

MOZGÁSBAN

BKV ZRT
BKV ÖNNEK JÁR

XLIII. ÉVFOLYAM

II. SZÁM

Takács Péter műszaki
vezérigazgató-helyettes:

Határozott elképzeléseink vannak

AKTUÁLIS:

Az új
paraméter-
könyv



FÓKUSZBAN: MAN Lion's City GL



BUDA  PEST

A BKV Zrt. egyik legjelentősebb, az utasok számára is kiemelten hasznos és látványos fejlesztésének elindításáról, az Európai Unió támogatással megvalósuló FUTÁR projektről már a 2010 végén megjelent lapszámunkban is hírt adtunk. Most, a fejlesztés első fázisában elkészült új diszpécserközpontot mutatjuk be.

A projekt első lépéseként kezdődött el a Szabó Ervin téri diszpécserközpont teljes átalakítása. Mivel közel húsz éve nem történt felújítás az épület ezen részén, így annak renoválása a projekttől függetlenül is esedékes volt. A felújítás során 32 db munkahelyet alakítottak ki a központ 6. emeletén, egy 360 m²-es helyiségben. A forgalomirányító központ tervezésekor kiemelt szempont volt a menetirányítók közötti gyors információáramlás biztosítása úgy, hogy a diszpécserek mégse akadályozzák egymást a munkavégzésben. Ezt a belső kialakítás is segíti oly módon, hogy egyrészt a forgalomirányítás folyamatában részt vevő diszpécserek egy légtérben helyezkednek el, ami lehetőséget teremt a hatékony kommunikációra, másrészt a körülbelül 5-6 m²-es, paravánokkal szeparált terek

Új diszpécserközpont a FUTÁR projekt keretében

nyugodt környezetet adnak a nagy koncentrációt igénylő munkavégzéshez. A FUTÁR bevezetése után a felszíni járművek, így az autóbuszok, trolibuszok és villamosok irányítása kizárólag ebből a központból történik majd, hiszen a jelenleg még a végállomásokon működő menetirányító diszpécserek számára is itt alakítottak ki munkabázisokat. Az átalakítás ütemezése a tervek szerint halad. A diszpécser munkahelyeinek átadására az éjszakai, általában eseménytelenebb időszakot használják ki, amit egy külön erre a feladatra összeállított, közlekedési és műszaki területről beosztott munkatársakból álló szakgárda segít. A projektben megvalósuló elemek – pl. kommunikációs hálózat, elektronikus megállóhelyi- és fedélzeti utastájékoztató, járműfedélzeti elemek, szoftver – egymással párhuzamosan épülnek ki. Addig azonban, amíg a rendszer bevezetéséhez szükséges összes fejlesztés nem történik meg, a diszpécser az új munkahelyeken, de még a régi rendszerekkel (AVM, DIR) irányítják a forgalmat. A

tervek szerint a diszpécserközponttal kapcsolatos átépítési munkálatok 2011. május 2-ig lezárulnak. Természetesen ahhoz, hogy a diszpécser teljes értékűen élvezhessék az új rendszer előnyeit, elengedhetetlen a járművek felszerelése a szükséges eszközökkel. Az eredeti tervek szerint a projektben résztvevő járművek közül 117 darab próbaszerelése már idén februárban és márciusban megvalósult volna – éppen a tapasztalatszerzést elősegítendő, azonban a járművek felszerelését a járműfedélzeti környezeti eszközök késedelmes szállítása miatt későbbre kellett ütemezni. A módosítás a projekt véghatáridejét nem módosítja. A teljes paradigmaváltást jelentő fejlesztés mindenki számára – beleértve az utazóközöniséget is - új lesz. A diszpécseroktatás keretében ismerhetik majd meg a rendszert, hasonlóan a járművezetőkhöz, akiknek egy része már túl is van az képzésen. A FUTÁR elindult, csúszás nélkül bevette az első kanyart, érdeklődve várjuk a folytatást.



tartalomjegyzék

HÍREK	4.
INTERJÚ	
Takács Péter: Határozott	
elképzeléseink vannak.....	6-7.
AKTUÁLIS	
Láthatatlan tolvajok.....	8.
Az új paraméterkönyv	9.
POSZTER	
MAN Lion's City GL.....	10-11.
AKTUÁLIS	
A puding próbája az evés.....	12.
A trolikat is órabérért vezetik	13.
FORGALOMBIZTONSÁG	
A tavalyi év tapasztalatai	13.
VISSZAPILLANTÓ	
Éjszakai villamosok	14.
A zakatolás nem zene?	15.
NYUGDÍJAS BÚCSÚZTATÓ	
A "buszvezető srác"	15.
NOSZTALGIA	
BKV-s relikviák	16.
MOZAIK	17.
SPORT.....	18.
HIRDETÉS	19.

TISZTELT OLVASÓK, KEDVES KOLLÉGÁK! Tavaszi napsütésben még akkor is jobb munkába menni, ha tudjuk, kemény nap, nagy munka vár ránk. Legyen az példának okáért a következő lapterv összeállítása. Képzeljünk el egy ilyen napot...

Reggel, még az első benti kávé előtt szerkesztőségünk áll a buszmegállóban. Kiszámított minden érkezés, minden átszállás és menetidő. Jegyzetfüzet elő: „*Májustól új Paraméterkönyv lesz, ami nemcsak mint munkavállalóknak jelent majd újdonságot számunkra, hanem mint utasoknak is. Új itiner, új reggeli időbeosztás.*” Szélgjegyzet: „*Ennek mindenképpen benne kell lennie a lapban...*” Ahogy állunk a 86-os busz megállójában, majdnem lemaradunk menetrend szerinti járatunkról, mert egy hatalmas öt ajtós, eddig sosem látott busz gördül be a megállóba. Mintha csak a jövőből érkezett volna. Nem is csoda, hiszen ez a Jövő Európai Buszrendszerének keretében, az MAN által direkt a budapesti utasok igényeire szabott tesztbusz. Gyorsan felocsúdunk, ugrunk, közben jegyzetfüzet újra elő...

Újabb cikk a lapba. Felnézünk: kiáltás balról, gyanús alak ugrik le a buszról jobbra. „*Valakit kirabol-tak?*” - fut át az agyunkon. Jegyzetfüzet még mindig elől: „*Az ügyfélszolgálatra épp érkezett köszö-nő levél egy megtalált pénztárcáról, egy talpraesett vezetőnk pedig életet mentett. Büszkék vagyunk – Ti, kedves kollégák is legyetek azok. Beletennii!*” Mielőtt végleg elbúcsúzunk az új „csodabusztól”, még egy gyors kép: megvan a poszter is, hiszen ezt mindenkinek látnia kell.

Buszról leszállunk, metróra fel, jegyzetfüzet elő: „*Takács Péter, műszaki vezérigazgató-helyettest a mai interjún arról is meg kell kérdezni, hogy mire számíthatnak a BKV közeli átszervezésekor a Műsza-ki Igazgatóság munkatársai, valamint hogy hol tart a busz ágazat kiszervezése, és milyen fejlesztések, felújítások várhatók a metró, a trolis és a villamos ágazatban.*”

Jól állunk, és még be sem értünk!

És értekezleten – immár az első kávé mellett – jönnek a hírek: *megkötetett a bérmegállapodás, döntöttek az állami adósságvállalásról, elkészült a FUTÁR projekt keretében felújított diszpécserközpont és első alkalommal született jogerős bírósági ítélet kábeltolvajok ellen.*

Lassan tele a lap és még nem is írtunk arról, hogy munka után csatlakozhatunk az Előre csarnokban az Ashihara karate edzésekhez, arról, hogy mostantól hétvégenként újra látogathatjuk a szentendrei múzeumot, és április 26-án este megnézhetjük Legát Tibor ‘Közlekedik a főváros’ című könyvének színpadi változatát.

És úgy érezzük, megvagyunk. És reméljük, hogy állandó rovataink mellett megint kellemes perceket okozhatunk.

Munka után még egy jól megérdemelt lazítás is befér. Erről jut eszünkbe, április 30-tól a Combinó egész éjszaka jár majd a 6-os vonalán. Jegyzetfüzet újra elő: „*Na, reméljük ez még befér a lapba.*”

Jó olvasást, jó szórakozást, és a tavaszhoz jókedvet kíván:
a Mozgásban magazin szerkesztősége.

Várhatóan frissül a trolis járműpark!

Idén ősszel már forgalomba állhatnak az első járművek abból a tizenöt használt MAN trolibuszból, amelyeket a közelmúltban vásárolt a BKV.

A megkímélt műszaki állapotú járművek a kiöregedett ZIU-9-es trolik helyére állnak majd be folyamatosan. Ezáltal nemcsak a flotta átlagéletkora javul némileg, hanem – mivel alacsonypadlós trolibuszokról van szó – akadálymentes, emellett az orosz troliknál energiatakarékosabb járművekkel nyújthatunk színvonalasabb szolgáltatást a jövőben. A Barnimer Busgesellschaft mbH nyert a BKV Zrt. tavaly ősszel kiírt, használt trolibuszok beszerzésére irányuló közbeszerzési eljárásán. A március 16-án kihirdetett eredmény szerint a tizenöt darab használt, MAN NGE 152 típusú trolibusz válthatja ki az öreg ZIU-9-esek helyét. A buszokkal eddig a német Eberswalde lakosai utaztak, mostantól azonban a budapestiek, egyúttal a BKV szolgálatába állnak. Mivel az eladó fokozatosan váltja ki új járművekkel a trolikat, a fővárosba is több ütemben érkeznek az MAN-ek. Itthon néhány rendszerillesztési átalakítási munka vár a trolikra, növelni fogjuk emellett a nyitható ablakfelületeket, de megvizsgáljuk a klíma beépítésének lehetőségét is. Budapesten nagy hagyománya van a trolibusz-közlekedésnek. A jelenlegi trolihálózat kialakítása 1949-ben kezdődött, az utolsó nagyobb

hálózatbővítésre a 70-es években került sor. A most lecserélendő ZIU-9-es (a Zavod Imenyi Urickovo rövidítése) járműveket még a 70-es években gyártották, így műszakilag elavultak, és a manapság alapkövetelménynek számító akadálymentesség kritériumát sem teljesítik. Nem így a hamarosan érkező MAN-trolik: bár a 17 és fél éves átlagéletkorukkal nem számítanak éppen a legfiatalabbnak, de mindegyikük alacsonypadlós, megkímélt műszaki állapotú és energiatakarékos hajtásrendszerrel rendelkezik. Hogy melyik vonalon állnak forgalomba az újonnan vásárolt trolibuszok, erről a későbbiekben születik döntés. A tizenöt jármű megvásárlásával koránt sincs letudva a trolibusz-beszerzés: folyamatban van egy európai uniós nagyprojekt előkészítése, amelynek célja új, alacsonypadlós, magas szolgáltatási színvonalú villamosok és trolik beszerzése, illetve a meglévő vonalakon a közlekedési szolgáltatás színvonalának emelése. Ha a projekt a megvalósítási szakaszba léphet, várhatóan az évtized közepére jelentős mennyiségű új jármű érkezik a BKV járműparkjába.

