

MOZGÁSBAN

XLIII. ÉVFOLYAM

5. SZÁM

AKTUÁLIS

Megnyílt a KöKi

HÍRÜNK A NAGYVILÁGBAN

Ezerarcú BKV



FORGALOMBIZTONSÁGI VETÉLKEDŐ

Taroltak a békávések

Programajánló az őszi

ORGONAESTEK A SZENT ISTVÁN BAZILIKÁBAN

A pénteki és hétfői orgonakoncerteket ajánljuk mindazoknak, akik kedvelik az egyházi művészetet, a zenét, valamint a zeneirodalom legismertebb szerzőit. A Bazilika szentélyében előadott koncertek során Albinoni, Vivaldi, Bach, Gounod, Stradella, Beethoven, Mozart, Bizet, Schubert és Liszt Ferenc alkotásait Kossuth- és Liszt-díjas művészek szolgáltadják meg. A hangversenyek közben pedig (műsoridő 70 perc) mindenki kedvére gyönyörködhet a méltán híres freskókban, műalkotásokban.

A koncertek időpontjáról, és a részletekről bővebb információ: www.organconcert.hu; <http://bazilika.biz/>

GESZTENYE FESZTIVÁL

Budaörs-Tétény

2011. október 15., szombat

Bővebb információ: <http://www.fesztival22.hu/gesztenye>

OLDTIMER SHOW

Budapest, SYMA Rendezvényközpont

2011. október 29., szombat –
november 1., kedd

Az idén 5 éves jubileumát ünneplő Oldtimer show Közép- és Kelet-Európa legnagyobb veteránjármű kiállítása. Idén a „Youngtimer” szekcióban olyan, majdnem veterán korú autókat is megtekinthetnek a látogatók, amelyek igazi különlegességeknek számítanak.

Bővebb információ: <http://www.oldtimershow.hu/>

SZIGLIGETI SÜLLŐFESZTIVÁL

Szigliget

2011. október 22., szombat –
október 23., vasárnap

Bővebb információ: www.sullofesztival.hu

A Szigligeti Süllőfesztivál igazi hagyományörző rendezvény a Balaton partján, ahol halételekkel és helyi ételkülönlegességekkel kedveskednek az oda látogatóknak. Bemutatkoznak a helyi borászok, lesz kézműves vásár és különböző színes programok, amelyek a gyermekeket is szórakoztatják.

Újbor és Sajt Fesztivál

Magyar Mezőgazdasági Múzeum

Budapest, Városliget, Vajdahunyadvár

2011. november 26., szombat –
november 27., vasárnap

Magyarország legjobb újboraival és kiváló minőségű kézműves sajtokkal kecsegtetnek a szervezők, de érdekesnek ígérkezik a Magyar Pékszövetség kóstolóval egybekötött termékbemutatója is.

Bővebb információ: <http://www.ujboressajtfesztival.hu/>

KARINTHY SZÍNHÁZ

Buda egész évben játszó színháza idén,
szeptember 1-jén ünnepelte
fennállásának 30. évfordulóját.

Az évad legújabb bemutatójára október 28-án kerül sor. Fodor László: A templom egere című vígjátékában színpadra lépnek:

Kovács Patrícia, Mihályi Győző, Schruff Milán, Bartsch Kata, Schnell Ádám, Kertész Péter, Németh Gábor és Honti György.

2011. december 16-án még egy kerek évfordulót ünnepel a Karinthy színház Mikszáth Kálmán Szent Péter esernyője című darabjával. Karinthy Mártont idézve ekkor, a 100. jubileumi bemutatón, „a csodában bízva terítjük magunk fölé Szent Péter esernyőjét.”

A színház programjáról bővebb információ: karinthy.szinhaz.org

tartalom

PROGRAMAJÁNLO 2.

HÍREK 4.

KOMMUNIKÁCIÓ

Ezerarcú BKV6-7.

AKTUÁLIS

Új utakon a villamosok 8.

Megnyílt a KöKi 9.

Hajózzunk együtt! 10.

BIG..... 10.

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG

Taroltak a békavésok..... 11.

POSZTER

TW6000 12-13.

A JÖVŐ KÖRVONALAI

A zöld kihívás 14-15.

