokra a második félévtől lehet számítani. Nyilván az első napok, hónapok nehezebbek lesznek, de aztán minden megnyugszik majd, és kollegiális kapcsolat alakul ki BKK-sok és BKV-sok között.

A legnagyobb pánikhangulat talán a buszos kollégák között harapódzott el. Egyre-másra röppennek fel ugyanis a hírek, hogy tervben van a buszágazat kiszervezése. Mennyi alapja van mindennek?

Ami a buszágazat egy részét (tehát nem az egészét) illeti, valóban felvetődött ez a lehetőség, és szerepel is a főpolgármester úr programjában. Ennek hátterében az áll, hogy sem a városnak, sem a BKV-nak nincs annyi pénze, hogy a halaszthatatlan buszcserét – több mint ezer járműről van szó – finanszírozni tudja. De ebből nem következik egyértelműen, hogy a buszvezetők állása megszűnik, és az utcára kerülnek. Úgy lenne jó megoldani az átállást, hogy egy verseny esetén piacra lépő buszszolgáltató első körben őket kérje fel a munkára. És be kell látnunk azt is, hogy egy versenytárs a BKV-nak is jót tenne, nem mellesleg pedig végre a tulajdonos és a közvélemény számára is eldőlné, hogy a BKV olcsón és hatékonyan, vagy drágán és pazarlón üzemel.

Előfordul azonban, hogy a hatékonysági és a gazdaságossági szempontokon kívül eső indokok is közrejátszanak a fővárosi közlekedés szervezésében és formálásában?



fotó: MTI

ban. Legalábbis a budai fonódó körüli huzavona is ilyesminek tűnik.

Ezentúl az ilyen esetek kezelése is a BKK feladata lesz – vagyis mi állunk ki a pódiumra, hogy ne a BKV-t rúgják. A budai fonódó ügye egyébként azt mutatja, hogy sokan sok mindent félreértenek, és először ezeket a félreértéseket kell tisztázni. Vannak olyanok, akik nem értették meg: Budapesten soha nem lehet már olyan jól autózni, mint mondjuk 1982-ben. Pont ezért nem is lehet számon kérni azt, hogy egy tömegközlekedési fejlesztésnek ilyen hatása legyen.

Viszont az autósok is választópolgárok...

Nincsenek olyan kategóriák, hogy tömegközlekedők és autósok, csak emberek vannak, akiknek nagy része ad hoc módon dönti el, hogy most éppen villamosra száll, vagy autótól ül. De mivel több autót már nem visel el a város, nekünk csak a tömegközlekedés fejlesztése lehet a célunk, hogy az emberek jó szívvel választhassák a buszokat, villamosokat, és hogy emiatt kevesebb autó járjon a városban. A tömegközlekedésnek előnyt kell élveznie. A BKV-val közösen még sokat kell dolgoznunk azon, hogy ezt megértessük mindenkivel. Elsősorban fel kell állítanunk prioritásokat. Az nem megy ugyanis, hogy útfelújításra rengeteg pénzt költünk, villamospálya-felújításra meg semmit. Eddig három helyről finanszírozták a budapesti tömegközlekedést: az önkormányzat és az állam kasszájából, valamint az utas zsebéből. Szakítani kívánunk ezzel a hozzáállással. Jó, ha minden-

kiben tudatosul: az autós is haszonélvezője a rendszernek. Ezt legnyilvánvalóbban a tavalyi BKV sztrájk mutatta meg. Ha nincs tömegközlekedés, autóval sem lehet közlekedni a városban. Ezért nem az amúgy is az elmúlt években kontraproduktívvá váló jegyáremelésből várunk további bevételeket, hanem a bevezetendő dugódíjat és az autósoktól származó más bevételek nagy részét, például a parkolási díjakat csatornázzuk be a tömegközlekedés finanszírozási rendszerébe. Ezen elv nyomán meghozott egyik első döntésünk volt, hogy 15 év után 2011-ben nem emelt a város a jegyárakon.

Mi lesz a sorsa a négyes metrónak?

A metró infrastruktúrája 2013-ig bőven készen lesz. Nehezebb örökség a metrókocsitender. 2006-ban nagyon előnytelen szerződés készült – de ez is egy olyan helyzet, amit meg kell oldani. Feladatunk a város pénzének – és érdekeinek – a védelme: a 30 milliárd forintos előleget, amit már kifizettünk, vissza szeretnénk szerezni, aztán vagy az Alstommal való megállapodás útján, vagy egy új tenderrel szert teszünk új metrókocsikra.

Mik a BKK hosszabb távú tervei?

Szeretnénk több területen is paradigmát váltani. Például azon az állásponton vagyunk, hogy a négyes metró második szakasza elodázható. Egyszerűen nincs rá pénz, és mikor százmilliárdok hiányoznak a BKV meglévő járműparkjának a felhívására, akkor

nem lehet 170 milliárdot elkölteni egy olyan metrószakaszra, ami ezeket a problémákat nem orvosolja. Nem lehet alapok nélkül építeni. Ezért én azt mondom, hogy minden lehetséges forrást arra kell összpontosítani, hogy modern buszokat, modern villamosokat vehessünk, hogy végre felújítsuk a kötött-pályás rendszereket, a villamospályákat, vagy a hármas metró, és természetesen az elektronikus jegykezelő rendszert is mihamarabb be szeretnénk vezetni.

Egy zárójeles kérdés a végére. Megfigyeltém, hogy következetesen a tömegközlekedés szót használja, az utóbbi időben elterjeszteni kívánt, és talán semlegesbben hangzó közösségi közlekedéssel szemben. Direkt?

Nem hiszek a szómágiában, nem hiszem, hogy ha valamit máshogyan nevezünk, az attól megváltozik. Hiszek viszont abban, hogy őszintén kell beszélni a dolgokról. Ki kell mondanunk, hogy a BKV járműállománya borzalmas állapotban van, és azt is, hogy ami ma Budapesten folyik, azt nem lehet más szóval illetni, mint tömegközlekedés. Elég csak arra gondolni, hogy az ember a reggeli csúcsban felszáll a körúti villamosra vagy a hármas metróra. Lehet, hogy valamiféle közösségi élményben is részesül, de valószínűleg csak tömegközlekedik. Ha sikerül a járműpark cseréjében előrelépést elérni és a finanszírozást rendezni, akkor lehet a kényelemre utaló elnevezéseket használni. Azon vagyunk, hogy így legyen. –kb–

Fényjelzéssel indul a kisköfalatti

2011. január 4-én üzemkezdettől a Millenniumi Földalatti Vasút jár-
művein az indításjelzést – az esélyegyenlőség biztosítása érdeké-
ben – fényjelzéssel egészítjük ki.

A Budapesti Közlekedési Központ és a BKV törekszik a fogya-
ték-
kal élők közlekedési esélyegyenlőségének megvalósítására, ezért
az elmúlt időszakban több utasbarát lépéssel találkozhattak jára-
tainkon. Novembertől például több villamosjáraton is élvezhetik a
korszerű ajtózárási rendszer előnyeit, amelynek lényege, hogy az
ajtóknál elhelyezett fotocellák érzékelik az utascsere befejeződését,
majd 4 másodperccel később az ajtó fény- és hangjelzés kíséretében
automatikusan becsu-
kodik.

A fővárosban több út-
vonalon közlekednek
alacsonypadlós autó-
buszaink és trolibusza-
ink, illetve a nagykörüti
vonalakon alacsony-
padlós villamosaink. A
MillFAV vonalán beve-
zetésre kerülő új rend-
szer lényege szintén az
esélyegyenlőség bizto-
sítása.



Tréningbörze és tréner találkozó

2011. január 19-én első alkalommal került megrendezésre a Humán-
politikai Igazgatóság szervezésében a Tréningbörze és tréner talál-
kozó. A rendezvény helyszínéül a BKV Zrt. 3-as metró telephelyének
ebédlője szolgált. Az esemény célja az volt, hogy Társaságunk mun-
káltatói jogkör gyakorló vezetői, és a humán szakemberek pontosabb
képet kaphassanak a jelenlegi tréningkínálatokról, a trénercégekről, a
tréninglehetőségekről, és azok személyzetfejlesztő hatásáról. Az ese-
ményt *Juracsik Zoltán* humánpolitikai igazgató nyitotta meg, majd
négy HR szakember tartott színvonalas előadást. Az előadás sorozat
Szajkóné dr. Kenéz Éva humánügyi főosztályvezető záróbeszédével ért
véget. A rendezvény nagy sikert aratott, így akár hagyománnyá is vál-
hat a későbbiekben.

A MEGÁLLÓKBAN IS

Tilos a dohányzás

2011. február 6-ától a BKV megállóiban tilos dohányozni. A Fővá-
rosi Közgyűlés 2010. decemberi rendeletének értelmében a tilalom
megszegőit 50 ezer forintra büntethetik a közterület-felügyelők.
A szabályozás kimondja: nem megengedett a füstölés az autóbu-
szok, a villamosok, a trolibuszok, a HÉV megállóhelyein, de a fogas-
kerekű, a sikló és a libegő megállóiban sem. Azokon a helyeken,
ahol nem egyértelmű, meddig tart a megálló területe, a járdaszé-
gélytől számítva két méter széles lesz a védett terület, a hosszúsága
pedig az adott járműtípus méretétől függ. Így a HÉV-megállóknak
százhuszszor kettő méteres a tiltott zóna. Különösen fontos, hogy a
cigaretta- és a végállomások utasváróiban sem engedélyezett, hiszen egy dohányzó utas akár 8-10 ott tartózkodó,
nemdohányzó utastársa várakozását, tartózkodását is kellemetlen-
né teheti.

Emléktábla-koszorúzás

December 10-én koszorúzták meg az Akácfa utcai székház előcsarno-
kában azt az 1991-ben állított emléktáblát, amely a Nagybuda-
pesti Központi Munkástanács egykori tagjainak, illetve tevékenységének
állít emléket.

A BKV vezetőségét *Juracsik Zoltán* humánpolitikai igazgató képviselte,
aki ünnepi beszédében arra is utalt, hogy a megemlékezés nemcsak
az ünnepélyes pillanatok megteremtése és átélése miatt fontos, ha-
nem azért is, hogy a közelmúlt történelme ne vesszen homályba, és
a történelmi események tanúi találkozhassanak egymással a jeles al-
kalmakkor.