–msz–



ÉJSZAKAI VILLAMOS

Az utasok igényeit és kényelmi szempontjait figyelembe véve, a BKK javaslatára április 30-ától villamossal mehetnek haza az éjszakai utazók. A Moszkva tér és a Móricz Zsigmond körtér között 0.30-ig 10 percenként, azt követően 15 percenként indulnak a villamosok. A járműveken, azok megóvása és a vezető védelme érdekében 4-5 biztonsági őr is utazik majd. Az éjszakai villamos indításával párhuzamosan megszűnik a 906-os autóbusz.

Várható állami adósságvállalás

Az állam várhatóan átvállalja a BKV 77 milliárd forintos adósságát, és 19 milliárd forintos közvetlen támogatást is kifizet - jelentette be Tarlós István főpolgármester egy sajtótájékoztató keretében. Elmondta, hogy kormánytagok közölték vele az adósságvállalás, valamint a közvetlen pénzügyi támogatás tényét.

Ennek első lépéseként március 31-én megérkezett az állami támogatásként várt 19 milliárd forint első részlete, 10 milliárd forint, amelyet a kormány a 4-es metró második (Keleti pályaudvar-Bosnyák tér közötti) szakaszára szánt keretből előlegezett meg. A főpolgármester szerint a 77 milliárd forintos adósságvállalás reális határideje 2011. július.

A BKV továbbá 11 milliárd forintos tőkepótló támogatást kap a tulajdonos Fővárosi Önkormányzattól jármű- és pályafelújításra. A döntés szerint a BKV ebből az összegből 3,9 milliárd forintot pályafelújításra költ, illetve folytatódik a HÉV és a villamosvonalak (2, 18, 28, 50, 52, 59, 62-69) egy-egy szakaszának felújítása. Csaknem 4 milliárd jut 2011-ben járműbeszerzésre és -felújításra. Folytatódik a 412-es Ikarusok korszerűsítése, és 42-44 használt alacsonypadlós autóbusz beszerzése.

Megszületett a bérmegállapodás

Lezárult a BKV Zrt. menedzsmentje és a szakszervezetek közötti egyeztetés a 2011. évi bérfejlesztéssel kapcsolatban.

Több hónapos tárgyalássorozat után március 24-én megegyezett a BKV menedzsmentje az érdekképviseletekkel. Ezzel a megállapodással március 1-jétől valósul meg a bérfejlesztés, amelynek mértéke bruttó 250 ezer forintos személyi alapbérig 5,5 %, e felett 10 ezer forintos jövedelemtöbbletnél sávosan csökken az emelés mértéke. A bruttó 300 ezer forintos, vagy annál magasabb személyi alapbérrel rendelkező dolgozók nem kapnak béremelést.

Ezen túlmenően a Társaság vezetése valamennyi dolgozónak a havi 6 ezer forintos étkezési utalvány értékét 7 ezer forintra emeli.

CSAK PÁR PERC AZ ÉLET

Nem sokan mondhatják el magukról, hogy sikerült életet menteniük. *Karcza Sándor* metró-segédvezető ebbe a körbe tartozik, ugyanis februárban sikerrel alkalmazta mindazt, amit az újraélesztésről és a szív-masszázsról tanult.

A Stadionok metróállomáson egy utas arról tájékoztatta a szerelvény személyzetét, hogy rosszul lett egy idős úr a metrókocsiban. Karcza Sándor hátrasietett az ülésen végigfektetett idős férfihoz, aki semmiféle életjelet sem mutatott. A segédvezető kérte a metrókocsi vezetőjét, hogy hívjon mentőt, majd egy másik utas segítségével megkezdte az újraélesztést és a szívmasszázszt. Tíz perc múlva már a mentősök folytatták a küzdelmet, és hála a gyors és szakszerű beavatkozásnak, az idős úr újra lélegezni kezdett. A mentők az utas állapotát sikeresen stabilizálták. Büszkéek vagyunk arra, hogy kollégánk határozott fellépése és embersége emberéletet mentett, amiért a BKV Zrt. vezérigazgatója is jutalomban részesítette.



MEGTISZTÍTANÁK A BERLINI METRÓT A BLICCELŐKTŐL

Visszatértek az egyenruhás kalauzok április elsejétől a berlini tömegközlekedési járművekre, elsősorban a villamosokon és a földalatti vasúton (U-Bahn).

A lépésre a bliccelők emelkedő száma készítette a német főváros közlekedési vállalatát, a BVG-t. Tavaly az ellenőrök éves átlagban az utasok 4,7 százalékát bírságolták meg ér-

vényes utazási igazolvány vagy menetjegy hiányában. A német vasúttársaság (DB) tulajdonában lévő városi gyorsvasút (S-Bahn) járatain valamivel jobb a helyzet: itt csak 3,45

százalék volt a potyázók aránya. A két cégnek együttesen így is kétszámjegyű milliós veszteséget okoz évente a bliccelés.

Áprilistól a BVG saját, egyenruhás alkalmazottai teljesítenek majd szolgálatot a földalatti 9 vonalán, a buszokon és a keleti városrészen közlekedő villamosokon. A 600 BVG-dolgozót egy külső cég 120 embere egészíti ki. Feladatuk lesz a jegyek, bérletek ellenőrzése mellett az is, hogy információkkal szolgáljanak az utasoknak, egyúttal fokozva az utazóközönség biztonság- és komfortérzetét.

A BVG január elsejétől megemelte a díjszabását: a havi bérlet 72-ről 74 euróra drágult. A havi bérlet átruházható (mivel nem arcképes), este 8 óra után, valamint szombat-vasárnap és ünnepnapokon két személy utazhat vele. Érvénytelen jeggyel történő utazás esetén 40 euró a bírság, a visszaesők nem kerülhetik el a följelentést – ebben az esetben már jóval keményebb pénzbüntetés vár rájuk. Aki nem fizet, azt akár elzárásra is ítélteti a bíróság.



Levél a japán kollégáktól

2011. március 11-én 9-es erősségű földrengés sújtotta Japánt. A mérések alapján ez volt a legerősebb földrengés, ami valaha bekövetkezett az országban. A rengés utáni cunami pedig különösen nagy pusztítást végzett Japán észak-keleti partvidékén, a Csendes-óceáni part mentén.

A napokban levelet kaptunk a Kelet-Japán Vasúti Társaságnál dolgozó külföldi kollégáktól. Levelükben beszámoltak arról, hogy állomásaik, a vasúti sínek és járműveik hatalmas károkat szenvedtek, azonban tudomásuk szerint az utasaik és alkalmazottaik között nincsenek áldozatok, és senki sem sérült meg komolyabban a járataikon vagy az állomásokon. A távolsági vonalaik közül legalább 3 szerelvényt lemosott a cunami a vasúti pályáról, de szerencsére minden utasukat és dolgozójukat sikerült biztonságosan evakuálni az érintett régiókban.

Az üzemben lévő Shinkansen vasút sem siklott ki. Azt azonban nem tudják megerősíteni, hogy minden dolgozójuk, akik aznap nem teljesítettek szolgálatot, illetve dolgozóik családtagjai is túléltek a tragédiát. Azt pedig még megjósolni sem lehet, hogy mikor tudják helyreállítani a vasúti szolgáltatásukat, a Shinkansen-t és a hagyományos járatokat (városi és regionális járatok) a Csendes-óceán partmenti régióiban, ahol a földrengés és a cunami pusztított.

A Kelet-Japán Vasúti Társaság levelében mond köszönetet a sok vigasztaló szóért, bátorításért, amelyeket a nemzetközi kollégáktól kaptak, és biztosítanak mindenkit, hogy folytatják a munkát, a vasutak helyreállítását, fejlesztését.



GÁZÜZEMŰ BUSZOK ÉSZTORSZÁGBAN

A Scania cég 28 gázüzemű autóbuszt szállít Észtországnak. Ebből Tartu utcáin öt biogázzal üzemelő busz közlekedik majd. A fejlesztés része a Balti Biogáz Busz Projektnek. A forgalomba álló autóbuszok Scania OmniCity típusúak, 9 literes, 270 lóerős, az Euro5 és EEV normáknak is megfelelő motorral felszereltek. Scania gázmotorok üzemelnek még hulladékszállító járművekben, sőt: áramfejlesztő generátorokhoz és egyéb ipari célra is alkalmazzák.

PIHENÉS HÉVÍZGYÖRKÖN – A BKV Fűst Közlekedési Szakszervezete szeretettel várja a kikapcsolódásra vágyókat hévízgyörki Továbbképzési és Szabadidő Központjába. A csendes, kulturált helyen 3 és 4 ágyas, televízióval, fürdőhelyiséggel ellátott szobák várják a szállóvendégeket, akik a környék látványosságait felfedezve, valamint a Szabadidő Központ nyújtotta számos sportolási lehetőséget igénybe véve tölthetik el itt szabadidejüket. **Bővebb információ** a <http://furst.hu/hevizgyork.html> oldalon olvasható, érdeklődni lehet írásban az info@furst.hu e-mail címen, valamint telefonon: a **06 1 461 6500** vagy a **+36 20 885 0000 /27337**-es számon.

Határozott elképzeléseink vannak

Interjú Takács Péter
műszaki vezérigazgató-helyettessel

A metrókocsik az utolsókat rúgják, az Alstommal pedig lassan körvonalazódik a megegyezés. Mit lehet vagy kell most tenni?

A kettős metró vonalán közlekedő szerelvényeket elméletileg a tavalyi évben kifuttattuk volna, ott már az Alstom járna. Jelen körülmények között a felújítást mindenképpen el kell

kezdenünk, még ebben az évben. A helyzet furcsasága az, hogy amíg Alstom-ügyben nem születik végső döntés – pro vagy kontra –, addig mi sem tudjuk, mire is készülünk, és mekkora mértékű felújítások szükségesek. Mert ha az Alstom mégis leszállítaná a szerelvényeket, akkor egy bizonyos műszaki tartalmú munkára van szükség, ha azonban végleg

ges búcsút mondunk az Alstomnak, akkor az orosz kocsikat további évekre kell felkészítenünk, ami egy más műszaki tartalmú munka elvégzését igényli.

Nem egyszerű így döntést hozni!

Ez a szép benne! Ha minden változó adott lenne, akkor bárki meg tudná hozni a szük-

séges és jó döntéseket, így viszont az ember teóriákat állít fel, és ezek közül próbálja a legvalószínűbbet kiválasztani. Bármilyen történik is, mi minden eshetőségre felkészültünk.

A trolinál is a kiöregedés okozza a legnagyobb problémákat.