TROLI

Troli Nyílt Nap 16.

HÉTKÖZNAPOK HŐSEI

Egy elégedett

villamosvezető..... 17.

FÉNYSZÓRÓ

BKV faktor.....18-19.

VISSZAPILLANTÓ

Volt egyszer egy

munkástanács 20.

GYÁSZ

A hősök köztünk élnek 21.

SPORT..... 22.

HIRDETÉS 23.

AUTÓMENTES NAP 24.

Tisztelt Olvasók, kedves kollégák!

Bár a naptár szerint vége a nyárnak és beköszöntött az ősz, ezt az időjárásban eddig nem éreztük. Rövid nadrágban andaloghattunk az Andrássy úton az Autómentes hétvégén, amelyről képes riportunkban számolunk be, és még piknikezhettünk a Margitszigeten, ahol szeptember 19-től újra megáll a 4-6-os villamos. Öröközöldekkel is kedveskedünk: visszatérő téma a zöld, azaz környezetbarát közlekedés. Ezúttal annak jártunk utána, milyen környezetbarát megoldásokon dolgoznak az autóbuzsziparban. És szintén öröközöldeket énekelnek azok a kollégák, akik zenei tehetségükkel tűnnek ki közülünk. Róluk is szól egy összeállítás - bár ezt nem dalban mondjuk el.

Az ősz persze változásokat is hoz, hiszen ez az elmúlás évszaka, amikor a természet felkészül a télre, hogy utána újra, megújult erővel törjön ki a tavasz. Így van ez a BKV-nál is. Átmeneti időszakot élünk, sok változással. Távozott a Társaság éléről Dr. Kocsis István vezérigazgató, feladatait Dr. Várszegi Gyula elnök vett át.

És az ősz kicsit a visszaemlékezés, a számvetés évszaka, amikor visszanézünk, értékelünk, emlékezünk. Mi is ezt tettük. Megemlékeztünk arról, hogy „Volt egyszer egy munkástanács”, kis nosztalgizásra kértük villamosvezető kollégánkat, Szűcs Rozáliát, aki életéről mesél nekünk, és nem tehettük meg, hogy ne emlékezzünk kedves Kollégánkra, aki életét vesztette, amikor egy elszabadult buszt próbált az úton tartani.

De persze ősz ide vagy oda, azért nemcsak a múlt járt az eszünkben: lapunkban tolmácsoljuk annak a párnak a köszönetét, akiknek esküvőjét, életük legszebb napját tette emlékeztetéssé buszvezető kollégánk; csemegézünk a világ híreiből; bemutatjuk az Előre SC új edzőjét; írunk a 37-es és 18-as villamos vonalak felújításáról, valamint a KÖKI átadásáról.

Nem utolsó sorban pedig igyekeztünk összeírni, milyen színes programokat, eseményeket, megmozdulásokat szervezett a kommunikációs csapat azért, hogy megmutassuk: színes, vidám, ezerarcú ez a BKV. A címlapon pedig büszkeségeink mosolyognak: a tizennyolcadik alkalommal megrendezett Községi Közlekedési Járművezetők Országos Forgalmobiztonsági Vetélkedő BKV-s győztesei.

Reméljük, a jó idő továbbra is tart még, hiszen számos program vár ránk az ősszel, amelyekről programajánlónkban olvashatnak.

Bízunk benne, hogy ebbe az őszi lapszámba is olyan témákat szüreteltünk, amelyeket szívesen olvasnak, olvastok kedves Kollégák!

a Mozgásban magazin szerkesztősége.

Vezetői változások

Szeptember 5-én Dr. Kocsis István vezérigazgató, majd két nappal később Dr. Tomasitz István jogi igazgató is távozott a BKV Zrt.-től. A megüresedett vezérigazgatói poszt betöltésére Dr. Tarlós István főpolgármester ír ki pályázatot. Az új vezérigazgató érkezéséig a vállalatot a BKV Zrt. és a BKK igazgatóságának elnöke, Dr. Várszegi Gyula vezeti, míg a jogi igazgatóság vezetői feladatait Dr. Környei Éva jogi osztályvezető látja el. Feladatunk változatlanul Budapest és környéke közösségi közlekedésének zavartalan biztosítása – ehhez pedig nélkülözhetetlen mindannyiunk tudása, szakértelme, elkötelezettsége és együttműködése.