A Nagybuda-
pesti Központi Munkástanács 1956. december 9-én tör-
tént törvényen kívül helyezéséig a BKV Akácfa utcai székházában mű-
ködött, amiről az emléktábla tanúskodik.

Az emléktábla elhelyezését *Babay István* kezdeményezte, aki az ezen a
helyen megalakult Nagybuda-
pesti Központi Munkástanács titkára és az akkori közlekedési vállalat osztályvezetője volt. A tábla elhelyezésé-
nek célja, hogy legyen egy hely, ahol azokra a közlekedési dolgozókra
emlékezhetünk, akik az 1956-os harcok elültével lankadatlanul dolgoz-
tak a budapesti közlekedés helyreállításán.

A koszorúzáson Babay István családtagjai is részt vettek, akik megkö-
szönték a BKV figyelmességét, illetve hangot adtak azon reményük-
nek, hogy a későbbiekben is megemlékezünk a Nagybuda-
pesti Köz-
ponti Munkástanács jelentőségéről, történelméről.



Ötletláda

– Kedves Kollégák! Örömmel jelentjük, hogy 2010-
ben az Ötletbíráló Bizottsághoz 15 db ötlet érkezett be, amelyek
közül két műszaki típusú javaslatot jutalmazhattunk – mintegy brut-
tó 300 000 Ft értékben – a 13/VU2008. sz. Vezérigazgatói Utasítás
iránymutatásai szerint. Egy, szintén műszaki újítást tartalmazó ötlet
tesztelése pedig folyamatban van. Az ÖBB-hez beküldött ötleteket
közzétettük a Salamonon, így azokat a Belső kommunikáció linkre
kattintva bárki elolvashatja. Várjuk a további javaslatokat, ötleteket
a belsokommunikacio@bkv.hu, vagy az otletlada@bkv.hu e-mail
címlre. Bővebb felvilágosítás a 11 973-as melléken!

Non-stop hétvégi metróüzem Bécsben

Éppen négy hónapja annak, hogy a bécsi metró
hétvégén 24 órában üzemben közlekedik.
Az elmúlt negyedév tapasztalatait értékelte
a bécsi közlekedési cég, a Wiener Linien.

Az éjszakai metróüzem bevezetését népszavazás előzte meg, ahol igen
kis többséggel a támogatók kerültek ki győztesen, így a városvezetés
ígéretéhez híven elindult az új éjszakai metróüzem péntek és szom-
bat éjjelénként. A statisztikák szerint átlagosan 45 ezren használják
naponta (illetve éjszakánként) a bécsi metrókat, ez összesen 2 millió
körüli utasszámot jelent. A csúcsot természetesen szilveszter éjszakája
hozta meg, mintegy 145 ezer utassal. Ráadásul – csakúgy, mint Buda-
pesten – a szokásos éjszakai hálózat mellett számos villamos is egész

éjjel közlekedett az év utolsó napján. A máso-
dik legnagyobb utasszámot a múzeumok hos-
szú éjszakáján regisztrálták, ekkor hatvanezren
vették igénybe az éjszakai metrókat.

A Wiener Linien szerint várakozásaikat felülmú-
ló siker az éjszakai metróüzem, amely nemcsak
a bécsiek és a Bécs környékén lakók, de az oda-
látogató külföldi turisták körében is népszerű.
A legforgalmasabb járat az U4-es, éjszakánként
átlagosan tizenkétezer utassal. Ezt az U3-as
követi tizenegyezer körüli utasszámmal. A sor-
rend érdekes módon lényegesen eltér a nap-
palitól: a világosban igen frekvenciált U6-os és
U3-as viszonylatokat éjszaka megelőzi a nappal
ritkábban közlekedő és viszonylag csendesebb
U4-es.

Az éjszakai metróüzemmel kapcsolatos egyik
sarkalatos kérdés a biztonság volt. Az első ne-
gyedévben komolyabb rendkívüli esemény
nem történt, éjszaka érezhetően kiemelten



Májustól mindennap egész éjszaka 15 percnként járhat a
6-os villamos. A Budapesti Közlekedési Központ (BKK) erre
vonatkozó javaslatát *Tarlós István* főpolgármester is támo-
gatja. A BKK vezetője, *Vitézy Dávid* tájékoztatása szerint
erre azért van szükség, mert az éjszakai élet a Nagykörút
mentén nemcsak a hétvégén, de a többi napon is erős, a 906-os buszok viszont
gyakran túlszűfoltak. Az éjszakai villamos költségigénye Vitézy szerint éves
szinten tízmillió forint alatt marad. A javaslat előtt végeztek utasszámlálást a
906-os busz vonalán, amihez képest utasszám-növekedésre számítanak.

Korrupcióval gyanúsítanak brit
Alstom-vezetőket

– Korrupcióval gyanúsítják a francia Alstom
ipari csoport több brit vezetőjét - írta bírósági dokumentumokat idézve a The
Times. A gyanú szerint 27 milliárd forintnyi kenőpénzt fizettek ki.

A lap által megszerzett jogi iratok szerint a súlyos csalások felderítésére szakoso-
dott brit nyomozóhatóság illetékesei azt gyanítják, hogy az Alstom nagy-britan-
niai érdekeltsége egyike volt azon "sejteknak", amelyeket a cégcsoport korrup-
t kifizetésekre használt külföldi piaci szerződések elnyerése végett.

A The Times által látott dokumentumok alapján összesen 81 millió font (27 milliárd
forint) értékű olyan kifizetéseket azonosítottak, amelyeket nagy-britanniai székhe-
lyű Alstom-cégek folyósítottak külföldi illetékeseknek 2004 és 2010 között, szer-
ződések fejében. Az iratok szerint a cég az állítólagos kenőpénzeket tanácsadói
álmegállapodásokkal leplezte; e megállapodásokat az Alstom energia- és közleke-
dési részlegeinek vezető értékesítési tisztviselői hozták tető alá.

Az Alstom ellen folyó brit korrupciós vizsgálat egyébként nem új: az ipari csoport
nagy-britanniai részlegének három vezetőjét már tavaly márciusban őrizetbe vet-
ték egy időre. Vádemelés mindazonáltal még nem történt, és az érintett vezetők
panasszal éltek őrizetbe vételük és a házkutatások ellen.

Okoskártyák Rigában

–A lett köz-
lekedési vállalat nemrég bejelentette, hogy már kapha-
tók a főváros, Riga tömegközlekedésében használatos
elektronikus jegyek az összes rigai vasútállomáson. A
tervek szerint májustól az elővárosi, az év végére pedig
az országos vasúti közlekedésben is használhatóak lesz-
nek az okoskártyák. Felmérések alapján a rigai utasok
65 százaléka
elégedett a je-
lenlegi elektro-
mos jegyrend-
szerrel, illetve
a vasúton uta-
zók mintegy
egy harmada
választaná szí-
vesebben az
okoskártyás
megoldást.



Interjú Bolla Tibor gazdasági vezérigazgató-helyetttessel

A változás éve jön

Pozitív a 2010-es üzleti eredmény



Sokan, sokszor beszélnek a BKV hamarosan bekövetkező csődjéről, legutóbb például Tarlós István főpolgármester jelentette ki, hogy állami segítség nélkül bedől a cég. Mennyire valóságok ezek az állítások?

Mindig fel-felröppen ez a hír, de ennek nem szabad bekövetkeznie, és nem is fog bekövetkezni. A BKV csődjéből sokkal nagyobb kár származna, mint haszon. Ezt sem mi, sem a városvezetés, sem a kormányzat nem engedheti meg magának. Az ilyen, sőtét jövőt felvázoló gondolatok inkább a helyzet komolyságát hangsúlyozzák. 2010-ben – eddig példátlan módon – sikerült a nagyon szigorú üzleti tervünket betartani és végrehajtani, úgy hogy még csak módosítani sem kellett rajta. Amióta rálátásom van a BKV-ra, nem volt pozitív az üzleti eredmény; most igen. Mindehhez azt is érdemes tudni, hogy a BKV alulfinanszírozott cég, vagyis a megrendelt szolgáltatás nincs száz százalékosan megtérítve, így a hiányt mindig hitelekkel kell kipótolni. Ezek pedig szép lassan összeadódnak. Amúgy, összehasonlítva a külföldi közösségi közlekedési szolgáltatókkal, társaságunk működése egyáltalán nem mondható drágának.

Ha jól tudom, sehol a világon nincs olyan közlekedési vállalat, amelyik tisztán a piacból él.

Valóban nincs ilyen, és ezt egyetlen szolgáltatótól sem lehet elvárni. Az ilyen, és az ehhez hasonló vállalatok költségvetését az állam és az önkormányzat folyamatosan kiegészíti, hiszen a közlekedtetés közösségi ügy, és – ugyanúgy mint a kórházaknál – képtelenség elvárni, hogy nyereséget termeljen. Vagyis el lehet várni, de akkor az utasoknak mindez horribilis összegbe kerülne.

Az hogy, idén – tizenöt éve először – elmaradt a jegyáremelés, politikai vagy gazdasági döntés volt?

Inkább gazdasági. A tavaly februári áremelés sem hozta meg a várt bevételt. A menetjegyek árai átbillentek egy lélektani határon, így hiába több az emelés, a jegybevételek csökkentek. Ebbe belejátszott a gazdasági válság is, de tagadhatatlan, hogy az állandó jegyáremelés immár kontraproduktívá vált. Nemcsak, hogy nem hozta az előre kikalkulált bevételt, de ráadásul felerősítette a bliccelésre való hajlamot. Most a Fővárosi Közgyűlés úgy döntött, hogy nem emelünk, és inkább

több jegy eladásából szeretnénk növelni bevételeinket.

Megkezdődtek a szokásos év eleji bértárgyalások. Lehet számítani komolyabb súrlódásra a BKV vezetősége és a szakszervezetek között?