Elindítottunk egy trolibeszerzési eljárást, amellyel megközelítőleg száz öreg trolit, elsősorban a legöregebbeket, a ZIU-kat cserélnénk le. A trol ágazat kiemelt szerepet kap a BKV jövőjében, úgyhogy jelentősen meg kell újítani a flottát. Amire most, az átmeneti időszakban lehetőségünk van, az használt trolik beszerzése az észak-németországi Eberswalde-ből. Ennek már a végén járunk, nemsokára kézzel fogható eredmény születik. A trol projekt együtt fut egy villamosprojekttel, amely nagyságrendileg szintén százas darabszámmal tehető. A Ganz csuklókat váltjuk ki 54 és 32 méter körüli Combino-jellegű villamosokkal, amelyek mind alacsonypadlósok. Reményeink szerint elmondhatjuk majd, hogy a fővárosban a legtöbb villamosvonalon közlekedik olyan jármű, amelyet a fogyatékkal élők is könnyebben használhatnak. A két beszerzés együtt nagyságrendileg százmilliárdos tétel.

Honnan lesz erre pénz?

Európai uniós forrásból. Az NFÜ-nél pályázhatunk, jelenlegi információink szerint jó eséllyel.

A BKV közeli átszervezésekor milyen változásokra számíthatnak a Műszaki Igazgatóság munkatársai?

A Budapesti Közlekedési Központtal (BKK) kapcsolatos feladatok a Műszaki Igazgatóságot érintik legkisebb mértékben, de azért természetesen mi sem maradunk ki az átalakulásból, a nagy projektek valószínűleg átkerülnek a BKK-hoz. Ezt előnyösnek tartjuk, mivel a BKK-nak talán jobb az érdekérvényesítő képessége.

Mit takar a nagy projekt kifejezés?

Az Európai Unió által támogatott közlekedésfejlesztési projekteket nevezzük így, ami jelen esetben az 1-es és a 3-as villamos vonalának a meghosszabbítása és felújítása, a Budai Főnódó I. és II. üteme, a villamos- és trol járműbeszerzési projekt, valamint a 42-es villamos vonalának meghosszabbítása. A területről a

projektekkel együtt néhány ember is átkerül a BKK központjába, az átadás-átvétel gyakorlatilag már folyamatban van.

A busz ágazat kiszervezéséről vannak újabb hírek?

Ez a másik terület, ami minket is érint. A főváros gyakorlatilag forráshiány miatt, illetve a versenyhelyzet megteremtése okán szeretne vállalkozókat bevonni erre a területre. Ez

„A változástól tartanak az emberek, mert csak utólag tudják meg, hogy jobbra, vagy rosszabbra fordul-e ezzel az életük. Én mindenesetre senkit sem riogatnék. Nem kell aggódni, a jó munkaerőre mindig szükség lesz.”

megítélésünk szerint is egyfajta megoldás lehet a buszok műszaki állapotának a javítására. Oszttjuk azt az elképzelést, mely szerint a versenyhelyzet majd megteremti a BKV számára annak a lehetőségét, hogy megmutathassa: képesek vagyunk potenciális ellenfélként megjelenni egy ilyen pályázaton is.

Ha jól tudom, nem a komplett buszágazat tervezik kiszervezni.

Csak egy részét. A főváros egy verseny keretében gondolja megoldani, amelyen – mint említettem – mi is indulhatunk és akár nyerhetünk is.

A viszonylatok lesznek meghirdetve?

A koncepció még nem végleges, de valószínű, hogy komplett garázsok, és az azokhoz tartozó viszonylatok.

A garázsba beletartoznak az ott állomásozó járművek is?

Azokat selejtezni kell, vagyis aki jön, annak kell hoznia a járműveket is.

Lehet már sejteni, hogy mely garázsokról van szó?

Döntés még nincs, csak koncepciók vannak.

Milyen szempontok alapján mérlegelnek?

Elsősorban a garázsban állomásozó flotta állapota a mérvadó, és ha lehet, a legrosszabbat próbáljuk kiváltani.

Ezek szerint a kiszolgáló személyzet is átkerül az alvállalkozóhoz.

Nincs még kiforrott végleges verzió, de mindenképpen arra törekszünk, hogy az emberek a munkahelyükön maradhassanak. Ha úgy alakul, hogy egy garázst kisorolnak, akkor valószínűleg a megállapodás része lesz az is, hogy a pályázó választ adjon az ott dolgozó személyzet jövőjére is. A piacon ráadásul nehéz ilyen mennyiségű szerelőt találni, hiszen ez egy hiányszakma. Érthető azonban, hogy a változástól tartanak az emberek, mert csak utólag tudják meg, hogy jobbra, vagy rosszabbra fordul-e ezzel az életük. Én mindenesetre senkit sem riogatnék. Nem kell aggódni, a jó munkaerőre mindig szükség lesz.

Gondolom ez a szerződésbeli biztosíték a minimális elvárás a szakszervezetek részéről is.

A szakszervezetek érthetően próbálják az említett területeket a BKV-n belül tartani, de talán előbb-utóbb megértik, hogy megoldás kell a mindnyájunkat érintő problémákra.

Milyen mértékben alakul át a BKV szerkezete?

Alapvetően az a cél, hogy megtartva a jelenlegi működés legfőbb előnyeit, divizionális jellegű szerkezetet hozzunk létre. Vagyis az ágazatok rendelkeznek majd igazgatókkal, akik önállóan dönthetnek meghatározó ügyekben. Tehát részben visszaáll a régi rendszer, mikor is a metró-, trol-, vagy HÉV-igazgató dönthetett az ágazati ügyekben. Egyfajta holdinghoz hasonlítható szerkezet ez, amelyben nem leányvállalatok, hanem költség-centrumok lehetnek. Keressük a legjobb megoldást. Járműveink 95 százaléka elérte tervezett élettartamát, az infrastruktúra szinte minden területen alatta van az elvárt műszaki állapotnak. Minden dolgozónk megfeszített, lelkiismeretes munkájára van szükség ahhoz, hogy működtethessük a fővárosi közlekedést. Határozott elképzeléseink vannak, amik kimozdíthatják a BKV-t ebből a nehéz helyzetből.

Mikorra várhatók kézzelfogható eredmények?

Ahhoz, hogy ez a helyzet kialakuljon, kellett egy-két évtized; hogy ebből kilábaljunk – ha évtizedekre nem is – évekre biztosan szükség lesz.

–kb–



Láthatatlan tolvajok?

Az utóbbi években drasztikus mértékben emelkedett a kábellopások száma a BKV-nál. Az eltulajdonított vezetékek és a kirabolt pozitív kapcsolószekrények berendezéseinek pótlása Társaságunk számára tetemes többletköltséget jelentett, ráadásul a kieső szakaszokon autóbuszokkal kellett pótolni a kötöttpályás járműveket. Az utasoknak a késések és a kényszerű átszállások okoztak kényelmetlenséget. Sokáig úgy tűnt, szélmalomharcot vívunk az ismeretlen elkövetőkkel, ám idén márciusban végre precedens értékű ítélet született kábelfronton: a bíróság hét vádlottat 1 év 10 hónaptól egészen 5 évig terjedő letöltendő szabadságvesztésre és a közügyektől való eltiltásra ítelt, valamint kötelezte őket az okozott, közel 60 milliós kár megtérítésére. A vezetéklopásokról Gyerkó József infrastruktúra főmérnökkel beszélgettünk.



Úgy tűnik, mintha mostanában csökkent volna a kábellopások száma az előző évekhez képest, ugyanakkor az utóbbi időben már nem csak a felsővezeték-rendszert, hanem a kapcsolószekrényeket és a földalatti vezetékeket is megrongálták.

Igen, valóban csökkent, köszönhetően a Biztonsági Igazgatóság és a rendőrség szoros együttműködésének, a monitorozó rendszer kiépítésének, no meg a kémvillamosnak. Tavaly az éves kárunk 224 millió forintba rúgott, az idén eddig 12,5 milliónál tartunk, ami két lopási sorozat számlájára írható. Az egyik a szentendrei HÉV vonalán, a Szépvölgyi útnál történt: a tettesek két egymást követő éjjel összesen 840 méter légkábelt vágtak le, az okozott kár 6,5 millió forint. A másik esetben a Gubacsi úton, a 21-es villamos vonalán törtek fel egy úgynevezett pozitív kapcsolószekrényt. Itt „csak” 350 ezer forintos kárunk keletkezett.

A lopások forgalmi kimaradást is okoztak?

A HÉV esetében az utasok számára nem volt érzékelhető, a Gubacsi útnál pedig szerencsére kora hajnalban észrevettük, mi történt. Így a villamosforgalom gyakorlatilag csak alig több mint fél órát szünetelt ezen a szakaszon.

Hogyan őrzik a veszélyeztetett szakaszokat?

Monitorozó rendszert építettünk ki, amely a tápkábelekre szerelt érzékelők segítségével még a lopás kísérletét is jelzi. Az érzékelők a zavarelhárító és energia diszpécseréknél és a rendszert kiépítő cégnél egyaránt jeleznek, így gyors és hatékony megelőzést tesznek lehetővé. A kémvillamost egy időre próbaképp szüneteltettük, de hamarosan visszaállítottuk a közlekedését, ugyanis kiderült, hogy valóban van megelőző hatása, illetve a segítségével a vonali rongálásokat is gyorsabban észleltük.

Mennyire eredményes a lopások felderítése?

Minden esetben feljelentést teszünk a rendőrségen. Ebben rangsorolnunk kell az eset súlyosságát, nem csak az okozott anyagi kár, hanem a közlekedés biztonságának veszélyeztetése szempontjából is. Jelenleg több ügyben folyik bírósági eljárás, de ezek között még 2009-ben elkövetett lopások is vannak. Az viszont örvendetes, hogy a rendőrség nagyon alapos munkát végez, és eddig minden esetet bizonyítani is tudtak.

Kötődik-e évszakhoz a rongálás, vagy megfigyelhető-e bármilyen rendszeresség?

2010 májusában lépett hatályba egy új törvény, amely a színesfém átvételét szabályozza. Ekkor két-három hónapig nyugalom volt, de aztán augusztus végén újraindult a lopás, és karácsony előtt különösen megnövekedett a számuk.

Segít-e a lakosság?

Egy bejelentés érkezett, miszerint nagyobb mennyiségű levágott kábelköteget találtak egy kert végében. Valóban a miénk volt. Ami viszont igazán megdöbbentő: a forgalmas Krisztina körúton úgy törtek fel egy kábelszekrényt, hogy az senkinek sem szűrt szemet...

—mm—

Új paraméterkönyv

A BKV Zrt. járatait a megrendelő Fővárosi Önkormányzat elvárásainak megfelelően közlekedtetni, a megrendelő a Paraméterkönyvben rögzíti elvárásait. Jelenleg a 2009 áprilisában elfogadott és 2009 augusztusában bevezetett Paraméterkönyv szerint közlekednek járataink. A bevezetés óta a hálózati és menetrendi rendszerben keletkező apróbb korrekciók, változások és kézenfekvő fejlesztések összegyűjtését követően ez év februárjában került a döntéshozók elé a Paraméterkönyv következő verziója, amelynek bevezetési határideje május 1-je.