ÚJRA MEGÁLL A KÖRÜTI VILLAMOS A MARGITSZIGETNÉL

Szeptember 19-től újra megállnak a villamosok a Margit hídon, a felújított Margitsziget megállóhelyen.

A Margit híd felújítása 2009. augusztus 21-én kezdődött. Azóta a villamosok nem álltak meg a Margitsziget megállónál. A korábbi gyalogos aluljáró helyett az immár jelzőlámpás, akadálymentes megállót szeptember 19-e óta vehetik birtokba a szigetre igyekvők.

Közös összefogással a hatékonyabb ellenőrzésért

Közel három hónapja járják ismét együtt a közterület-felügyelők és a BKV jegyelenőrei a fővárosi autóbusz- és villamosvonalakat. A BKK kezdeményezéseként megvalósult közös együttműködés egyértelmű pozitív hozadéka, hogy az ellenőrzött vonalakról gyakorlatilag eltűntek a jogosulatlanul utazók, azaz a bliccelők.

Az év eleji tesztidőszak kedvező tapasztalatai azt mutatták, hogy a közterület-felügyelők és a BKV-ellenőrök együttes ellenőrzése igen eredményes: drasztikusan csökkent a bliccelők száma, és növekedett a pótdíjfizetési hajlandóság. Az ok igen egyszerű: a közterület-felügyelő hivatalos személyként igazoltathatja a bliccelőt, így megszűnt a fiktív adatok bediktálásának lehetősége. Amellett, ha szükséges, a közterület-felügyelők a rendőrök kiérkezéséig feltartóztathatják az érvényes jegy vagy bérlet nélkül utazókat, ha azok nem hajlandók igazolni magukat. Az elmúlt három hónapban 64 potyautas csak a közterület-felügyelőnek volt hajlandó bemutatni az okmányait, 65 alkalommal viszont a közterület-felügyelőnek sem, ezért ezekben az esetekben rendőri intézkedésre került sor. Ha a megállóban feltűnnek a közterület-felügyelők, vannak, akik fel sem szállnak a járműre, vagy ha fent vannak, azonnal megszakítják utazásukat. A közös ellenőrzés előnyös hozadékaként növekszik az utasok és a járművezetők biztonságérzete, hiszen a zsebtolvajok, a rongálók és a randalírozók sem garázdálkodhatnak büntetlenül, ráadásul – a fizető utasok legnagyobb meglepedettségére – az utazási feltételeket nem teljesítőket is leszállítják.

A kedvező tapasztalatok nyomán a Budapesti Közlekedési Központ, a BKV Zrt. és a Fővárosi Közterület-felügyelet egyértelműen amellett foglalt állást, hogy jelentősen emelni kell a programban résztvevő közterület-felügyelők számát.

A közös ellenőrzésre a járműveken elhelyezett matrica és hangos utastájékoztató is figyelmeztet – a sikeres együttműködés nyomán immár bármelyik fővárosi vonalon számíthatnak utasaink a közterület-felügyelők és a jegyellenőrök együttes megjelenésére. A cél azonban továbbra sem a pótdíjazás, hanem a viteldíj-fizetési hajlandóság ösztönzése, azaz annak tudatosítása, hogy az igénybe vett szolgáltatásért mindenkinek fizetnie kell.

ÚJ VILLAMOSOK ÉRKEZNEK DEBRECENBE

A debreceni önkormányzat hatodik közbeszerzési felhívása végül eredményes lett, így végre új villamosok érkezhetnek a cívisvárosba. A korábbi öt tender eredményét megsemmisítették. A legutóbbi pályázatra hatan adták be a jelentkezésüket, amit olcsóbb (38 millió eurós) ajánlatával a spanyol Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF) nyert. A 2-es villamos pályáját a tervek szerint 2012. május 31-ére építik meg, az első új villamos pedig 2013 őszén érkezhet Debrecenbe.



HÍREK A NAGYVILÁGBÓL

Vegyes üzemű MAN busz Rióban

A „Rio fenntartható közlekedése” elnevezésű program részeként egy új, környezetbarát prototípus állt forgalomba Rio de Janeioban.