Még nagyon az elején tartunk. Összegekről még nem is beszélünk, csupán számolunk az eddig elért eredményekről. De mi – és biztos vagyok benne, hogy az érdekképviseletek is – szeretnénk hamar lezárni a tárgyalásokat, és tető alá hozni egy mindkét fél által vállalható kompromisszumot. Ebben talán segítségünkre lesznek az adótörvények változásai is, amelyek sok kolléga nettó keresetét fogják növelni. És körvonalazódik még egy olyan megegyezés is, hogy akiken az adótörvények mégsem segítettek, azokra erőteljesebben fogunk koncentrálni. Ezt kérték tőlünk az érdekképviseletek, és mi erre maximálisan nyitottak vagyunk.

A hírek szerint a tavaly ősszel megalakított Budapesti Közlekedési Központ teljesen új struktúra szerint szervezi át a fővárosi közösségi közlekedést. Mi várható?

A BKK fogja átvenni a fővárostól a megrendelői szerepkört, tőlünk pedig minden olyan feladatot, ami nem kapcsolódik szorosan az üzemeltetéshez. Így hozzájuk kerül a forgalomszervezés, a tarifakoncepció, illetve a jegy és bérletellenőrzés is. Az elképzelés lényege az, hogy a BKV lecsupaszodik a fuvarozásra, a BKK pedig összefogja az ügyeket.

Mintha ilyen lenne Londonban...

Igen, vizsgáltunk több külföldi modellt és a londoni közösségi közlekedési rendszerből is merítettünk példát.

Amennyire én tudom, a londoni „BKV” teljesen feldarabolt, szinte minden viszonylatot más-más alvállalkozó visz.

A mi rendszerünk is képes lenne erre, de nem feltétlenül erre törekszünk. Minden lehetséges megoldást megvizsgálunk, és a legjobbat, leggazdaságosabbat fogjuk választani.

Az utasok számára mindez valóban ígéretesen hangzik, de mi történik majd a BKV jelenlegi munkavállalóival?

Ha a BKV bebizonyítja, hogy nem létezik nála jobb és olcsóbb szolgáltató, akkor nincs semmilyen veszély, de ha a versenytársaknak mégis nagyobb szeletet jut a közösségi közlekedésből, a jól képzett, profi járművezetőkre és szerelőkre – és a BKV állománya ilyen – akkor is szükség lesz. De mondom, ez még nem kiforrott modell. A számításokat elkezdtük, és biztosítok mindenkinek, hogy minden szempontot figyelembe véve, a legjobb megoldást fogjuk választani.

Mikor derülnek ki a részletek?

Még ebben a félévben. Dolgozunk rajta.

Mit gondol, 2012 januárjában is lesz még BKV?

Az idei üzleti tervben 29 milliárd forintra van szükségünk ahhoz, hogy megnyugtatóan menjenek a dolgaink, ehhez 10 milliárdot a Fővárosi Önkormányzat szerepeltetne a költségvetésében, és a főpolgármester úr a további 19 milliárdért lobbizik a kormányzatnál. Minden remény szerint sikerrel jár, és akkor igen, 2012-ben is lesz még BKV. Az viszont már nem biztos, hogy pont ugyanígy fog kinézni, ugyanekkora lesz, mint ma. A 2011-es év nem lesz könnyű, hisz ez lesz a változás éve, ami mindig megviseli a dolgozókat, de higgye el mindenki, nem célunk, hogy rosszabbra forduljanak a dolgok. Sokkal inkább azt szeretnénk, és ezen dolgozunk, hogy egy remek fővárosi közösségi közlekedést működtessünk, mind az utasok, mind a munkavállalóink számára.

Teszteltük a NABI Siriust:

Feltűnést keltett, amerre járt

Különleges vonalvezetésével, mosolygó szélvédőjével, vidám színeivel vívta ki a figyelmet a budapesti utcákon a NABI (North American Bus Industries) magyar piacra szánt alacsony belépésű, azaz elől alacsony, hátul, a második ajtó felett pedig magaspadlós, Sirius névre hallgató szóló autóbusza.

A NABI neve ellenére bizony magyar gyökerekkel rendelkező, hazai gyártóbázissal és mérnökgárdával bíró buszgyártó vállalat: Magyarországon Kaposváron és Budapesten működött buszkarosszéria-gyártó és -összeszerelő üzemeket. Magyar tervezőgárdája a tengerentúlon is elismert, minőségi járművekkel öregbíti a hazai buszgyártás hírnevét, tehát nyugodtan mondhatjuk, hogy az idén egy ízig-vérig magyar fejlesztésű és építésű autóbuszt tesztelhattunk elsőként.

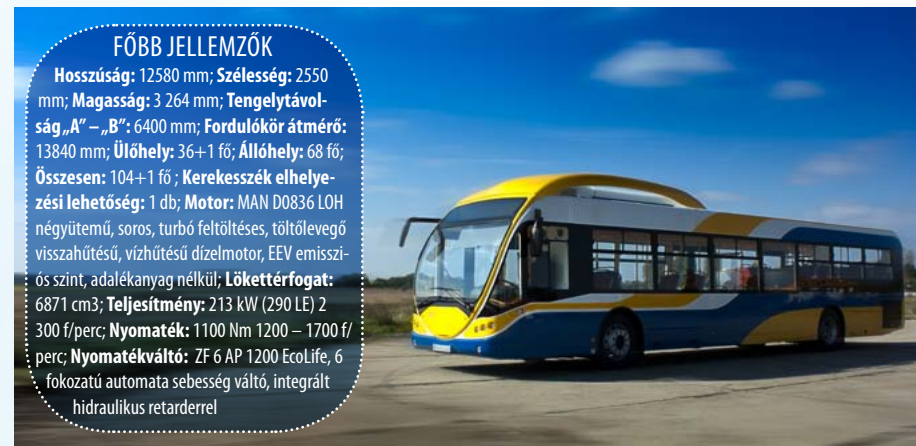
A februári, két hetes fővárosi teszt ideje alatt az első héten az 5-ös, a második héten pedig a 178/178A jelzésű buszok útvonalán találkozhattak vele az utasok és az érdeklődők. A járművezetőknek ezúttal is kevés szabadidejük maradt: gyakran a végállomásokon tartottak rögtönzött bemutatót azoknak, akik nem elégedtek meg a külsínnel, hanem a műszaki tartalomra kíváncsiak voltak. A busz nyújtotta kényelmet a gyártó által biztosított ingyenes vezeték nélküli internetelés is fokozta, akárcsak a tavalyi Ikarus-Credo kettős buszteszt ideje alatt. A Sirius megjelenése és színvilága formabontó és szokatlan. A magyar dizájn MAN alvázat és az EEV emissziós szintet AdBlue folyadék nélkül teljesítő, 290 lóerős MAN motort, ZF hatsebességes automata váltót takar. A busz – ha a helyzet úgy kívánja – a könnyebb belépést segítve akár le is térdepel az utas előtt. A tesztüzem során kitűnőre vizsgázott a fűtés, köszönhetően a szendvicsszerkezetű, hő- és hangszigetelt burkolatnak is. Az állva utazók között ugyan okozott némi problémát a magasra helyezett kapaszkodó, és néha összekeverték a vészjelzőt a leszállásjelző gombbal, de a visszajelzések alapján az utazóközönségben és a járművezetőkben összességében pozitív vélemény alakult ki a Siriusról.

A Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület is élt a lehetőséggel, és még a jármű forgalomba állása előtt, a BKV-s járművezetők kiképzését követően alapos tereptesztre vitte a buszt. Tapasztalataikról videóanyagokkal tarkított részletes beszámolóban adnak számot az egyesület honlapján, a www.veke.hu-n.

A tesztüzemet különleges szemle zárta: a NABI mátyásföldi gyárában tett üzemlátogatás során a BKV forgalmi és műszaki munkatársai bepillantást nyerhettek egy amerikai-magyar buszgyár mindennapjaiba és a buszgyártás folyamatába is.

A 2007 óta zajló járműtesztekről részletesebb műszaki leírást, valamint fotókat is találhatnak Társaságunk honlapján, a www.bkv.hu weboldalon a BKV-ZÓ menüpont alatt, a Járműtesztekre kattintva.

–mm–



IKARUS 620



Segítség a jegyellenőröknek

Itt vannak a közterület-felügyelők

Az 1999. évi LXIII. törvény január 1-jétől hatályos változásának köszönhetően a közterület-felügyelők hivatalos személynek minősülnek, így igazoltathatnak is. A közterület rendjének és tisztaságának védelme mellett a tömegközlekedési eszközök rendeltetésszerű használatának ellenőrzésében és az önkormányzati vagyon védelmében is szerepet kapnak a települési önkormányzatok közterület-felügyelei. A BKV munkatársait a jegy- és bérletellenőrzésben segítik ez év január 11-étől, egyelőre a 3 hónapig tartó próbaidőszak alatt. Az intézkedéstől a jegyvásárlási és a pótdíj-fizetési hajlandóság növekedését várja a törvényalkotó – és a BKV.

A BKV járművein utazóknak hozzávetőlegesen 13%-a bliccel, ami évente átlagosan 10,5 milliárd forinttal rövidíti meg Társaságunk kasszáját – ezért döntöttek úgy az érintett fővárosi cégek vezetői, hogy a közterület-felügyelők bevonásával fokozzák a jegyellenőrzést. Mivel a felügyelő hivatalos személy, igazoltathat, vagyis a bliccelők elvezetik annak lehetőségét, hogy fiktív adatokat diktáljanak be az ellenőrnek, hiszen semmilyen indokkal nem bújhatnak ki a személyazonosságukat igazoló okirat bemutatása alól.

A Fővárosi Közterület-felügyelet és a BKV Zrt. közötti megállapodás alapján január 11-étől a közterület-felügyelők a BKV-ellenőrökkel közösen látnak el szolgálatot, egyelőre a próbaidő végéig, azaz három hónapig. A közös jegyellenőrzésre a BKV 7-es buszcsalád járatain, továbbá 4-es és 6-os villamosainak teljes vonalán számíthatnak az utasok. A BKV Zrt. a közterület-felügyelőket és a jegyellenőröket is oktatásban részesítette a közös munkavégzés során alkalmazandó eljárásokról, szabályokról, illetve elvégzendő feladatokról.