Tekintettel a budapesti közösségi közlekedésben zajló szervezeti változásokra, a paramétersorokat összefoglaló gyűjtemény neve is megváltozott, „A budapesti közösségi közlekedés paraméterkönyve” elnevezést kapta. A Paraméterkönyv így – a korábbi gyakorlattól eltérően – nem évhez kötött, hanem flexibilisen, az igények változásához igazítva módosítható.

A most elfogadott Paraméterkönyv szakmai tartalmát a korábbiakhoz képest lényegesen kevesebb – és kisebb volumenű – változás alkotja, gyakorlatilag a legfontosabb, legidősebb javaslatok kerülnek beépítésre, mint például üzemidő-módosítások, megállóhely-név-változások és néhány viszonylat zsúfoltságkezelése.

Viszonylatszám-változásokra kerül sor

a svábhegyi autóbuszvonalakon: a 90-90A jelzésű autóbuszok 21-21A jelzéssel közlekednek majd, ezzel párhuzamosan a 21-21A villamos vonalak új számjelzése 51-51A lesz, az útvonal egyik járat esetében sem változik. Az 51-esen a változással egyidőben TW6000-es járművek állnak forgalomba.

Az utasforgalomhoz igazodó

menetrendi módosítások következtében a 2-es vonalon délután kismértékben nő a követési idő, a 24-es villamosok délutáni csúcsidőszaka az iskolásforgalomhoz igazodva korábban kezdődik. A Ráckevei HÉV menetrendjében apróbb menetrendi korrekciók lesznek, a kényszerű vonalközi átszállások száma csökkenni fog, valamint a 21.05-kor a Vágóhidról induló vonat meghosszabbítva, Tökölig közlekedik.

A vasúthoz hangolás miatt módosul a 13-as buszcsalád menetrendje is, ami lehetővé teszi egyszersmind a diósi térség jobb kiszolgálását a délutáni csúcsidőszakban. A növekvő utasforgalom kiszolgálása érdekében a 25-ös autóbuszok délutáni csúcsidőszak után, a 99-es autóbusz hétvégeken, míg a 254E autóbuszok reggeli csúcsidőben közlekednek majd sűrűbben.

Gyakrabban jár majd csúcsidőben a 173E járat is, emellett az esélyegyenlőség megteremtésére a 7E gyorsjáraton ismét megjelennek a Volvo járművek, biztosítva az Etele tér és a Bártfai utcai megállóhely akadálymentes belvárosi kapcsolatát.

Az üzemidő-változások

közül legfontosabb a repülőtéri 200E viszonylat késő esti üzemidő-bővítése, a Liszt Ferenc repülőtér 2-es termináljától 1.16-kor indul majd az utolsó járat, a késő esti repülőgépekkel érkezők kiszolgálására. A 23 óra után induló járatok Kispest, Kossuth téren csatlakoznak az éjszakai autóbusz-hálózathoz. Kihasználatlansága miatt a 225-ös járat csak csúcsidőszakban közlekedik majd, a 261E járat közlekedése a karácsony és szilveszter közötti időszakban megszűnik. Lakossági kérésre bővül az üzemidő a 222-es vonalon, kedvezőbb eljutási lehetőséget teremtve a reggeli iskolásforgalomban.

Hálózatmódosítások terén

az Izraelita temető jobb megközelíthetősége érdekében változik az érintett villamoshálózat: a temetőt a 28-as villamos fogja kiszolgáltatni, kizárólag a nyitva tartás időszakában. Más időszakban a villamosok a jelenlegi végpon-

tig, a Kozma utcáig járnak majd, 28A jelzéssel. A 37-es útvonala rövidül, csak a Kozma utcáig fog utasokat szállítani, míg a 37A közlekedése változatlan marad.

Az Aréna Plázával kötött szolgáltatási szerződést a partnerünk felmondta, ezért a 178-as viszonylat lerövidül a Keleti pályaudvarig, betétjárata megszűnik. A 105-ös autóbusz Deák Ferenc tér környéki útvonala egyszerűsödik, ezzel csökken és kiszámíthatóbbá válik a menetidő. Az Erzsébet tér körüli hurok kiváltását a József Attila utcában létesülő új autóbusz-megálló teszi lehetővé.

Az éjszakai közlekedésben újdonság,

hogy a Nagykörúton az éjszakai buszok helyett Combino villamosok szállítják majd az utasokat. A 6-os villamos 15 percenként fog közlekedni az éjszakai órákban, a párhuzamos 906-os autóbusz viszont véglegesen megszűnik.

A HÉV vonalak

– várhatóan július 1-jétől – beszámozásra kerülnek azért, hogy nagyobb súlyt kapjon integrációjuk a városi gyorsvasúti hálózatba. A számozási rendszer kialakításakor alapvető követelmény volt a HÉV hálózat metrótól való egyértelmű – elsősorban tarifális eltérések miatti – megkülönböztethetősége, ugyanakkor a későbbi integráció előrevetítéseként – a nemzetközi példákhoz igazodva – olyan megoldás elfogadása, amely a későbbiekben lehetőséget teremt a két rendszer teljes összeolvadására. A számozásnak fontos indítéka volt továbbá az is, hogy a hálózati térképeken, átszállási kapcsolatokat jelző táblákon és egyéb alkalmazásokban a HÉV-ek az összes többi viszonylathoz hasonlóan egyértelmű, önálló jelzést kapjanak, amely jól kommunikálható az utastájékoztatóban. A színek kiválasztásában nagy szerepet játszott a vonalak közös hálózati térképeken történő, egymástól egyértelműen elkülöníthető megjelenítése.

A budapesti közösségi közlekedés paraméterkönyve elérhető a BKV Zrt. honlapján is. A paraméterkönyv további folyamatos felülvizsgálata érdekében a BKK Zrt., a Fővárosi Önkormányzat és a BKV Zrt. munkatársai folytatják az egyeztetéseket.



foto: MAN

MAN Lion's City GL

A puding próbája az evés

Elindult a Jövő Európai Buszrendszere projekt budapesti tesztüzeme



Az UITP – azaz a Közösségi Közlekedés Nemzetközi Szövetsége – az Európai Unió támogatásával 2008 szeptemberében indította el a Jövő Európai Buszrendszere, azaz az EBSF projektet, amelyben 46 európai partner mellett a BKV is aktív szerepet vállalt. A projekt célja a legújabb kutatások és fejlesztések gyakorlatban történő kipróbálása, az autóbusz-közlekedési rendszerek tökéletesítése, és ezáltal a közösségi közlekedés vonzóvá tétele.

A 26 millió euró költségvetésű EBSF projekt keretében a BKV Zrt. és az MAN közösen fejlesztette ki azt a lehető leghosszabb, azaz 18,75 méteres, ötajtós csuklós MAN Lion's City GL típusú városi autóbust, amely a budapesti tesztüzem során március 23-tól kilenc hónapon át rója a 86-os járat útvonalát a hét minden napján. A jármű számos technikai újdonságot integrál: információtechnológiai megoldásokon alapuló előrejelző és alkalmazkodó energiagazdálkodási rendszer szabályozza az optimális energiafelhasználást. Fedélzeti számítógépe mellett, hogy vezényli az utastájékoztatót és a belső tér kamerás megfigyelését, távdiagnosztikai rendszerként önállóan kommunikál a központtal. A motortérben egy különleges tűzoltó-berendezés felügyeli a helyes működést, amely arra is képes, hogy vészhelyzet esetén automatikusan adatokat továbbítsa a motor állapotáról. Ahhoz azonban, hogy ezeket a fejlesztéseket tesztelhesük, GPS-rendszere van szükség. Mivel Budapesten egyedül a 86-os busz vonalán található GPS alapú járműkövetési rendszer, magától értendő volt, hogy a különleges innovációkkal felszerelt jármű ezen az útvonalon jár majd. A fejlesztés során a környezet védelme is hangsúlyozottan érvényesült: a járművet mozgó 320 lóerős EEV emissziós szintet adalékanyag nélkül teljesítő hathengeres MAN-dízelmotor jelenleg a legkorszerűbb erőforrások egyike. A halk működésű, karbantartásmentes légkondicionáló egység nagy hatásfokú, ráadásul könnyen szerelhető, mindemellett a jármű belső hőmérsékletét a vezető beavatkozása nél-

kül, a hőmérsékleti viszonyokhoz igazítva folyamatosan temperálja. Hogy a le- és felszállás gyorsabb legyen, a megszokott négy helyett öt ajtó áll az utasok rendelkezésére, míg az alacsonypadlós építésű utastérbe lépve, az ajtók előtt láthatatlan fényfüggöny vigyáz az utasok testi épségére. Amennyiben az ajtók előtti sárga csíkokkal jelölt területen utast, vagy tárgyat érzékel a rendszer, nem engedi becsukódnia az ajtót, a már elindított folyamatot leállítja és az autóbusz nem haladhat tovább. A csúcsidőben tömött járaton azonban lehetetlen volt betartatni, hogy senki ne álljon az ajtók elé. De hát egy teszt épp azért teszt, hogy a problémák kiderüljenek, és legyen mód a további finomhangolásra! Az MAN szakemberei példás gyorsasággal intézkedtek, így ma már a vezető kiiktathatja az ajtó környéki utasvédelmet, az ajtók becsukódnak, de ha utas kerül a záródó ajtók közé, a rendszer automatikusan visszanyit. Az utastérben helyet kapott hét, összecukható ülés is, mágneszárukat viszont csak a sofőr tudja aktiválni, ha csúcsidőn kívül van hely a lenyitásokra. Különleges újdonság a csuklóresz fényáteresztő harmonikája, ami az utasok hangulatát és biztonságérzetét hivatott javítani. S hogy mit várunk a tesztől és a projektől? Nem csak a jármű és különleges felszereltsége vizsgázik. A mérhető energiamegtakarítás és olcsóbb üzemeltetés mellett reméljük, hogy a jövőben utasainknak kevesebbet kell várakozniuk a megállóban, mindemellett a gyorsabb, kényelmesebb és kiszámíthatóbb utazás valóban vonzóbbá teszi a közösségi közlekedés használatát.