A Volksbus motorja az MAN és a Bosch cég közös fejlesztése, dízel-földgáz üzemű, megfelel az Euro V-ös környezetvédelmi normának. A jármű képes csupán gázolajjal is haladni, de optimális esetben a gázfogyasztása a 90 százalékot is eléri, ilyenkor a szilárdrészcseke-kibocsátás 80 százalékkal, a széndioxid-kibocsátás pedig 20 százalékkal alacsonyabb. Rio de Janeiro már a 2014-es FIFA és a 2016-os olimpiai játékokra készül, jelenleg azt vizsgálják, hogy hogyan lehetne a rendezvények alatt a leghatékonyabban és a legkörnyezetkímélőbb módon megoldani a város és agglomerációjának tömegközlekedését.



ÚJ HIDRAULIKUS BUSZT MUTATTAK BE AMERIKÁBAN

Az Altair környezetbarát hajtású LCO-140H jelzésű hidraulikus hibrid busz a tervező cég közlése szerint 30 százalékkal kevesebbet fogyaszt mint az elektromos hajtású hibridek. A busz motorját a Cummins, a hidraulikus rendszert az ipari automatizálás terén nagy múltú Parker Hannifin cég szállítja.



VALÓS IDEJŰ BUSZMENETREND

Továbbfejlődik az utastájékoztató Londonban, mivel a buszmegállóban kiírt érkezési idők ezentúl otthonról is figyelemmel kísérhetők. Érdekes, hogy ilyen kijelző minden egyes londoni megállóban van, ott is, ahol csak egy járat áll meg. Egy új fejlesztésnek köszönhetően ezeknek a kijelzőknek az adatai a londoni közlekedési cég honlapján valós időben követhetők.

STADLEREK LONDONNAK

A London déli részén fekvő croydoni villamosüzem a meglévő Bombardier flottát kiegészíteni képes új kocsik után nézett. Ennek oka jórészt az utasszám-növekedés volt. A pályázatra többen jelentkeztek, végül a befutó a Stadler lett. Az új jármű vélhetően 2012 tavaszán állhat forgalomba.

Tisztelt BKV!

Nővérem esküvőjére, augusztus 27-ére béreltünk egy különjáratú autóbust Gyálra.

Önökön keresztül szeretnék köszönetet mondani Sofőrjünknek, aki lelkesedésével, nagyon pozitív hozzáállásával hozzájárult ahhoz, hogy ez a különleges utazás az ifjú pár, és minden vendég számára emlékezetes maradjon. Kérem, hogy köszönetemet tolmácsolják dolgozójuk felé! További jó munkát kívánok Önöknek! Üdvözlettel: Kovács Réka, Gyál



Átadott P+R és B+R parkolók

Új közvilágítással ellátott 105 személygépkocsi és 20 kerékpár tárolására alkalmas parkoló, az esélyegyenlőség szellemében pedig külön mozgássérült parkolók létesültek a H6 -os HÉV Szigetszentmiklós-Gyártelep megállójában.

Az augusztus végén megtartott projektzáró rendezvényen a BKK részéről Somodi László stratégiai, fejlesztési és beruházási igazgató, társaságunk részéről Géber András osztályvezető, Simon Csaba főmunkatárs és Karászi Zoltán közlekedésmérnök vett részt.

A projekt kivitelezési munkálatai még 2010 októberében kezdődtek. A térfigyelő kamerákkal megfigyelt és a rendőrség épületével szemben található területen éjjel-nappal ingyen parkolhatnak az autósok és a kerékpárosok. A parkolók építésének elsődleges célja volt, hogy erősödjön a közösségi közlekedés Budapest agglomerációjában. A beruházás révén az ingázók kényelmesen és biztonságosan kombinálhatják az egyéni és a közösségi közlekedés előnyeit.

A fejlesztéssel nem csak az utazás vált kényelmesebbé, hanem rendezettebb lett az állomásépület környezete, amely zöld felülettel is bővült.