Az ellenőri feladatokat továbbra is a BKV munkatársai látják el, a közterület-felügyelők azokat a jegy vagy bérlet nélkül utazókat igazoltatják, akik az ellenőröknek nem hajlandók megadni személyes adataikat. Az elmúlt évben a pótdíjazási események során a bliccelők 43 százaléka nem igazolta magát

hivatalos okmánnyal, helyette bediktálta az adatokat (30 százalék), vagy fénykép nélküli dokumentumot adott át adatfelvételre, például lakcímet azonosító hatósági igazolványt (10 szá-

A jegyellenőrzés továbbra is a BKV ellenőreinek feladata, a közterület-felügyelők az igazoltatásban vesznek részt, ha az szükséges.

zalék), továbbá a hamisított magánokirattal, vagy közokirattal visszaélőkkel szemben történt intézkedés.

A BKV nagy hangsúlyt fektetett az utasok tájékoztatására, nehogy meglepetés érje őket az ellenőrzés során: a járműveken kihelyezett szöveges tájékoztatással és hangos utastájékoztatással informáltuk az utasokat arról, hogy a jegyellenőrök munkáját a jövőben közterület-felügyelők segítik.

Az utasok pozitívan fogadták az ellenőrzésben történt változást, igaz, eddig



sem azok reklamáltak, akik rendelkeztek érvényes jeggyel vagy bérlettel. Most azonban az utazási igazolvánnyal nem rendelkező utasokkal szemben történő intézkedések kevesebb konfliktussal járnak: az igazoltatásnak köszönhetően az adatok felvétele zökkenőmentesebb és pontosabb. A jegyellenőrzés továbbra is a BKV ellenőreinek feladata, a közterület-felügyelők az igazoltatásban vesznek részt, ha az szükséges.

A BKV Zrt.-nek jelenleg 34,8 milliárd forintos pótdíjintézkedése van. Hatalmas összeg, amit fejlesztésekre, új járművekre, a komfortérzet növelésére lehetne fordítani. A bliccelés visszaszorítására a metróra már bevezettük az úgynevezett bemeneti ellenőrzést, a felszínen pedig több járaton az első ajtós felszállást. Ezen intézkedések szintén nem a pótdíjazást szolgálják, hanem a jegy- és bérletvásárlást ösztönzik – hasonlóan a közös ellenőrzés rendszeréhez.

-fzs-

„Hosszú az út, hosszú még a tél!”

A tél nem tombolta ki magát az idén, bár többször volt nagyobb mennyiségű, eltakarításra váró hó az utakon. Tart még a hideg és a fagy, ezért még mindig lehetnek jeges utak a fővárosban.

Sajnos társaságunknál is több olyan megcsúszásos baleset történt januárban, amely elkerülhető lett volna, ha egy kicsit jobban figyelünk arra, hogy az útviszonyok ismét rosszabbra fordultak. A viszonylag enyhe, szárazabb időben hajlamosak vagyunk elfeledkezni a havas-jeges közlekedés veszélyeiről, ezért váratlanul (!) éri néhány kollégánkat a hirtelen beköszöntő téli időjárás, amely a romló út- és látási viszonyokat is magával hozza. Nem szabad elfeledkeznünk arról, hogy bár az idő néha csalóka, azért javában benne vagyunk a leghidegebb évszakban. A hirtelen téliesre forduló időjárás miatt általában megnövekszik a balesetek száma is, a forgalomban, és az utasok közlekedésében egyaránt. Az ilyenkor szinte tipikusnak mondható ráfutásokon és kicsúszásokon kívül időnként súlyosabb esetek is előfordulnak.

A balesetek fő oka az alkalmazkodás hiánya! Sokan ilyenkor is úgy próbálnak vezetni, ahogy nyáron, azaz nem veszik figyelembe a megváltozott időjárási és útviszonyokat.

A balesetek elkerülésének egyik fő kulcsa tehát az alkalmazkodás – nem csak a megváltozott viszonyokhoz, hanem a közlekedés többi résztvevőjéhez is.

A téli vezetés legalapvetőbb szabálya a „kisebb sebesség + nagyobb követési távolság”. Havas, latyakos utakon a korábbi fizikai határok elmozdulnak. A fékút hosszabbá válik, a gumik tapadása csökken, a jármű kormányozhatósága megváltozik, ezért vezetési stílusunkat is ehhez kell igazítani. Aki nem számol a megnövekedett fékúttal, könnyen belecsúszhat az előtte állóba, vagy egy kereszteződésbe – ami sajnos meg is történt.

A frissen esett hó alatt bárhol megbújhatnak jeges szakaszok, ezért mindig időben kezdjük a lassítást. A hideg levegő miatt az alulról és felülről is hűtött hidakon, felüljárókon alattomos jégcsapdák fordulhatnak elő, de a köd is képes jégként kicsapódni és lefagyni az útra egy hideg napon. A fagypont körüli hőmérséklet is veszélyes, hiszen ilyenkor a fagyás és felengedés váltakozása miatt hol víz, hol jég fedti az utakat egy-egy napos és árnyékos burkolat között.



A garázsból történő induláskor célszerű néhány „vérszfékezéssel” és hirtelen gyorsítással letesztelni az út állapotát, illetve járművünk viselkedését. Ezt azonban természetesen csak az arra megfelelő helyen, utasok nélkül, és a személy- és vagyonbiztonságot szem előtt tartva tegyüek. A balesetek nagy része azért következik be, mert a sofőr nem elég felkészült és nem jól reagál a kialakult balesetveszélyes helyzetre. Természetesen száz százalékos felkészülés nincs, hiszen a közlekedésben milliónyi változás történhet, azonban ha ismerjük saját képességeinket és hibáinkat, a jármű sajátosságait, az út jellemzőit és a fizika alapvető törvényeit, akkor időben tudunk reagálni a veszélyhelyzetre. A reagálásunknak pedig tudatosnak kell lennie, mert a pánik vagy a rossz mozdulat végzetes lehet.

A veszélyhelyzetek megelőzése érdekében folyamatosan kísérjük figyelemmel a forgalmi környezetet, az utasainkat, és mindenkor a realitásokhoz és a fizika törvényeihez igazítsuk vezetési stílusunkat.

Forgalombiztonsági és Ellenőrzési Osztály



A felújított Ikarus 620-as

Méltó régi nagy híréhez

Majd harmincöt éves „számkivetettség” után ismét régi fényében pompázik az Ikarus gyár 1969-es évjáratú, 620-as típusú busza, ami aktív éveiben a BKV szolgálatában állt.

Elnézést a patetikus bevezetésért, hiszen a maga idején az Ikarus 620-as teljesen átlagos busznak számított, ezek a kocsik valójában akkor sem „pompáztak”, amikor legurultak a szelőlészalagról. A BKV-nál és buszos jogelődjénél, a Fővárosi Autóbusz Üzemnél 1959–1978 között majd’ kilencszáz ilyen jármű teljesített szolgálatot: a 620-as a hatvanas évek talán legjellegzetesebb fővárosi típusa volt. Csakhogy mutatónak sem maradt belőle, így amikor 1992-ben megnyílt a szentendrei Tömegközlekedési Múzeum, már egy sem volt a BKV tulajdonában. Még egy roncs sem, amit fel lehetett volna újítani. Semmi, csak az emlékek. Végül egy nagykovácsi barackos tulajdonosától kellett visszaszerezni egy – szerzősámkamraként funkcionáló – rozsdamarta darabot, ami azért különösen abszurd, mert a vállalatnál, a nyolcvanas évek elején filléreért szabadultak meg a feleslegessé vált ócs-

kavastól. (Akkoriban egy-egy BKV-busz már tízéves korában „mehetett a kohóba”.) Eleinte minden a legnagyobb rendben haladt, a busz restaurálásához a BKV Gyömrői úti autóbusz-járműjavító – később önálló kft.-ként működő – főműhelyében láttak hozzá 1995-ben, s hamarosan felújították a kocsi vázszerkezetét. Ám a dolognak itt vége szakadt és tizenhárom éven keresztül nem nyúltak hozzá. A folytatás anyagi okokból maradt el, 2006-ban pedig már úgy tűnt, a busz sorsa megpecsételődött: az óbudai garázsba szállították, ahol 2008-ig állt, legfeljebb az enyészettel dacolva. Ekkor azonban érdeklődő bukkant fel, a Miskolci Városi Közlekedési Rt. (MVK), ahol nagy hagyománya van a nosztalgiajárműveknek. A vállalat alapításának századik évfordulójára teljesen korhű állapotba varázsozták vissza azt az 1962-es évjáratú csuklós villamost, ami legeslegesítő volt a

városban, nemrégiben pedig egy, az ötvenes évek végéről származó Ikarus 31-essel is bővült a paletta. De a társaság régóta szeretett volna egy ilyen buszt, mivel annak idején a 620-as nemcsak a fővárosi, de a miskolci utcakép jellegzetes „tartozéka” is volt. A városban több mint 140 közlekedett, ám a nyolcvanas években ezek is ugyanarra a sorsra jutottak, mint a pesti járművek. Örömmel jelenthetjük, hogy a miskolciak terve – miután sikerült megállapodniuk a szentendrei múzeummal – nem vallott kudarcot. Aprólékos munkával, a régi dokumentáció és az idős kollégák tapasztalatainak felhasználásával, tavaly év végére sikerült felújítaniuk a régi buszt, ami hamarosan bemutatkozik nemcsak Miskolcon, de Budapesten is, mivel az MVK azzal a feltétellel kapta meg a 1969-es évjáratú járművet, hogy bizonyos alkalmakkor a BKV vonalain is megmutathatja magát.



fotó: Nagy Zsolt Levente

GA-95-16

A most felújított busz eredeti rendszáma GA 95-16 volt, és 1969 decemberében állt forgalomba az Óbudai garázs járműveként. 1973. december 22-én a Mező garázsba, majd egy év múlva a Kilián garázsba került, de 1976 októberében újra a Mező lett a telephelye, igaz csak néhány hónapig: 1976. december 16-án ugyanis – 444 000 kilométer megtétele után – kivonták a forgalomból és selejtezték.