–mm–

MÁJUSTÓL A TROLIKAT IS ÓRABÉRÉRT VEZETIK

Mintegy évtizedes küzdelem, tárgyalások utáni után – sajnos még bírósági eljárásra is sor került – idén májustól, társaságunk többi járművezetőjéhez hasonlóan, trolibuszvezetőink és diszpécserünk is órabérben dolgozhatnak. A nyolc éve húzódó ügy végére az idei bérmegállapodás során sikerült pontot tenni. A megállapodást az összes szakszervezet aláírta. A Budapesti Trolibusz-közlekedési Dolgozók Szakszervezete (BTDSZ) 2002 óta minden évben szorgalmazta, hogy a trolivezetők, illetve a trolis diszpécserek díjazása az ún. startdíj helyett egységes órabérben kerüljön megállapításra. (Később a Közlekedési Független Szakszervezetnek, a KFSZ érdekképviselő is „csatába szállt”, csatlakozott a kezdeményezéshez.) A szakszervezetek és a menedzsment között azonban eddig minden évben elakadtak az erről szóló tárgyalások. A startdíj hátránya – amellett, hogy a vonatkozó törvény sem ismeri ezt a típusú munkavégzést – egyebek mellett az volt, hogy bár elviekben a teljesít-

ménybérért végzett munka teljesíthető vagy túlteljesíthető, utóbbira a járművezetőknek értelemszerűen nem volt lehetősége. Probléma volt még, hogy a startdíj a rendkívüli munkavégzési pótlékot sem tartalmazta. Szabó István, a BTDSZ elnöke lapunknak nyilatkozva felhívta a figyelmet arra: a megállapodás során a menedzsment elfogadta a BTDSZ javaslatának többségét, így többek között garantálják, hogy az új bérezési rendszerben (a régihez képest) nem érheti anyagi



hátrány a trolibusz-vezetőket, a diszpécsereket, azaz – a startdíjas bérelszámoláshoz képest – egyikük keresete sem eshet vissza. Ha az áttéréssel mégis probléma adódna, szeptember 30-át követően a munkáltató és a szakszervezet bevonásával egyénenként vizsgálják meg a kérdést, s megteszik a szükséges intézkedéseket. Az érdekképviselői vezető örül, hogy végre létrejött az egyezség, ugyanakkor elmondta: az elmúlt nyolc évben sajnos nem mindegyik szakszervezet segített a megállapodás előremozdításában. Mindazonáltal Szabó István reméli, hogy minden járművezető és diszpécser megelégedéssel fogadja az órabéres elszámolásra történő áttérést. A megállapodás létrejöttéért Szabó István köszönetet mondott a BKV vezetésének és a KFSZ a korábbi együttműködésért, és a BTDSZ tagjainak, illetve minden trolibuszosnak a türelméért.

–kt–

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG

A tavalyi év tapasztalatai

2010-ben a közlekedési balesetek száma az előző évhez viszonyítva gyakorlatilag nem változott (2236↗2250). A sajtóhibás baleseteknél több mint 4 %-os (794↗760), ezen belül a személyi sérülésekénél közel 15 %-os (82↗70) javulás tapasztalható.

A legfőbb sajtóhibás baleseti ok a felszíni közlekedésben a helytelen oldaltávolság tartása volt, mind a villamos-, mind a gumikerekes forgalomban. Ezzel szorosan összefügg a kanyarodás szabályainak megszegése, illetve a jármű sajátosságainak figyelmen kívül hagyása. Emellett a követési távolság be nem tartása, a szabálytalan sávváltás és a figyelmetlen vezetés okozott problémát kollégáinknak. A balesetek, kisebb szabálytalanságok, veszélyhelyzetek kialakulása többnyire emberi tényezőkre vezethetők vissza. Az út vagy a műszaki hiba miatti baleset ritka. Az esetek döntő többségében olyan emberi hibák szoktak balesethez vezetni, amelyek kellő rutinnal, tréningekkel, továbbá a körültekintőbb vezetéssel kiküszöbölhetőek lennének. Nem a KRESZ- vagy egyéb más szabályok nem tudása vezet a balesethez, hanem azok figyelmen kívül hagyása. Ne csak a balesetekből tanuljunk! Bárkivel előfordul, hogy kisebb-nagyobb hibát vét, de szerencsére ez ritkán jár balesettel, veszélyhelyzet előidézésével. De fontos, hogy



vegyük észre ezeket a hibákat és a későbbiekben igyekezzünk kiküszöbölni őket, iktassuk ki vezetési stílusunkból, vagy egyszerűen csak jobban figyeljünk a hasonló helyzetekben. Soha ne vezessünk rutinból, vegyük észre a többi közlekedő „tipizált” hibáit és ezekre készüljünk is fel – ha kell, mi oldjuk meg a veszélyhelyzetet. A veszélyhelyzet elkerülése érdekében folyamatosan kísérjük figyelemmel a forgalmi környezetet: ne csupán az előttünk haladóra, hanem szélesebb körre is figyeljünk. A vezetéstechnika tulajdonképpen a veszély felismerésével kezdődik és egy tudatos cselekvéssel folytatódik, melynek az adott szituációban optimálisnak kell lennie. Amennyiben a veszélyt defenzív vezetéstechnikánk segítségével időben felismertük, akkor még a konfliktus kialakulása előtt, kellő időben tudunk cselekedni. Mindannyian tudjuk, hogy a közlekedés veszélyes üzem, ahol könnyen balesetbe sodródhat az ember, ebben pedig lehet áldozat és elkövető egyaránt. Egy azonban biztos: aki a forgalomban részt vesz, állandó veszélyhelyzetnek van kitéve, ezért a közlekedés biztonságának megteremtése és szavatolása mindenki számára elsődleges fontosságú, részünkről pedig az utasok biztonsága érdekében kötelező. A balesetet pedig mindenkinek kötelessége – nem lehetősége – elhárítani, még azoknak is, akik nem szabálytalankodtak, de módjukban áll elkerülni az ütközést, a veszélyhelyzetet. Amennyiben odafigyelünk a közlekedés többi résztvevőjére, úgy nagyobb az esélyünk, hogy nem kerülünk veszélyes szituációba és nagyobb eséllyel kerüljük el a baleseteket is! Forgalmobiztonsági szempontból a legfontosabbak az óvatosság és a körültekintő vezetés, hogy utasaink időben és egészségesen érjenek el céljukig.

Forgalmobiztonsági és Ellenőrzési Osztály

Éjszakai villamosok

Álmukban csöngettek egy picit...

Ilyen még nem volt ebben az évezredben! Májustól ismét éjszakai villamosok közlekednek a fővárosban: a nagykörúti Combinók lépnek 24 órás szolgálatba. Utoljára 1997-ben járt villamos az éjjeli órákban Budapesten, korábban viszont igen gyakran, sőt egy időben kizárólag villamosokkal bonyolították az éjszakai közlekedést.



Az éjszakai sínautó

Pestszentlőrinc, a Népszínház utca – Pesterzsébet, a Nyugati pályaudvar – Rákospalota, illetve – Óbuda között. Csakhogy ezek a járatok – bár külsőre a villamoshoz hasonlítottak – nem voltak azok. A társaság ugyan sínautónak nevezte ezeket a benzinhajtású járműveket, amikből ötöt vásárolt a Ganz gyártól, ám nem véletlen, hogy miután e járművek kudarca egyértelművé vált, s inkább

autóbuszokkal pótolták őket három év múlva, újrafelhasználásuk során előbb villamos-pótkocsivá, majd „igazi” villamosossá lettek. De ez már egy másik történet. Ami ennél fontosabb, hogy az éjszakai közlekedésben egészen az 1950-es évekig a busz vette át a szerepet. 1951-től azonban ismét beindult az éjszakai villamasközlekedés. Május 15-én, a 6-ason, a kőbányai 26-ason, az erzsébeti 31-esen, a zuglói 44-esen, a Keleti és a Nyugati pályaudvar között járó 46-ason, a kelenföldi 49-esen, a rákospalotai 55-ösön és a budai 61-esen jártak éjjel is villamosok, afféle kakukktójásként – a kispesti 52-es pedig Pestlőrincig járt. A forgalomba 44 motorkocsi került, a legtöbb – tíz – a nagykörúti 6-os vonalán teljesített szolgálatot. Az eredeti útvonaltól való eltérés a későbbiekben is néhány villamos „jellegzetessége” volt, 1952-ben, a Petőfi-híd átadása után például a 4-es járat közlekedett a későbbi 6-os útvonalán a Móricz Zsigmond körtér–Moszkva tér között. 1953 februárjában, „kísérletképpen”, az óbudai 11-es villamost is éjszakaivá „nevezték ki”, de már májusban – kellő igénybevétel hiánya miatt – megszüntették.

További változások az éjszakai villamasközlekedésben csak az 1950-es évek végén történtek: 1958-ban az éjszakai 4-es a Petőfi híd budai hídfője és a Déli pályaudvar között járt a Nagykörút érintésével, a pestlőrinci 52-es útvonalát pedig meghosszabbították a Ferenc körút–Üllői út sarkától a Nyugati pályaudvarig.

Az 1960-as évek némi változást hoztak a budapesti éjszakai közlekedésbe, de az útvonalak többé-kevésbé ugyanazok maradtak: 1965-ben már a 6-os járt a Moszkva tér és a Móricz Zsigmond körtér között, a 28-as Kőbányára, a 31-es Pesterzsébetre, a 43-as Nagytéténybe, a 44-es és a 68/A Zuglóba, az 55-ös és a 65-ös Rákospalotára vitte a kedves utasokat. Magmaradt a lőrinci 52-es, a 49-es pedig rövidített útvonalon, a Gellért tér és a Kelenföldi pályaudvar között járt. Mindez 1968, a BKV megalakulása után sem változott, sőt igazán lényeges változások egészen a nyolcvanas évek végéig nem voltak. Egy ideig közlekedett éjszakai villamos az újpesti 10-es, a budaörsi 41-es, a budafoki 47-es és az újpalotai 69-es vonalán, a 49-es pedig a Tabánon keresztül járt a Kelenföldi pályaudvar és a Moszkva tér között. A hanyatlás igazából az 1980-as években kezdődött, az évtized végén – amikor buszszal váltották fel az éjszakai 6-ost –, már csak Káposztásmegyerré (14-es) Kőbányára (28-as), Erzsébetre (31-es), Kelenföldre (49-es) és Lőrincre (50-es) jártak, majd a kilencvenes években szűntek meg sorra az éjszakai villamosok. Utoljára 1997. szeptember 30-án közlekedett ilyen villamosjárat: a 14-es vonalán Káposztásmegyer és a Lehel tér között.

-lt-



a Rákóczi úton
a 60-as években

Közlekedik a főváros – színpadon

A zakatolás nem zene?

Legát Tibor nagysikerű könyvét, a Közlekedik a fővárost állítja színpadra egy lelkes, kis csapat. Az azonos című, a kötetnél azonban vidámabb és lazább hangvételű előadás április 26-án, kedden, este 7 órától látható a Spinoza Színházban (Budapest, VII., Dob utca 15.). Az előadás egyik „szülőatyjával”, Nényei Pállal beszélgettünk.