Ezerarcú BKV

A BKV-t Budapesten és vonzáskörzetében mindenki ismeri, sőt, a legtöbb vidéki is tudja, a három betűs mozaikszó a főváros közösségi közlekedését biztosító nagyvállalat neve. A nagy múltú cégnek nem tettek jót a politikai csatározások, és az egyre növekvő átlagéletkorú járműpark is okot ad a kritikákra... A kommunikációs csapat mégis azért dolgozik, hogy a megtartsa a társaság jó hírnevét, és felvillantsa a BKV emberi arcát, sokszínűségét.

Manapság divat szidni a BKV-t – mert hát kit szidjon az ember, ha nem az épp az orra előtt elmenő villamos vezetőjét, vagy a késő autóbusz sofőrjét. A megállóban várakozó türelmetlen utasok mindig jobban szerkesztenének menetrendet, mint az ezzel foglalkozó szakemberek, és persze a jegyrendszer megreformálására is akadnak önjelölt zsenik, nem beszélve a járművek műszaki reparálásáról, a jegyellenőrzésről és sok egyéb más dologról. Mi, BKV-sok persze azt szeretnénk, ha az utasok észrevennék: becsületesek vagyunk és pontosak, no és lehetőségeink szerint mindent megteszünk azért, hogy a Paraméterkönyv előírásait betartva mindenki eljuthasson A-ból B-be, akár C-n, vagy D-n keresztül.

Ősöreg alapigazság, hogy nem elég a munkánkat jól és pontosan végezni, legalább ilyen fontos, hogy beszéljünk is róla, azaz adjuk el magunkat, tudatosítsuk az értekeinket. Így születik meg az a sok-sok ötlet, amik segítségével a Kommunikációs Igazgatóság igyekszik átfőrmálni a rólunk kialakított negatív képet.

ELSŐ LÉPÉSEK: NOSZTALGIAJÁRATOK

2009 őszén elábrándoztunk: milyen szép lenne Budapesten, a Duna-parton a sötét,

havas decemberi estéken egy csillogó-villogó mesebeli öreg sárga síndöcög! Szerencsére lelkesedésünk átragadt a forgalmi és a műszaki kollégákra is, így ma már elmondhatjuk: a karácsonyi fényvillamossal hagyományt teremtettünk. Olyan nevezetességet, amiért decemberben külföldről is, belföldről is turisták érkeznek a fővárosba, hogy kipróbálhassák, milyen érzés az egyik napon Pesten, a másikon meg Budán végigcsilingelni a fénylő díszköntösbe öltöztetett UV villamossal. A járat egykettőre nagy népszerűségnek örvendett, a nosztalgiázni vágyók pedig már elvárták a folytatást. Lett hát tavaszváró villamos, nyári nosztalgiajárat a Duna-korzón, Dallamos villamos és Mikulásváró villamos...

NYÍLT NAPOK, ÉVFORDULÓK

Rengetegen keresnek meg minket azzal, hogy szívesen járnak körbe a telephelyeket és készítenének felvételeket. A kocsiszínek, járműtelepek nyílt napjai rendkívül népszerűek és mindig sok látogatót vonza-



A TTT AVAGY A TALÁLT TÁRGYAK TÁRLATA

A Múzeumok Éjszakája rendezvénysorozat elképzelhetetlen a BKV nélkül. Nem csupán a hatalmasra duzzadó látogatói létszám utazásáról gondoskodtunk, hanem favázas nosztalgiavillamossal, a Deák téri Földalatti Vasúti Múzeumban pedig meghosszabbított nyitva



tartással, és egy különös, extra tárlattal vártuk a családokat. Az ügyfélszolgálatra kerülnek mindazok a tárgyak, amiket a feledékeny utasok a járműveken hagynak. Az egyébként három hónapig őrzött, néha bizarr tárgyakat látva a kommunikációs csapat megke-reste az ügyfélszolgálatot azzal az ötlettel, hogy kiállítanánk az érdekesebb darabokat a Deák téri múzeumban. A tervezés izgalma it tettek követték: kiválogattuk a kiállítási tárgyakat, polcokat rendeltünk, egyeztettünk, rendeztünk, pakoltunk és izgultunk, no meg gondoskodtunk róla, hogy a sajtó is megneszelje a hírt. A gondnokság jóvoltából rengeteg, kicsi cetlivel ellátott régi kulcsot hagytunk el a járműveken, amik egyúttal a kiállítás megnyitójára – a Múzeumok Éjszakája idejére – invitálták a szerencsés megtalálót. Az utolsó percig rakosgattuk a tárgyakat, és izgatottan vártuk, mit szól a közönség. Hatalmas siker lett, többezres látogatói létszámmal. A különleges kiállítás rengeteg pozitív sajtóhírt generált, olyannyira, hogy az időközben beérkezett tárgyakból frissítettük a kiállított anyagot, és meghosszabbítottuk a nyitva tartást. Ötletekben és lelkesedésben nincs hiány, így bízunk benne, hogy ha lassan is, de javul a BKV társadalmi megítélése.