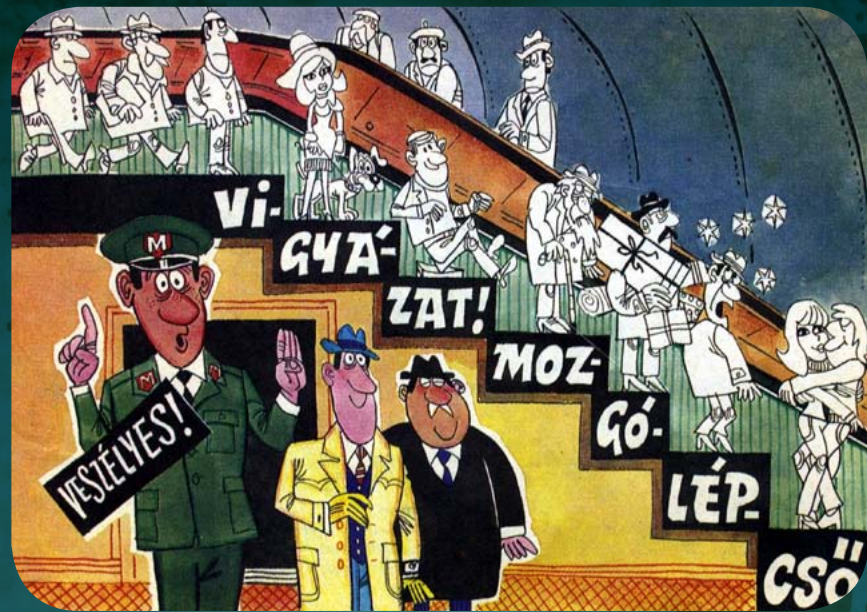
Ó, az a csodálatos mozgólépcső!

Tömegközlekedés vagy szenzáció?

A mozgólépcső, a mozgólépcsőzés már régóta hozzátartozik mindennapjainkhoz, amiben nincs is semmi különös: az első efféle szerkezetet a XX. század hajnalán, 1899-ben mutatták be a párizsi világkiállításon, s néhány évtized alatt – különösen az Egyesült Államokban és Nagy-Britanniában –, ha nem is hétköznapi, de mindenképp megszokottá vált.

Mint tudjuk, a földalatti építésben a világlépcsők közé tartozunk, a mozgólépcső azonban megjelenésétől számítva csak nagysokára bukkant fel Magyarországon: az 1926-ban felavatott Corvin Áruházban öt évvel később, 1931-ben helyezték üzembe az első ilyen berendezést, és – egyedülként az országban – Budapest ostromáig működött.

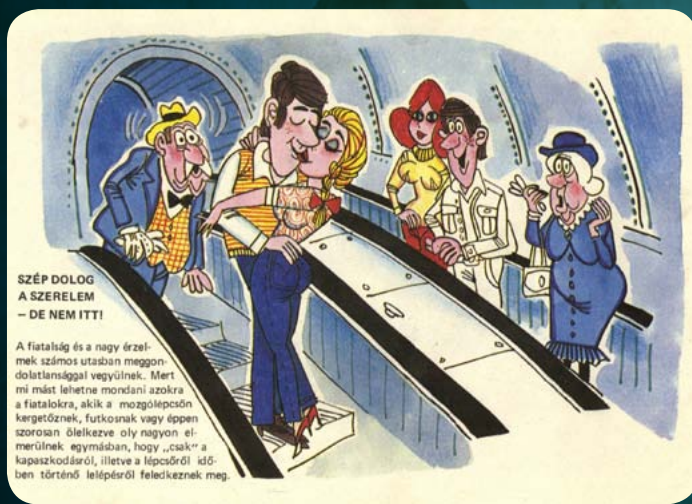
A második magyar (pontosabban magyarországi, mivel a Szovjetunióból érkezett) mozgólépcső már a metróhoz kapcsolódott, legalábbis ezért kaptuk „elvtársi üdvözléssel” az 1950-es évek elején, ám mivel a későbbi kettős vonal építése 1953-ban leállt, a mozgólépcsőnek új helyszínt kellett találni. Így került az orosz csoda az Úttörővasút hűvös-



élménnyel.” Tény és való, hogy a budapestiek (és a metrónézőbe érkező vidékiek) inkább vásári látványosságként tekintettek a metróra (főleg a mozgólépcsőkre), nem pedig hétköznapi, használati tárgyként kezelték. Az avatást követően hetekig nem lehetett lejutni az állomásokra, mivel a bábáskor tömeg mozgólépcsőzni akart.

Hogy a korabeli tudósító szavai nem voltak túlzók, jól mutatja az is, hogy a metró üzemben tartói számára az egyik legnagyobb feladatot az jelentette, hogy „tanítsák” a mozgólépcsőzést: a rajta való utazás „technikáját” hangosbeszélőn terjesztették. Sőt a dolgozók társadalmi munkában azt is elvállalták, hogy beállnak a mozgólépcsők végébe, és egyszerűen lekapják a bizonytalan utasokat. Noha ma már a mozgólépcsővel kapcsolatban azt gondolhatjuk, hogy ez is – mint minden csoda – három napig tarthatott, ez korántsem volt így. A BKV még 1983-ban is kénytelen volt „Vigyázat! Mozdólépcső” címmel egy olyan kiadványt megjelentetni, amivel a baleseteknek akarta az elejét venni. A színes kiadvány, amit a Lúdas Matyi karikaturistájának, Endrődi Sándornak a rajzai díszítenek – ma már akár közlekedéstörténeti emlékként is felfogható.

–It–



völgyi végállomására, ahol a hetvenes évek elejéig – főleg hétvégén – szállította az utasokat, akik akkoriban még úgy tekintettek erre az alkalmatosságra, hogy a vele való közlekedés egyfajta bátorságpróba. Időközben, 1968-ban a Corvin Áruház rekonstrukciója után csatasorba állt a második mozgólépcső is az országban, ám az igazi szenzációt mégis két évvel később, a metró megjelenése nyomán átadott – szintén orosz – „lépéskímélők” jelentették, melyek ráadásul jóval magasabbra/mélyebbre jutottak, mint elődeik.

A metró 1970. április 2-i átadása után két héttel a korabeli sajtó azon tűnődött, hogyan is lehetséges, hogy a pesti utasok képtelenek megszokni a metró. „Fiatalok, idősök mozgólépcsőznek megállás nélkül” – írta például Magyar Nemzet –, s nem tudnak betelni a látvánnyal, az



Megalakult a Közlekedési Érdekvédelmi Körök Szövetsége, a KEKSZ



Több hónapos aktív egyeztetést követően január 14-én három szakszervezeti szövetség (a BKSZSZ, a TDFSZSZ illetve a BKV Liga-Munkástanács Szövetség) egyesüléséből – közel 7000 fővel – megalakult a Közlekedési Érdekvédelmi Körök Szövetsége (KEKSZ), amelynek elnöke *Schumacher Ferenc* lett. A KEKSZ előtt álló feladatokra való tekintettel máris megkezdődött az új elnökség munkája, így első alkalommal január 18-án ülésezett.

Az elnököt két alelnök segíti: a társadalmi kapcsolatok alelnöki posztot *Nemes Gábor* tölti be, míg az érdekvédelmi alelnöki teendőket *Gelencsér László* látja el. A KEKSZ küldöttgyűlésének elnöke *Csimár Pálné* lett, a Gazdasági Ellenőrző Bizottság (GEB) elnökének *Szenes Katalint* választották, *Erdélyi Jánosné* és *Kukor Gyula* tagok mellett. Az új szövetség megalakulásával kapcsolatban az előkészítő bizottság megfogalmazott egy Alapszabály-, valamint egy SZMSZ-tervezetet is. Az előkészítés során a bizottság javaslatot tett a szövetség nevére, tisztségviselőinek személyére, továbbá a tagdíj mértékére is. A január 14-i küldöttgyűlésen a szavazást követően három szövetség – a Budapesti Közlekedési Szakszervezetek Szövetsége (BKSZSZ), a Tömegközlekedési Dolgozók Független Szakszervezeteinek Szövetsége (TDFSZSZ) és a BKV Liga-Munkástanács Szövetség – összeolvadásával, közel 7000 fős létszámmal alakult meg a KEKSZ. A megalakulást követően elfogadták a működési kereteket biztosító Alapszabályt és a Szervezeti és Működési Szabályzatot, majd a tisztségviselők személyét, illetve a tagdíj mértékét határozták meg. A küldöttgyűlésen szó esett arról is, hogy az országos érdekegyeztetés hatékonyabb működtetésére van szükség annak érdekében, hogy a szakszervezeti tagok biztonságérzete ne csökkenjen. A KEKSZ előtt álló feladatokra való tekintettel máris megkezdődött az új elnökség munkája, így első alkalommal január 18-án ülésezett.

Megkezdődött a bértárgyalás

Kezdetét vette az idei évre vonatkozó bértárgyalás, amelynek első lépéseként a menedzsment illetve az érdekképviselői szervek – az előző évek gyakorlatát követve – az előző év bérgazdálkodásának teljesüléséről, valamint a jövedelmek alakulásáról egyeztettek. Az idei évre vonatkozóan bizakodásra adhat okot, hogy a Munkáltatói és a Munkavállalói oldal az előzetes egyeztetések során egybehangzóan úgy nyilatkozott, hogy gyors, feszített ütemű tárgyalásokra törekszik a mielőbbi megállapodás érdekében. A bértárgyalás fejleményeiről folyamatos tájékoztatást adunk.