– **Hogyan lehet egy közlekedéstörténetikötetet színre állítani?**

Lazán. A kötet adta az ötletet. A könyvbemutatóra összeraktunk egy kis műsort, és ekkor jött az ötlet, hogy milyen jó kabarétéma a közlekedés. A közösségi közlekedés során számos komikus helyzet adódik: ellenőrök szállnak föl, rácsukodik az ajtó a retikülre, nevelik egymást az utasok, vagy ki kinek adja át a helyét, mi történik, ha egy zajos nagycsalád száll föl a vonatra...
– **Milyen szempontok alapján válogattak?**

Mivel elsősorban szórakoztató estet terveztünk, a dokumentum-jellegén túl inkább a korfestő, egy-egy időszak vagy jármű hangulatát legjobban felidéző szövegeket és dalokat válogattunk. Persze az sem hátrány, ha a jelenetek, kuplék és más híres „járműves” slágerek is viccesek vagy abszurdításba hajlóak.

– **Melyik korszak a meghatározó?**

A zeneszámok nagyrészt a két világháború közöttiek. Néhány dal lesz az 1950-es évekből, és talán sikerül egy teljesen új számmal is előrukkolnunk.

– **Kik írták az előadásban szereplő szövegeket - már ami nem eredeti dokumentum?**

Ketten. Legát Tibor, aki több budapesti közlekedéssel foglalkozó könyv szerzője, szerkesztője. Buszos könyv c. munkájában több fiktív szöveget is írt, ezeket is felhasználjuk. És Szabó Borbála drámaíró, aki teljesen mai, mindenki számára ismerős helyzetekből írt kabaréjeleneteket.

– **Zene és közlekedés. Rokonítható?**

Abszolút. Kicsit távoli asszociáció: a MÁV Siemens Taurusa nem zenél, mikor indul? A zakatolás ritmusa nem zene? Egy jól összerakott

menetrend nem olyan kompozíció-e, mint egy zenemű? De ha nem költőieskedem, rengeteg, több száz olyan szonon, kuplé született Magyarországon, amelyet a közlekedés ihletett. Ezek közül sokat mindenki ismer: Éjjel az omnibusz tetején, Hétre ma várom a Nemzetinél, stb. És a közlekedés nem csak a könnyűzenészek anyaga. Honegger teljes szimfonikus művet írt egy gőzmozdonyról, vagy eszünkbe juthat Muszorgszkij Bydlója, a nehézkes ökrösszekér, vagy az a hihetetlen hatásos "utazás", ahogy Berlioz Faustja a Pokolba lovagol Mefisztóval.

– **Kik az előadás szereplői?**

Járai Máté, színművész, akit talán a közönség is jól ismer és jómagam, főállásban gimnáziumi tanár, mellékállásban drámaíró és kupléénekes. Bódás Zsuzsanna zongorista, zeneszerző, az Opera egykori korrepetitora kíséri a kuplékat és dalokat.

– **Folytatás?**

Majd kialakul! Örölnénk, ha egy előadásnál többet is megérne a dolog – és eljutna minél több emberhez, akik szeretnek (vagy éppen utálnak...) Budapesten közlekedni.

Az előadásról bővebb információ: hétköznap 14-18 óráig a 413-7488-as telefonszámon, valamint e-mailben a spinozahaz@spinozahaz.hu



A „buszvezető srác” nyugdíjba vonul

Közel négy évtizedes aktív munkavégzés után 2011 augusztusában László Pál, Cinkota telephely forgalmi szolgálatvezetője búcsút vesz a BKV Zrt.-től és nyugdíjba vonul.

László Pál 1972-ben kezdte meg BKV-s pályafutását járművezetőként az Óbuda Autóbusz Üzemegységénél. Szeretete a buszok iránt már ekkor nyilvánvaló volt.

A mai napig is szívesen

mesél „rövidnadrágos” buszvezetőként átélt kalandjairól. Érdeklődése nem kizárólag a „vasparipákra” irányult, hanem kíváncsi volt a technikai háttérre is. Ezért aztán nem volt rest tanulni és tudásvágyát szélesebb szakterüle-



ten kielégíteni. A Récsei Autóbusz Üzemegységbe 1987-ben került át diszpécser szolgálatvezetői munkakörbe, s alig egy év elteltével már forgalmi vezetőként, majd forgalmi osztályvezetőként tevékenykedett. Munkáját mindig nagy odafigyeléssel, lelkiismeretesen és magas színvonalon végezte.

Ezt bizonyítja az is, hogy kétszer Kiváló Dolgozó, illetve Kiváló Munkáért Elismerésben részesült, 1985-ben Miniszteri Dicséretet kapott, 1988-ban pedig Honvé-

delmi Érdemrenddel tüntették ki. 2004-ben és 2009-ben BKV Emlékplakettel ismerték el tevékenységét.

2000-ben a Belvárosi (Récsei) Autóbusz Garázs megszűnésével a Pesti Autóbusz Üzem-

igazgatóság Cinkota telephelyének forgalmi szolgálatvezetője lett. Sok kollégája emlegeti úgy ma is, hogy a „Jószívű Pali”.

László Pált, sokak Pali bácsiját mindig örök optimizmus és jókedv lengi körül. Nincs olyan nap, hogy ne örvendeztetné meg kollégáit egy-egy aktuális viccel.

Még mindig benne él az egykori „buszvezető srác”, ezért találja meg könnyen a hangot a járművezető kollégákkal. Kivételes személyisége mindannyiunknak hiányozni fog. László Pálnak a jelenlegi és volt munkatársai nevében kívánom, hogy a nyugdíjas éveit ugyanilyen optimistán, jókedvűen, egészségesen és boldogságban élje meg családjá és barátai körében, mint azt tette 40 éven keresztül a BKV Zrt. dolgozójaként.

Kende Péter
Forgalmi főmérnök

TÖRTÉNETEK A BKV-BÓL

Relikviák és régi BKV-sok

Boros Terézia 1974 óta dolgozik a BKV-nál: a gimnáziumból vezetett útja az Akácfa utcai székházba. Azóta aztán több területen is tevékenykedett, jelenleg a Humánellátó Szolgálatnál dolgozik.

Családtagjai is régi „BKV-sok”, édesapja és unokabátyja is a „cég” jogelődjeinél dolgoztak. Így érthető, ha családi hagyományként gyűjtik a relikviákat. Ezek közül kifejezetten érdekes Boros Sándor balesetmentes oklevele, illetve Terézia BHÉV által kiállított utazási igazolványa, amely értékét tovább növeli, hogy az 1970-es érvényesítő matricáján az azóta kultikussá vált NOHAB mozdony díszleleg...

Terézia unokabátyjái az a Ikarus 280.00-as autóbusz makett, amelyet édesapja nyugállományba vonulásakor kapott járművezető kollégáitól: a busz oldalán az azonosító felirat is autentikus, a GE 02-68 valóban Cinkotán teljesített szolgálatot 1977-től 82-ig, így bizony a 62-es vonalon járt!

Egy fénykép is előkerült a múltból: az UV villamos ajtajában álló személyek közül a jobboldali Terézia édesapja. A járművet azóta már leselejtezték, 53-as villamos viszonylat sincsen... De az ritka, hogy a régi, besárgult képeken, járműfotókon azonosíthatók a szereplők.

A megszállott makettező

Horváth Szabolcs 2003 óta dolgozik autóbusz járművezetőként a keleti forgalmi szolgálatnál. Döntően délelőttönként tevékenykedik a 103-as viszonylaton, de nem az egyébként tisztességes és panaszmentes járművezetése az egyedüli érdekessége.

Horváth Szabolcs megszállott makettező, aki tökéletes minőségben, házilag készíti el a BKV busz és trolibusz járműveinek élethű mását a H0 (1:87) méretarányban. Makettjei közül mutatunk be néhányat, amelyek különleges érdekessége, hogy a járművek belső terét is teljes részletességgel kidolgozza, ami ebben a méretarányban egyáltalán nem megszokott vagy elvárt.

A kolléga szinte minden, a BKV-hoz kapcsolódó „kincset” is gyűjt, ezek közül érdekesség az aranyozott bevonatú BOSCH kulcs, amely vélhetően egy kerek számú jármű átadásakor kerülhetett cégünkhöz (pl. 1000. Ikarus 260). Aki tudja a pontos időpontot és hátteret, ne tartsa magába, az információkat az erdekesség@bkv.hu-ra várjuk!

Szedlmajer L.



GYEREKSAROK:

Az internetfüggőségről

Manapság gyerekek és felnőttek is több időt töltenek a képernyők előtt.

Felmerül a kérdés: mikor beszélhetünk függőségről?

A gyerekek főként a játékokba, a tinédzserek és a felnőttek pedig a hírek olvasásába, esetleg a szexuális tartalmakba, valamint a chat és az e-mail túlzott használatába feledkeznek bele. A függőségnek a pszichés tüneteken túl – depresszió, ingerültség, pánikrohamok – fizikai tünetei is lehetnek; többek között kialvatlanság, hízás vagy éppen fogyás.

A gyerekek esetében az internetfüggőség kialakulásának megelőzésében a legfontosabb szerepet a szülői kontroll játszhatja. Ha a szülő jól ismeri gyermekét, és annak napirendjét, továbbá bizonyos szabályokhoz és tevékenységekhez köti a számítógép és az internet használatát, akkor nagyban megelőzhető a probléma. Célszerűbb a számítógépet nem a gyermek szobájában, hanem egy közös helyiségben tartani, így nagyobb eséllyel szabályozható, hogy a gyermek mikor és mire használja az internetet. A rendszeres, közös családi programok szintén csökkentik az internetfüggőség kialakulásának veszélyét.



Függő vagyok-e? – teszik fel sokan a kérdést. Az alábbi teszt ennek eldöntésében segíthet. Ha az alábbi kérdésekre legalább 5 igen választ adott, érdemes átgondolnia, mennyi időt is tölt a számítógép előtt.

- Teljesen belefeledkezik az internetezésbe?
- Egyre több időt kell töltenie ahhoz a neten, hogy elégedett legyen?
- Többször próbálta már - sikertelenül - kontrollálni a netezésre fordított időt, visszavenni kicsit vagy teljesen abbahagyni?
- Nyugtalan, szeszélyes, depressziós, ingerlékeny, mikor megpróbál kevesebbet netezni?
- Több időt tölt online, mint amennyit eredetileg tervezett?
- Veszélyeztetette vagy kockáztatta már valamilyen kapcsolatát, a munkáját, vagy tanulmányait az internet/online játék miatt?
- Hazudott már családtagjainak, az orvosának vagy bárkinek az internet miatt?
- Az online világba menekül-e a problémák elől?

A kamaszok közül sokan maguk is érzik, hogy túl sok időt töltenek a számítógép előtt.

Segítségként összegyűjtöttünk néhány tippet a függőség megszüntetésére:

Mérje az időt! Kezdeti lépésként csak figyelje és részletesen jegyezze le, hogy mikor és mennyi időt tölt online, hogy mikor és mennyi időt tölt csevegő-programok, játékok, esetleg böngészés használatával. Így látni fogja azt is, hogy a nap melyik részében mit csinál.