GYERMEKSAROK

A Pygmalion-effektus alkalmazása a gyermeknevelésben

A Pygmalion- effektust önmagát beteljesítő jóslatnak is nevezik, mivel hatása azon alapul, hogy amiben hiszünk, aminek a bekövetkeztében bízunk – mivel az irányítja cselekedeteinket – megvalósul, beteljesül. Ez a szülő-gyermek, a tanár-tanítvány vagy a mester-inas kapcsolatban is hasonlóképpen működik. Tapasztalatok azt mutatják, hogy az önmagát megvalósító jóslat pozitív és negatív vonatkozásban egyaránt működik. Például, ha a tanárok egyes tanulókról eleve feltételezik, hogy azok gyengébb képességeik miatt rosszul fognak teljesíteni, akkor kevesebbet foglalkoznak velük, ritkábban kérdezik, nem kapnak igazán nehéz és kreatív feladatokat, ugyanakkor az átlagosnál többször részesítik őket dorgálásban, elmarasztalásban. Ezáltal ezek a tanulók nemcsak negatívan motiváltak,



hanem ténylegesen rosszabb tanulási helyzetbe kerülnek szerencsésebb társaikhoz viszonyítva, ezért törvényszerűen azoknál gyengébb eredményeket érnek el. Ha a pedagógusok az addig gyengécske teljesítményű gyermekek iskolai teljesítményével kapcsolatosan pozitív képet alakítanak ki, hamarosan ennek eredményeképpen ezen tanulók osztályzatatai – ahogy számos kísérlet már bebizonyította – javulni fognak. Vajon miért? Mert a tanárok kiemelt figyelemmel és bizalommal bántak velük. A gyerekekből pedig a bizalom hatására valóban kibontakozott a tehetség. Az, hogy egy személy mennyire hajlamos mások elvárásaihoz hasonlulni, legfőképpen életkor- és énképfüggő. A bizonytalan, önmagával elégedetlenebb ember énképe labilisabb, mások reakciói által befolyásolhatóbb. A szülőknek, nevelőknek hatalmas felelősségük van abban, hogy a gyermek vonásait, hogyan tükrözik vissza. Éppen ezért olyan fontosak a pozitív megerősítések, a dicséret: ha egy gyermeknek azt üzenjük, hogy ő okos, kedves, szeretetreméltó, akkor megtettük az első lépést, hogy valóban ilyenné alakítsuk. Az önbeteljesítő jóslatok lehetnek ártóak és károsak, de akár szolgálatunkba is állíthatjuk őket. A pozitív elvárások kedvező eredményeket hoznak. A híres, szállóigévé vált bölcsesség ezt így fejezi ki: „Mosolyogj a világra, és az visszamosolyog rád!”

KÖNYVAJÁNLÓ:

Francoise Sagan: Szereti Brahmsot?

Az ismert francia író regénye 1959-ben jelent meg, a magyar fordításra viszont 1987-ig kellett várni, a téma pedig a mai napig aktuális, talán jobban, mint valaha. Bizonyos értelemben megszokott, bizonyos értelemben különös szerelmi háromszög, négyzög, hallgatóságos sokszög bontakozik ki a lapokon. A magányos, harmincas éveit végén járó nő szemel huny szerelme, a nála idősebb férfi önzése és jó néhány félrelépése fölött, csakúgy, mint a társadalom. De mit szól ez a férfi, és mit szól ez a társadalom, amikor az időződő nő életébe toppan be a románc egy fiatalabb férfi képében? Ítéletektől mentes regény szerelemről, önzésről, valóságról, nőkről és férfiakról – mindenkinek.



Csokonai Vitéz Mihály

VÍZSZINTES: 1./ Csokonai Vitéz Mihály verscímének első része (Zárt betűk: D, T, G, I, A, Á) 11./ ... (Zsuzsa) – néhai költőnő 12./ Takarmány a ló számára 13./ Ozmium vegyjele 14./ Kartondoboz 15./ Család otthona 16./ Számárhang 17./ Térd szélei! 18./ ... kapok 20./ ...vó (bérnyilkos Olaszországban a XVII-XVIII. században) 21./ Bánat 22./ Kozmetikai kenőcs 23./ Americium vegyjele 25./ Allé szélei! 26./ Lajos becézve 28./ Gépkocsi rövidítve 29./ Tolvajnyelv 30./ ... (Endre) – néhai költő 32./ Képzőművészeti alkotás 33./ Szesz ital angolul 37./...hám (Epidermisz) 39./ Szolmizációs hang 40./ Mosópormárka 42./ Rádium vegyjele 43./ Kénrudacska 45./ Ausztria fővárosa 48./Katonai egység

FÜGGŐLEGES: 2./ Hegyi nimfa a görög-római mitológiában 3./ Tesz, helyez 4./ Ellenvetés latinul 5./ Kettőzve:a vizek városa 6./ ... (Miklós) – néhai építész 7./ Fácánkakas nagyságú papagáj 8./ Nem lát 9./Illatos virágú fa 10./ Kettőzve ügyességi játék 14./ Csokonai Vitéz Mihály verscímének második része (Zárt betűk: D, R, N/ 17.) Rossz, vacak 19./ ...-Irtis 20./ Sapka németül 22./ Női becenév 24./ Határozott arcvonás 27./ Legendás hazai popegyüttes 28./ Ebben a városban őrzik Szent László hermáját/ 31./ Darab rövidítve 33./ Kábitószér 34./ Énekesmadár 35./ Időszámítás előtt rövidítve 36./ Hollandia és Belgium autójele 38./Fokozat a fegyveres testületéknél 40./ Alumínium, Nitrogén vegyjele 41./ ... cream (fagylalt) 44./ Sál része! 46./ Kötőszó 47./ Sor szélei!

ELŐZŐ REJTVÉNYÜNK NYERTESEI:

Fritsch Erika (e-mail) és Fekete Árpád (e-mail). Gratulálunk! Nyereményüket szerkesztőségünkben vehetik át.

1	2	3	4		5	6	7	8	9		10	
	11				12						13	
14						15						
16											17	
18		19								20		
		21							22			
23	24								25			
26		27									28	
29									30	31		
32					33	34	35	36			37	38
39			40							41		42
43		44					45	46		47		
								48				

A rejtvényt készítette: Czeglédi József



Szabadidő-sport, 2010

A HAGYOMÁNYOKHOZ HÍVEN

Már-már közhelynek hangzik, de szerencsére igaz, hogy társaságunk – országos szinten is – a leg-gondoskodóbbak közé tartozik a dolgozók szabadidősportját illetően. Természetesen idén is számos esemény várja a munkatársakat, *Sashegyi István*, a BKV Előre SC klubkoordinátora, a Szabadidő Sportbizottság vezetője a közelmúltban állította össze az eseménynaptárt, ám ilyenkor év elején, lapunk hagyományainak megfelelően, a tavalyi események összegzésére kértük a szakembert.

A legnépszerűbb sportág 2010-ben is a labdarúgás volt. Külön öröm, hogy az általunk létrehozott és immár a tizedik, jubileumi alkalommal, a Sport utcában megrendezett Városi Tömegközlekedési Társaságok Tornája elnevezésű versenyen üzem labdarúgó válogatottunk minden mérkőzését megnyerve szerezte meg a kupát, Naszvadi Gergő pedig a torna legjobb kapusa lett. Egyébként az üzem bajnokság továbbra több mint 400 játékosal működik, az első- és másodosztály összecsapásai mellett több kupaversenyt – „Pünkösdi”, „Old Boys”, „Köztársasági”, „Szuper” – rendeztünk.

Tenisz? Asztalitenisz?

Mindkét sportág töretlen népszerűségnek örvend. A teniszezők oda-vissza meccset játszottak a kassai csapattal, ráadásul a szponzoroknak köszönhetően lehetőségünk nyílt arra, hogy Szlovákiában egy másik teniszerenyen is részt vegyünk. Fehér úti asztalite-

HAJDÚSZOBOSZLÓ

Igényes, új villában félpanziós ellátással. Az üdülő 5 db kétágyas, 4 db 2x2 ágyas apartmannal rendelkezik (minden apartmanhoz saját fürdőszoba tartozik). Az ár tartalmazza a bővített kontinentális reggelit, a háromfogásos vacsorát és egy alaklomra szóló egész napos belépőt az Aqua Palace-ba.

ELŐSZEZON (06.12-IG)

24.900 FT/FŐ/3 ÉJ

29.900 FT/FŐ/6 ÉJ

FŐSZEZON (06.13-TÓL 08.20-IG)

30.900 FT/FŐ/3 ÉJ

39.900 FT/FŐ/6 ÉJ

Az ár nem tartalmazza az FÁ-t: 410 Ft/fő/éj
Aktív BKV-dolgozók és családtagjaik részére szolgáltatásunk árából 5 % kedvezményt biztosítunk, ha van érvényes telepbelpénzünk. Üdülési csekk és egészségpénztár elfogadható.

BEJELENTKEZÉS: Balogh József

06-52/270-432, 06-30/856-49-90

www.primavilla.hu

nisz csarnokunkba új asztalokat vásároltunk, amit csapataink úgy „hálálnak meg”, hogy jól teljesítenek a Budapest bajnokságban.

Tudomásunk szerint a természetjárás és a maratonfutás-triatlon is kedvelt.

Így van, bár sajnos tavaly elmaradt a hagyományos Bécs–Pozsony–Budapest Szupermaraton, azonban így is számos versenyen indultak „vasembereink”, akik ráadásul 21 első, 11 második és 15 harmadik helyet szereztek. Egyébként kiszámoltuk, hogy az elmúlt 15 évben versenyzőink közül harmincegyen 270 maratoni távot teljesítettek, ami pontosan 11 392,65 kilométer! Természetjáróink is igen sok túrán vettek részt, s az elmúlt évben két arany-, három ezüst és hat bronz jelvényes tagunk lett. Kiemelném, hogy bár a tervezett túraterv 171 km volt, ám a szakosztály ennél hússzal többet teljesített: a megtett út 2132 kilométer, a szintkülönbség 37 970 méter volt. **Ha már túra, a túraavezősdöket is meg kell említenünk.**

A szakosztály tagjai minden évben megteszik a Budapest–Százhalombatta távot, tavaly is sor került erre, egy tagunk pedig Bécsből hajózott Budapestig. Sajnos, szomorú esemény is történt a szakosztályban: októberben búcsúztunk az egyik legrégebbi tagunktól, Pogány Gyulától.

Kihagyunk valamit?

A konditermet egész évben igénybe veszik testépítőink, a teke iránti érdeklődést pedig jól mutatja, hogy a szakosztály telítettsége miatt a versenyekre új nevezést csak akkor tudunk elfogadni, ha valamelyik csapat vissza-lép. Újdonság, hogy tavaly óta íjász-darts és karate szakosztállyal is színesedett a paletta.

A szabadidősport bizottság nemcsak a dolgozókra, de gyermekeikre is gondol.

Így van. Nyári sporttáborunk lebonyolításában Benkovics Attila az U-13 labdarúgó csapat edzője és Szilágyiné Nagy Bernadett a súlyemelő szakosztálytól is részt vett nemcsak

„játékmesterként”, de azzal a nem titkolt céllal is, hogy tehetségeket toborozzanak. A tábor munkájában turnusonként részt vett egy-egy régi gyerek is, akik éveig jártak a táborba. A hagyománynak megfelelően a játékos sportfoglalkozások mellett, tavaly is voltak kulturális programok: a gyerekek megtekinthették a Hadtörténeti Múzeumot, voltak az Állatkertben, és moziba is vittük őket.

A nyugdíjasokról sem feledkeztek meg?

Természetesen nem. Társaságunk és a VTDSZSZ nyugdíjasainak - lehetőségeinkhez mérten – anyagi és – igény szerint – idegenvezetői segítséget nyújtunk az általuk szervezett kirándulásokhoz.

–It–

ASHIHARA KARATE

Önvédelem kedden és csütörtökön

Januártól új szakosztállyal bővült a BKV szabadidősport-palettája, a különleges ashihara karatéval, ami csak 1990-as évek elején honosodott meg Magyarországon. A kifejezetten önvédelem-centrikus küzdősport, megpróbál minél rövidebb időn belül, hasznos tudást biztosítani, oktatási anyagában mindenki megtalálja – korra és nemre való tekintet nélkül –, ami képességeinek megfelel és kellően hatékony.

A kedden és csütörtökön 18 órától 19.30-ig tartó edzéseket, a BKV Előre Sport utcai telépén, az ashihara karate meghonosítója, Hartyányi Attila 3 Danos mester vezeti, Haklik Szabolcs és Bárány János edzőkkel.

Jelentkezni folyamatosan lehet, Sashegyi István, Szabadidősport Bizottság vezetőnél az alábbi elérhetőségeken; Tel: 461-6500/24285 mellék, mobil: 06 20/997-0780, e-mail: sashegyii@bkv.hu

Következő számunkban képes riportban számolunk be egy ashihara karate edzés tapasztalatairól.

apróhirdetés

JOGOSÍTVÁNY KEDVEZMÉNNYEL!

Tandij kedvezményesen 4X15.000.- Ft Ajándék: óra anyaga plusz legújabb kiadású KRESZ-teszt CD!

Tanfolyamok folyamatosan indulnak!

Tóth Zoltán Autóiskolában

VII. Wesselényi 73. (Rottenbiler u.- hoz közel)

**További információ: 20/323-4688 (bármikor hívható),
vagy: 1/321-7008 (H-K-CS: 13.00-17.00)**

A BKV DOLGOZÓI ÉS CSALÁDTAGJAIK RÉSZÉRE KEDVEZMÉNY!

ELADÓ INGATLAN

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

ELADÓ csendes, parkra néző, második emeleti, egyszobás (másfél-szobássá alakítható) lakás. Anyagföld zöldvezetében, jó közlekedéssel (metró, busz), önálló pincerésszel. Érd.: 06-30/397-1777

ELADÓ Pilisen Bp.-től 40 km-re ingatlan ház, zárt kert, szoba-konyha, fürdőszoba, pince, víz villany, gáz van. Sok gyümölcsfával és gazdasági épülettel. Ár: 4,2 millió Ft. Tel: 20/999-79-32

ELADÓ dupla telek (zárt kert) Pilisen, a vasútállomáshoz közel. 464 nől/1600 m2. Irányár: 1,5 M Ft. Tel.: 20/495-76-64

ELADÓ Pilisen, Bp.-től 27 km-re az állomáshoz közel, csendes utcában, új, igényes, 3 szobás, 86 nm-es ház 21 nm-es lakható melléképülettel, 1800 m2-es telekkel. Ár: 13,9 M Ft. Tel.: 20/495-76-64

ELADÓ a szentendrei szigeten, Tahitőfalun csendes részén 1642 m2-es építési telek. Víz, gáz, villany és szennyvízcsatorna az utcában. Beépítési lehetősége 30 %-os. Ikerház építésére is alkalmas. Érd.: 20/88-68-659

ELADÓ Komló legszebb részén, völgyben, 72nm-es 2 szobás, konyha, családi ház 1141nm-es telekkel, gyümölcsösrel, kerttel. Az ingatlanhoz tartozik még nyárkonyha, melléképület. Víz, villany, gáz, csatorna, központi fűtés fűtőszárazkán, kazán, telefon, kábel tv bevezetve. Irányár: 7,5 millió Ft. Érd.: 06-20/595-60-61

ELADÓ Kispest Kossuth tér közelében 52 m2-es erkélyes, 1+2 fűszobás, vízáraz lakás. Hőszigetelt ablakkal, új radiátorokkal, sok beépített bútorttal. Irányár: 10,5 MFt. Tel: 20/459-8183

ELADÓ Bp-től 40 km-re Tápóságon csendes zöldvezetben lévő 120 nm-es alapterületű 2 szintes, 4 szobás, vegyes + gázfűtéses családi ház, (nagy kert, 3 db zárt autógarázs, fűt kút). Irányár: 17,95 millió Ft. Érd.: 42-703, vagy 06-20-560-1216

ELADÓ XVII. kerület Nagyhangás utcában, 70 nm-es kertes lakóház, 1165 nm-es telken, cserépkályha fűzéssel, gáz a ház előtt. A kert gazdálkodási célra is alkalmas. Villany, víz, telefon beköve. Irányár: 14. 500. 000 Ft.Tel.: 30/593-40-65

ELADÓ a X. ker. Mádi utcában 2 szoba összkomfortos családi ház 72nm+20nm garzon 125nől. sarok telek bővíthető, gépészeti felújított, Irányár 25,3 millió Ft. Tel.: 06-

70/202-05-48

ELADÓ Pesterzsébeten kiváló közlekedésnél a Határ úthoz közel egy felújított, hőszigetelt, új nyílászárós, kétszintes, előkertes, garázsos 81 nm-es 2+2 fűszobás, világos ikerházfél 252,5 nm-es leválasztott, különbejáratú gondozott telekkel. Egyéb tudnivalók: fűtés külön helyiségben lévő gázkazánnal, az ablakok redőnyösek, riasztós. Irányár: 25 M Ft. Érd.: 06-30/246-11-89

CSERÉLNÉM szolgálati 57 nm-es budapesti bérlakásmat kisebb szintén szolgálati bérlakásra megbeszélés alapján. Kizárólag határozatlan idejű jogviszonyok érdekelnek. Tel: +06 70/459-2240

ELADÓ Kistarcsa új építész részén – Móraligeten – egy 2008-ban épült, 455 nm-es összközműves telken lévő, nettó 119 nm alapterületű, kétszintes, nappali plusz 2 és 2 fél szobás, gardrós, duplakomfortos ikerház fél. Ri-asztó és kandalló lehetőség kiépítve. Fűtés és melegvíz egyedi cirkóval. Műanyag nyílászárók, fa beltéri ajtók, az emeleti fürdőben sarokkád. A szobák burkolata laminált parketta, a többi fszt-i helyiség járólapos, melyek padlófűtéssel is rendelkeznek. A földszinten egy WVC kézműsával, egy fürdő, egy szoba és a nappali- konyha-étkező egyben, elektromos sütővel és tűzhellyel beépített konyhabútor. Az emeleten 3 háló, a gardrób és egy fürdőszoba. Gépköcsbeállási lehetőség. Irányár:25,9 millió Tel.: +36-20/555-02-44

ELADÓ sürgősen Püspökládayban a Szent László u.-ban 80m2-es családi ház. Csendes környék, aszfaltozott út, zöldövezet, teljes infrastruktúra. A központtól 5 percre. Irányár: 7 millió

Ft. Tel.: 06-20-459-8986

ELADÓ a XIX. kerületben, Kispesten egy 345nm-es telken, 48nm-es fedett teraszos családi ház. Boltíves pincével, melléképülettel, rendezett kerttel. Ár: 20m Ft, Érd.: 06-70-236-2575

Eladó a XVIII. kerületi Lakatos lakótelepen, Kőbánya-Kispesttől 5 percre busszal, egy l. emeleti, 62 m2-es, 1 + 2 fűszobás, fél felújított, nagy erkélyes (10 m2), házközponti fűtéses, családi házaz övezetre néző lakás. A lakás előnye, hogy az éjszakai buszok 15 percenként járnak.

Ár: 12 M Ft
Érdeklődni lehet: Gálszécsi Erika 24-288, 06 (20) 933-0014 telefonokon

ELADÓ (Esetleg kiadó) Budán, a Margit hídnál 105 nm. 2,5 szoba-hallos polgári lakás !
Ára:22. 990 e. Ft.
(Kisebb lakást beszámítok.)
Email: bujdosobalazs.p@postafio.hu
Tel.: 0670/2100-553

ELADÓ, vagy budapesti lakásra cserélhető Hajdúszörmény belvárosában gázfűtéses felújított családi ház 16 M. Ft-ért
Email:bujdosobalazs.p@postafio.hu
Tel.:0670/2100553

ALBÉRLET

KIADÓ Balatonboglár Központjában – vízpart 100 m – 7 személyes, emeletes, nagy teraszos, gk. beálló, gyönyörű önálló nyaraló. Nappali, 3 háló, felszerelt konyha, fürdő, stb. Ár: 15.000.-Ft/nap+IFA. Tel.: 06-20-9513-357
KIADÓ II. ker. külön bejáratú szoba, fürdőszoba, teakonyha napos önálló lakás gázkonvektoros fűtéssel, jutányos áron. Külön gázóra, villanyóra van! Jó közlekedés, 10 perc a

Moszkva tér villamossal. Tel.: 06/30-501-62-23
Kiadó XVIII. kerületben, Pestimrén, jó közlekedéssel, frekvenciált helyen szoba kiadó, ahová leinformálható albérli keresek. Tel.: 06-20-459-8986

KIADÓ

Jó közlekedésű helyen, X. ker. lakás-szoba egyedülálló, megbízható női lakótársat keresek. Jármuvezetők előnyben!
Lakbér: 20 E+ rezsi fele (kb. 25 E). Érdeklődni: 06-20-3320478

KIADÓ (vagy eladó) Déli Pályaudvarnál kétszobás, berendezett lakás
Email:bujdosobalazs.p@postafio.hu
Tel.:06702100553

KIADÓ Kispest /XIX/ kertvárosban 2 lakásos új építésű családi házban 50 m2-es bútorozatlan lakás /nagy szoba, konyha-étkező, kamra,zuhanyfülkés fürdőszoba, WC/ Külön villany víz, gázóra. Jó közlekedés 50.000+rezsi+2 hónap kaució. T:06 30/202-3361

VEGYES

INGATLANCSERE üjpesti 2+félszobás üveges beltéri ajtó 210x88cm méretben (vadonat új) 12 ezer Ft Tel.:06/20-535-81-62

ELADÓ Pianinó! UKRAJNA zongora megkímélt állapotban eladó. Irányár: 140.000.- Ft. Érdeklődni lehet: 06/20-

388-7218-as, vagy a 44-123-as telefonszámon.