Tűzzön ki egy célt! Ha csökkenteni akarja az internet-használatot, nem muszáj azonnal teljesen megvonni, elég, ha kezdetben csak napi 1-2 órával kevesebb időt tölt a weben. Ahhoz, hogy elérje a célt, határozza meg, hogy mikor ül le a gép elé – például vacsora előtt/után 1-1 órára. Akár egy különóra vagy fontos találkozás elé is időzítheti az online töltött időt, így mindenképpen muszáj lesz felállni, és otthagyni a gépet.

Foglalja el magát! Hogy elkerülje a neten lógást, keressen más szabadidős tevékenységeket! Akár egy új hobbi választása is jó döntés lehet. Próbálja ki, milyen érdekes, izgalmas lehet a régi vagy új barátokkal való találkozás, vagy egy telefonbeszélgetés ismerősökkel, kedves hozzátartozókkal.

Ne hanyagolja el a családját és a barátait!

A netfüggők gyakran érzik magukat kívülállónak baráti társaságokban – ám a valódi kapcsolatoknak rengeteg előnye van! A barátokkal, családtaggal együtt töltött élvezetes idő során könnyebben elfeledkezhet a netiányról.

Hosszabb időbe telhet, amíg csökken, majd megszűnik a függőség, de a fenti lépések követésével sokat tehetünk a cél érdekében. Már az is segít, ha felismerjük a problémát, hisz utána már tényleg csak idő és elhatározás kérdése, hogy mikor tudjuk megszüntetni.

Egy pénztárca kalandja

Fázós februári nap volt, amikor Deli György járművezető épp a 16-os buszt vezette. A Disz téren többen is felszálltak, köztük egy hölgy és idősebb édesapja. Rajtuk gázolt át egy udvariatlan férfi, aki sietősen a hátsó ülésen foglalt helyet. Már elindult a busz, amikor a hölgyet egy utastársa arra figyelmeztette: nyitva van a táskája. Belenézett, de a tárcáját már nem találta. Filmként pergett le benne a pár perccel azelőtti jelenet: a férfi durva csörtetése. Azonnal szólt a busz vezetőjének, aki megígérte, hogy ha útközben rendőrt lát, megáll, és intézkedést kér. A Roosevelttérre érve viszont leszállt a gyanús férfi, vele együtt pedig a hölgy és édesapja is. Ám nem adták fel egykönnyen: odaléptek a férfihoz, és elmondták neki, hogy őt gyanúsítják a pénztárcalopással, mire a férfi széttárta a karját: tessék, nyugodtan motozzon meg, kutassa át a zsebeimet! Semmit sem találtak, és zavarodottan kértek elnézést.

A buszvezető is gyorsan körbenézett a hátsó ülésnél, de eredménytelenül. A végállomásra érve azonban első dolga volt, hogy alaposabban vizsgálatnak vesse alá azt a helyet, ahol a férfi ült – rá is talált az elrejtett pénztárcára. Szerencsére nem csak pénz, hanem egy dokumentum is lapult benne: egy postai utalvány a XII. kerületi postahivatalból. Gyorsan döntött: felhívta a hivatalt, ahol megígérték neki, hogy értesítik az utalványon szereplő cím tulajdonosát.

Visszaúton a Budai Vár felé, a Roosevelttérre ott állt a férfi. Felszállt, hátrament, és leült a rejtékhely mellé. Lázasan keresett valamit...

A pénztárca és annak teljes tartalma Deli György és a Magyar Posta dolgozóinak segítségével sikeresen visszakérült gazdájához, Tóth Ágneshez, aki az Ügyfélszolgálatához eljuttatott levelében megosztotta velünk a történetet, és meleg szavakkal köszönte meg munkatársunk önzetlen segítségét:

„...szeretném megköszönni Deli György úr segítségét! Ez olyan emberi magatartás, amely említést érdemel és ebben a rohanó személytelen világban igazán kirívó esetben számít. Köszönöm a BKV Zrt.-nek is, és szívből örülök, hogy ilyen munkatársakat alkalmaz.”

Előző számunk rejtvényének nyertesei:

Novánszky Éva (e-mail)

és dr. Kiss Rozália (e-mail).

Gratulálunk!

Nyereményüket szerkesztőségünkben vehetik át.



Ashihara karate

Idősebbek is elkezdhetik

Kedd, délután hat óra, a BKV Előre Sport utcai telepének tornacsarnoka. A kosarasok edzésének vége, a falra érdekes dekoráció kerül: egy „New International Karate – Ashihara” feliratú molinó, illetve egy távol-keleti férfi arcképe. Mindig is tudtuk, hogy a harcművészetekben a hagyomány-tisztelet hangsúlyozottabban jelenik meg, mint más sportágakban, itt azonban van a dologban egy kis csavar. De erről majd később.

A küzdősport elkötelezettjei január óta edzenek az Előre csarnokában, felnőttek és gyerekek, nők és férfiak. A laikusnak ez is csak egy „karate” (ami nem önálló sportág, hanem a küzdősportok gyűjtőfogalma), hangos kiáltásokkal, ütésekkel és rúgásokkal, ám agresszivitásnak nyoma sincs, kifejezetten családias hangulat uralkodik.

Hárman foglalkoznak a – többnyire nem versenyekre készülő – sportolókkal: *Hartyányi Attila*, vezetőedző, *Bárány János* fekete- és *Haklik Szabolcs* barnaöves edző. Noha a Magyarországon is egyre népszerűbb ashiharának vannak világversenyei, bajnokságai, a hangsúly a hétköznapi önvédelmen van. A rendőr-százados, testnevelő tanár–rendőrségi kiképző Hartyányi immár 3. danos mester, és ő az, aki az ashiharát hazánkban még a kilencvenes évek elején meghonosította.

A falon látható képen a névadó, Kancho Hideyuki Ashihara japán nagymester néz le ránk. Ő dolgozta ki a stílust, ám úgy – és itt van a cikk elején emlegetett csavar –, hogy a tradicionális, japán harcművészetet „megszabadította” a felesleges mozgásoktól, „tiszteltetköröktől” és egy olyan, európai ember számára is könnyen befogadható, utcai önvédelem-centrikus küzdősportot teremtett,



ami a lehető legrövidebb időn belül igyekszik hasznos tudást biztosítani. – Oktatási anyaga olyan, hogy mindenki megtalálja benne azt – korra és nemre való tekintet nélkül –, amit egy küzdősporttól kapni lehet – mondta Hartyányi Attila. Mindez persze nem azt jelenti, hogy az edzés után szinte alig várja az ashihara karatés, hogy belekössenek az utcán és megmutathassa tudását. Igaz, hogy a hangsúly a technikai elemeken van,

ám az edzéseken való részvétel afféle pszichológiai pluszt is ad, segít abban, hogy az esetleges forró helyzetben a megtámadottnak önbizalma legyen, ne veszítse el lélekjelenlétét: a határozott fellépés ugyanis sokszor hatásosabb, mint bármiféle akrobatika. No és persze arról sem szabad megfeledkezni, hogy a túlerővel, fegyverekkel szemben csak az akciófilmek hőseinek van esélye. A jövőt illetően Hartyányi hangsúlyozta, hogy céljuk elsődlegesen a vállalaton belüli tömegsportbázis kiépítése, és bár természetesen foglalkoznak versenyzőkkel is, az lenne jó,

ha az ashihara karate is vállalati szakosztálya tudná kinőni magát. A terem mérete és az edzői kapacitás akár negyven-ötven fős edzések megtartására – még gyerekcsoporttal – is alkalmas.

Úgyhogy mindent bele, jelentkezzenek bátran, itt ugyanis szó sincs olyan „harci légköről”, ami a „civiliek” számára misztikussá, de egyúttal félelmetessé is teszi a küzdősport-edzéseket. Ráadásul – ahogy annak idején a tévétorna címében szerepelt – „idősebbek is elkezdhetik”, a vezetőedző szerint ugyanis az edzéseken való rendszeres részvétel fél év után már nemcsak a mozgás örömeit, hanem egy olyan

alapfokú tudást is eredményez, ami mindképpen növeli az önbizalmat. Erre pedig – valljuk meg – mostanában nemcsak éjszaka, egy kihalt sikátorban van szükség.



Az edzésekre *Sashegyi Istvánnál*, a Szabadidő-sport Bizottság vezetőjénél lehet folyamatosan jelentkezni az alábbi elérhetőségeken: **Tel: 461-6500/24285 mellék, 06 20/997-0780, e-mail: sashegyii@bkv.hu** Az edzések kedden és csütörtökön 18-19.30 között, a Sport utcai telepn vannak.

FELHÍVÁS

A BKV Előre SC 2012. június 15-én ünnepi fennállásának 100. évfordulóját.

Kérjük a klub valamennyi sportolóját – akik valaha dicsőséget szereztek egyesületünknek –, hogy jelentkezzenek az alábbi címen, vagy telefonszámon:
Sashegyi István, club-koordinátor
BKV Előre SC, 1087 Budapest, Sport u. 2.
+36 1 313 2069; +36 20 9970780

MOZGÁSBAN MAGAZIN

A Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság havilapja • www.bkv.hu • bkvzrt@bkv.hu • 2011. április
Lapigazgató: Dr. Székelyné Pásztor Erzsébet • Főszerkesztő: Nemecz-Novák Zsuzsanna • Szerkesztőség: 1072 Bp.VII., Akácfa u. 15.
Tel.: 461-6500/mellékállomások: 117-41, 12-024, 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: Gyomai Kner Nyomda Zrt. • Felelős vezető: Fazekas Péter • Tel.: 66/887-400 • <http://www.gyomaikner.hu>

JOGOSÍTVÁNY KEDVEZMÉNNYEL!

Az elméleti és gyakorlati oktatás a BKV-s dolgozóknak és családtagjaiknak jelentős kedvezménnyel.