ELADÓ sürgősen Hajdúszoboszlón üdülési jog. Ár megegyezés szerint. Érdeklődni 06-20-220-30-15 telefonszámon lehet.

Sürgősen eladó megkímélt állapotban lévő szobabútor, mely öt elemből áll 40 ezer Ft-ért, továbbá egy hozzá-tartozó asztal 15 ezer Ft, ágynemű-tartós szekrényke 10 ezer Ft és egy TV állvány 20 ezer Ft-ért. Eladó még két nagyon szép állapotú, megkímélt fotel 20.000Ft/darabáron. Tel: 06-20/459-9233

Eladó használt, jó állapotban lévő, vegyes tüzelésű kazán (kb. 300 kg) 50 000 Ft-ért, + táglulási tartály 15 000 Ft-ért.
Érdeklődni lehet a 06/24/400-909 vagy a 06/30/479-95-19 telefonszámokon.

ELADÓ Suzuki Ignis-re: 1db 50kg-ig terhelhető, zárható tetőbox kereszt-tartókkal 25.000Ft-ért, 4db alu felni (4x100) 90%-os Dayton nyári gumikkal (kb. 20.000km-t futott,185x65 R14) + a komplett csavarjai és komplett kerékrő 55.000Ft-ért. Eladó továbbá egy szakszervizben kiserelt, komplett Caesar autórásztó ablakmuduall, 2db távirányítólval, (ugródd, indítás-gátló, rablásgátló, belsőtérvédelem) 35.000Ft-ért, valamint 1db Whiproll hűtőláda (B energiaosztályú, keveset

használt) 45.000 Ft-ért. Érdeklődni lehet napközben a Ferencvárosi koscszínben Oravecz Gábornál, vagy a 20/443-7697 tel.számnon, illetve az oraveczgabor@pannonmail.hu címen. (Kérésre az eladásra kínált tárgyak fotóit e-mail címe átküldöm)

ELADÓ Fiat Palio gyári téli kerek (4 db) eladók. Új acélfelnik (ET 44-ES,4x98-as osztókörrel) 175/65R14-es 2db új Sava,2 db 60%-os Kormoran gumikkal. Ár: 60ezer Ft. Telefon:06-20/535-8162

HITELEK!!!!

Jutalékmentes
ügynökök!

500 000FT▶

11 103FT ▶

84 HÓNAPRA

Lakás, gépjármű,
és jelzáloghitelek!

Ügynököket keresünk
magas jutalékkal!

Tel: 20/520-66-12

20/520-66-13

BKV-s mobilról ingyen hívható!

www hitel-city.hu

info@hitel-city.hu

ÁLLÁS- LEHETŐSÉG!

Mellékállás lehetőség, irodai

üzletkötőket keresek magam

mellett magas jutalékkal!

Tel.: 20/479-47-49

BKV-s számról ingyen hívható!

JÁRMŰ

ELADÓ Polski 126-os /füzőld, jó állapotban/ lejáró műszakkal, sok alkatrészszel. Ár megegyezés szerint. T.: 06-20-551-05-02

OKTATÁS

KERESKEDELMI KAMARA tanfolyamra jelentkezés – elemiszer és vegyi áru, vendéglátó eladó, boltvezető, biztonsági őr. Részletfizetésű lehetőség. Tel.: 06-20-9513-357

ÁLLÁS

MUNKATÁRSAT KERESÜNK területi humánadminisztrációs ügyintézői munkakörbe.
Alapkövetelmény: érettségi, felhasználói szintű számítógépes ismeretek (Word, Excell)
Előnyt jelent: gazdasági szakközépiskolai érettségi, SAP-HR ismeretek és jó kommunikációs képesség
Bérezés: megegyezés szerint
Érdeklődni lehet: Zátrok Ferencné Észak-Pesti Régióvezetőnél a 29-303-as telefonszámon

Sikeres kiállítás

Nagy sikerrel zárult a „Szeretem a BKV-t” gyermekrajz pályázat díjnyertes alkotásaiból rendezett kiállítás a Földalatti Vasúti Múzeumban. Az ifjú alkotók közül sokan elátogat-tak családjukkal a múzeumba, ahol saját pályaműveik mellett megtekinthették a többi díjazott gyerekrajzot is. Az idei év BKV-s naptárai a legszebb rajzok összeállításából készültek, melyekből egy-egy tiszteletpéldányt adtunk át a kiválasztott művek alkotóinak. A felsőtagozatos korcsoport első helyezettjét, a hatodik osztályos *Póta Fruzsinnát* is – akinek rajza a falinaptár címlapjára került – vendégül láthattuk múzeumunkban.



TAVALY IS VOLT KARÁCSONYI VILLAMOS

A fogadtatásból szemezgettünk

http://www.femina.hu/karacsony/budapest_ahogy_meg_nem_lattad

Szerző: Zabolai Margit Eszter,
Forrás: Femina.hu 2010. december 11. részlet a cikkből:
ÜNNEPLŐBE ÖLTÖZÖTT
VILLAMOS

A kettes villamos hétköznapiakon is sokak kedvence, hiszen Budapest egyik legszebb részén, a Duna-parton csilingel végig. Valószínűleg ez volt az oka, hogy éppen ezt a járatot választották ki az ünnepi díszek viselésére, minek köszönhetően nem csak a turisták csodálják meg.

Esténként a budapestiek közül is sokan kelnek útra, hogy felüljenek a karácsonyi villamosra, ha egyébként nem is esik útjukba a kettes vonala. A villamoson utazni is különleges élmény, de még jobb, ha letelepszel egy padra, ahonnan láthatod a várat és a Lánchidat is. Az éjszakai város lenyűgöző fényáradata szinte meseszerűvé válik, amikor a parton elrobbog a csillagokkal borított sárga jármű.

<http://www.bartokbelaut.hu/2010/12/17/karacsony-villamos/>
KARÁCSONYI VILLAMOS 2010/12/17

By admin

A hideg téli estéken a sötét Budapest igazi ékköve a BKV karácsonyi villamosa. Újabban nemcsak a 2-es villamos vonalán jár, hanem a 19-esen is, így a Bartók Béla úton is gyönyörködhetünk benne.

<http://transportfan8728.blogspot.com/2010/12/karacsony-villamos-vadaszat-2a-vonal.html>

Már az első napon kimentünk D.G.-vel, hogy fotózzuk, meg utazzunk vele. Örülök, hogy a BKV úgy döntött, hogy közlekedjen újra ez a népszerű villamos. :) Ugyanolyan gyönyörű, mint amikor legelőször voltam vele még 2009 telén. :))))) Bár azért volt egy kis meglepetés, ahogy felszálltunk: feldíszített utastér. (...) annyit elmondhatok, hogy nagyon gyönyörű. :) Műhóval készült karácsonyi ablakdíszek... girland, szalmából készült karácsonyi díszek... végül nagyon szép karácsonyi díszek (pl.: anyyalka, csillag, fenyőfa). Kell ennél több? :)

A Ford Fusion Klubon Z.Boy
hozzászólása:

2010-12-29 20:59 Z.Boy
BUDAPEST TÉNYLEG NAGYON SZÉP!
Munkába menet láttam pár napja ezt a csodaszép villamost... Aki pesti, és jövőre lesz megint karácsonyi villamos, vigye el a kis lurkót egy körre!

hamster.blog.hu/2010/12/.../iden_is_van_karacsony_villamos
IDÉN IS VAN KARÁCSONYI
VILLAMOS!

2010.12.08. 21:00 :: Hamster
A tavalyi tél nagy sikere volt a 2-es vonalon közlekedő, több tízezer LED fényével világító öreg tuja, és úgy tűnik, a járat hagyományt teremtett. Rádásul kicsit más-ként, mint tavaly, mert most nem csak a 2A-n jár, hanem a 19-esen is. Kedden és pénteken az Etele tér - Batthyány tér útvonalon lehet elcsípni, hétfőn, szerdán, csütörtökön, szombaton és vasárnap pedig a Jászai Mari tér és a Boráros tér közt. (...) Megint lehet döbrent arcokat látni, amikor meglátják, mi jön a megszokott Ganz csuklós helyett :) Számomra külön öröm, hogy kedden és pénteken a Bartók Béla úton is felbukkan a feltűnő szerelvény, mert marha jól néz ki a világító villamos a szépen diszkrévilágított kerületi főútvonalon! Nekem már tényleg csak az hiányzik, hogy forró teát vagy forrált bort is lehessen kapni rajta, mint a német karácsonyi villamosokon :)

http://hamster.blog.hu/2011/01/03/elcsattogott_a_karacsony_villamos
ELCSATTOGOTT A KARÁCSONYI VILLAMOS

2011.01.03. 18:40 :: Hamster

Ez a tél meglehetősen rossz hatással van az ingóságaimra: szétjött a télikabátom cippzárja, leesett a bakancsom talpa, kiesett a szemüvegem lencséje, kiesett a jobb felső hidam (nem kivilágítani és fotózni való, hanem ami a rágáshoz kell), vasárnap pedig eltört a fotoállványom. Szerencsére mielőtt utóbbi szétesett, még le tudtam filmezni vele a karácsonyi UV utolsó napjának pár pillanatát. Ezeket most korábbi felvételekkel vegyítve adnám közre, és egyúttal meg szeretném köszönni azoknak a munkáját, akik megszervezték a járat közlekedtetését, illetve akik feldíszítették az öreg szerelvényt, vezették, karbantartották, illetve kocsikísérősködtek rajta!