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 (másfélszobássá alakítható) lakás, Angyalföld zöldövezetében, 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) Pílisen, a vasútállomáshoz közel. 464 n/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, Tahitőfalva 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 114nm-es telekkel, gyümölcsösselel, kerttel. Az ingatlanhoz tartozik még nyárkonyha, melléképület. Víz, villany, gáz, csatorna, központi fűtésű faszénűtővelésű 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 félszobás, vízáros lakás. Fűszigetelt ablakkal, új radiátorokkal, sok beépített

bútorral. Irányár: 10,5 MFT. Tel: 20/459-9183

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

ELADÓ XVII. kerület Nagyhangács 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 bekötve. 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, gépészetileg 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 félszobás, világos ikerházzal 252,5 nm-es leválasztott, különbejáratú gondozott telekkel. Egyéb tudnivalók: fűtés külön helyiségben lévő gázkazánal, az ablakok redőnyösek, riasztós. Irányár: 25 M Ft. Érd.: 06-30/246-11-89

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

ELADÓ Kistarcsa új építész részén – Morálgeten – 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. Riasztó és kandalló lehetőség kiépítve. Fűtés és melegvíz egyedi cirkóval. Műanyag nyílászárók, fa beltéri aj-

tók, az emeleti fürdőben sarokkád. A szobák burkolata laminált parketta, a többi faszí-ly helyiség járólapos, melyek padlófűtéssel is rendelkeznek. A földszinten egy WC 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 Ft. Tel.: +36-20/555-02-44

ELADÓ sürgősen Püspökladányban a Szent László u.-ban 80m2-es családi ház. Csendes környék, aszfaltozott út, zöldövezet, teljes infrastruktúra. A központtól 5 perc. Irányár: 7 millió Ft. Tel.: 06-20-459-8986

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

ELADÓ a XVIII. kerületi Lakatos lakótelepen, Kőbánya-Kispestől 5 perc bussszal, egy I. emeleti, 62 m²-es, 1 + 2 félszobás, félig 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 Enika 24-288, 06 (20) 933-0014 telefonon

ELADÓ (esetleg kiadó) Budán, a Margit hídnál 105 nm, 2,5 szoba-halos polgári lakás! Ár: 22. 990e. Ft. (Kisebb lakást beszámítok.) Email: bujdosobalazs.p@postaflok.hu Tel. :06/70/2100-553

ELADÓ Hajdúbőszörmény belvárosában gázfűtéses, felújított családi ház 16 M. Ft-ért (vagy budapesti lakásra cserélhető) Email:bujdosobalazs.p@postaflok.hu Tel.:06/70/2100553

ELADÓ Budapestől 30 km-re Duna-vársányban a BKV-horgásztanyán, téglaóbl épült, téglaesített, bútorozott kis horgászaház. Horgászoknak kitűnő lehetőség. Stég, Duna-part a háztól 15 m-re. Parkolás udvaron belül, azonnal költözhető! Iár:1.999.000. Ft T:06-1-707-2975

ELADÓ Somogyegresen (Siófoktól 40 km-re) kétszobás családi ház. Víz, villany, kábel TV, telefon van, gázcsanak az udvarban. Irányár: 2 850 000 Ft. Érdeklődni lehet:+36 (1) 266 1806, és a +36 (30) 4607842-es telefonszámon.

ELADÓ XVII. kerület Kaszáló Lakótelepen, I. emeleti 54 nm-es 2 szobás, nagy erkélyes, nagy konyhás, külön WC-s, vízáros lakás. Érdeklődni: 20-991-6333, 20-464-0697

ELADÓ Veszprém megyében, Nemesahanyban, Sümegtől 20 km-re, 96m2 alapterületű, (2 szoba, fürdő, WC, konyha, nappali, kertre néző terasz) alapincézett, központi fűtéses családi ház – tetőtér beépítési lehetőséggel –, nagy kerttel (s további telekvásárlási lehetőséggel). Irányár 12,5 millió forint. A hirdetés megjelenése után elsőként jelentkező vásárló 500 000 Ft kedvezményt kap! Érd: +36 20 437-3157-es számon, vagy az olcsokucko@gmail.com e-mail címen.

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, teakonyhás 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 albérlet keresek. Tel.: 06-20-459-8986

KIADÓ jó közlekedésű helyen, X. ker. lakásomba egyedülálló, megbízható női lakóársat keresek. Jármuvezetők előnyben! 20 E+ rezsi fele (kb 25 E). Érdeklődni: 06-20-3320478

KIADÓ (vagy eladó Irányár:23 M Ft) Déli Pályaudvarnál kétszobás, berendezett lakás Email:bujdosobalazs.p@postaflok.hu Tel.:06/702100553

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

KIADÓ Budafokon 60 nm-s önálló családlház-rész Csendes helyen nagyon jó közlekedéssel. Éjszakai, szolgálati járat is van. (50.000,- + rezsi). Jelentkezni az alábbi számon lehet: +36/308645959.

KIADÓ Budapesten, (IX. kerület. Lobogó u. I. em.) 1-és félszobás, bútorozott 54m2 lakás 50ezer Ft+ rezsiért. Közélen: Lidl, Spar, posta, Érdeklődni lehet: 8:00-12:00, valamint 15:00-19:00 óra között a 06 70 209 1774-es telefonszámon.

VEGYES

ELADÓ 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.

BKV-S NYUGDÍJASOK FIGYELEM!

Kivételes üdülési, pihenési, gyógyulási lehetőséget kínálunk Hajdúszoboszlón a HUNGAROSPA GYÓGYFÜRDŐ-ben, a reumások Mekkájában.
Az étkezés (reggeli és vacsora), a szállás: 3.900 Ft/éj.
6 éjszakára 6x3.900 Ft =csak 23.400 Ft
Az ár az idegenforgalmi adót is tartalmazza: 410 Ft/éj.

Az orvos által kiírt gyógykezelés egyénenként külön fizetendő. (kb. 1000Ft/nap) 4 kezelés, ami tartalmazza a gyógyfürdő belépőt is.)

INFO, JELENTKEZÉS:

Bánházi Ferenc

(Bp. Trolibusz Közlekedési Nyugdíjasok Szakszervezet Elnöke)

**Tel: +3630/202-7493,
06-1-306-6992**

AKCIÓS WELLNESS ÜDÜLÉS HAJDÚSZOBOSZLÓN

BKV-dolgozók és családtagjaik részére a szolgáltatásunk áraiból 10% kedvezményt biztosítunk. Igényes, új villában felpanziós 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 a wellness-centrum korlátlan használatát (gyógyvízes medence, pezsgőmedence, gőz- és illatkabin, szauna, infrasauna, napozóterasz).

ELŐSZEZON (06.11-ig)

23.900 Ft/fő/3 éj 29.900 Ft/fő/3 éj

FŐSZEZON (06.12-től 08.27-ig)

29.900 Ft/fő/6 éj 39.900 Ft/fő/6 éj

ÜTŐSZEZON (08.28-tól 2012.06-ig)

23.900 Ft/fő/3 éj 29.900 Ft/fő/6 éj

Az ár nem tartalmazza az FÁ-t 410 Ft/fő/éj.

Üdülési csekk, étkezési utalvány és egészségpénztár elfogadóhely.

BEJELENTKEZÉS:

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

www.primavilla.hu

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, ágyneműtartós szekrényke 10 ezer Ft és egy TV állvány 20 ezer Ft-ért. Eladó még két nagyon szép állapotú, megkímélt fotele 20.000Ft/darabon. Tel: 06-20/459-9233

Eladó használt, jó állapotban lévő, vegyes tüzelésű kazán (kb. 300 kg) 50 000 Ft-ért, + táglási tartály 15 000 Ft-ért.

Érdeklődni lehet a 06/24/400-909 vagy a 06/30/479-95-19 telefonszámon.

ELADÓ Suzuki Ignis-re: 1db 50kg-ig terhelhető, zárható tetőboks keresztartókkal 25.000Ft-ért, Eladó továbbá egy szakszervízben kiszertelt, komplett Caesar autóriasztó ablakmodullal, 2db távirányítással, (ugrókód, indításgátló, rablásgátló, belsőtérvédelem) 35.000Ft-ért, valamint 1db Whirlpool hűtőláda (B energiasztályú, keveset használt) 45.000 Ft-ért.

Érdeklődni lehet napközben a Ferencváros kocsiszímben Oravecz Gábornál, vagy a

HITELEK!!!!

Jutalékmentes

ügynintézés!

500 000FT▶

11 103FT ▶

84 HÓNAPRA

Lakás, gépjármű,

és jelzáloghitelek!

Ügynintézőket 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 ükletkötőket keresek magam mellé magas jutalékkal!
Tel.: 20/479-47-49
BKV-s számról ingyen hívható!

JÁRMŰ

Eladó Suzuki Swift 1.3 GLX 2001-es kék színű 69.000 km-rel, megkímélt, rendszeresen szervizelt. Központi zár, riasztó, elektromos ablak, 2 légszák, ABS, immobiliser, ködlámpa. Irányár: 690.000 Ft. Érdeklődni a 06/30/9068826 telefonszámon.

Szeretnénk köszönetet mondani azoknak a barátoknak kollégáknak és mindazoknak akik elküldték utolsó útjára édesapámat Simita Imrét február 18-án. Felesége: Mária és fia Zsolt, Kornél és Imre

Irány Szentendre!

MEGNYÍLT A MÚZEUM

A nap szenzációja, a Miskolcon felújított Ikarus 620-as, a „kabrió” városnézővel néz farkasszemet

Lassan húsz éve, hogy felavatták a szentendrei Városi Tömegközlekedési Múzeumot. Azóta folyamatosan szépült és gazdagodott a létesítmény, s idén is – a hagyományainak megfelelően – április első hétvégéjén nyitotta meg kapuit a közönség előtt.

Az április 2-án megrendezett „nyitóbulin” igazán nem lehetett panasz az időjárásra: a csodás tavaszi nap sok-sok érdeklődőt csábított a színvonalas rendezvényre, amelynek szenzációja kétségkívül a Miskolcon felújított Ikarus 620-as busz volt, előző lapszámunk „poszterhőse”, de emellett számos gyerek- és szakmai program várta az érdeklődőket. A sikeres eseményről tekintsek meg képriportunkat!



Valaha a vasutasok, most a gyerekek kedvence a hajtány

A munkavédelmi előírások betartása mellett a szentendrei üzemet is megtekinthették az érdeklődők



A FAÜ városnéző Ikarusa is „tisztelét tette”

Támogassa Ön is adója 1%-ával a Városi Tömegközlekedés Történeli Egyesületet



Adószámunkat megtalálja, valamint egyesületünkéről részletesebben tájékozódhat a www.vtte.hu honlapon

Támogatóink:



Proto Prevent Kft.
FOGLALKOZÁS-EGÉSZSÉGÜGYI KFT.

AZ EGÉSZSÉGMEGŐRZÉS A LEGJOBB BEFEKTETÉS

1087. Budapest, Kerepesi út 29/C
Tel.: 06-1-461-6500 / 29435 mellék

SZŰRŐVIZSGÁLATAINK

Arteriográf, prosztatatarák szűrés
Helicobacter szűrés

EGÉSZSÉGCENTRUM

1089. Bp., Győrffy I. u. 12.
Tel.: 06-20-9-555-763

KEDVEZMÉNYES BÉRLETEK:

Gyógymassázs, Infraszauna, Jáde-köves masszázsa, Sókamra-Somadrin, Magnethoterápia

BKV ZRT. DOLGOZÓINAK ÉS HOZZÁTARTOZÓIKNAK
KEDVEZMÉNYES ÁRAK!

Egészségpénztári kártya elfogadóhely!

KÉRJÜK, ADÓJA 1%-ÁVAL

támogassa a Magyar Villamosvasút-történeli Egyesület munkáját, legendás villamoskocsik megmentését és felújítását! Adószámunkat, bankszámlaszámunkat és a szükséges formanyomtatványt a honlapunkon találja.



www.mavite.hu