nak, akárcsak a közlekedéstörténeti, vállalati évfordulók, vagy épp a gyermeknap rendezvények. A Kulturális Örökség Napjain tárt kapuk fogadták az érdeklődőket a 106 éves Ferencváros kocsiszinben és a mellette lévő Ferenc áramátalakítóban, valamint a 122 éves Baross kocsiszinben. Hogy az élmény teljes legyen, a vendégeket nosztalgiavillamosok szállították, fedélzetükön korhű ruhában szolgáltatot teljesítő kalauzokkal. Ilyenkor sokan rácsodálkoznak: milyen rendes, segítőkész és okos emberek dolgoznak a BKV-nál!

CIVIL EGYÜTTMŰKÖDÉSEK

2011 az Önkéntesség Európai Éve. Egyre több civil szervezet kereste meg a BKV-t azzal, hogy szívesen részt venne a megállóhelyek, állomások megszépítésében. Örömmel fogadtunk és támogattunk minden kezdeményezést, így például tavaly a Színes város projektet, amely az egykori Moszkva, ma már Széll Kálmán tér hangulatát tette vidámbbá különleges festésével és utcabútorai-val, avagy a Zöld Kakas Líceum diákjainak ötletét, midőn a 3-as metró Pöttyös utcai állomása kapott vidám külsőt a kreatív diákoknak köszönhetően. Az Itt Élünk Egyesület jóvoltából a H5-ös, azaz a szentendrei HÉV vonalán művészi graffitik kerültek a Kaszásdűlő és az Aquincum megállóhelyek utasváró pavilonjaira. A Műcsarnok Beton és festék címmel pályázatot hirdetett, és a BKV a Budapesti Közlekedési Központtal karöltve örömmel társult a felhíváshoz, így egy, az 5-ös vonalon közlekedő autóbusz oldalát díszíthette a kecskeméti Katona József Gimnázium csapatának díjnyertes alkotása. A társadalmi felelősségvállalás jegyében egy civil szervezet és egy magáncég közösen vállalta,



AUTÓMENTES NAP

Budapest önkormányzata az idén 10. alkalommal rendezte meg az Európai Mobilitási Hetet – benne az ezúttal két napos Autómentes Hétvégével az Andrassy Korzón. A BKV-s csapat az öreg IK180-as csuklóst és a modern ötajtós EBSF tesztbuszt, az MAN Lion's City GL-t állította ki, ráadásul KRESZ-tesztekkel, mini KRESZ-pályával, tesztvezetéssel, helyszíni ügyfélszolgálat-tal, arcfestéssel, PET palackokból való autóbusz építéssel, BKV-s ajándéktárgyak vásárlási lehetőségével várta a családokat. A tesztvezetés egész napos regisztrációja gyorsan betelt – az Andrassy út két oldalán 4 autóbusz kormánykerekénél 20 percenként cserélődtek az önjelölt buszsofőrök. A színpadon Király L. Norbert, az X-faktor különleges felfedezettje varázsolta el a közönséget olyannyira, hogy alig akarták elengedni. A jól sikerült rendezvénnyel nem volt más célunk, mint folyamatosan tudatosítani, hogy a városban az autó helyett vonzóbb, gyorsabb, egyszerűbb és környezetkímélőbb életforma a közösségi közlekedés használata. (Az eseményről képes összefoglalót magazinunk hátsó oldalán találunk.)



hogy saját költségükön lefestik a hűvösvölgyi villamosvonal utasváró pavilonjait, így ezek a megállóhelyek a példás kezdeményezés nyomán firka- és plakátmentessé váltak. Az Ökumenikus Ifjúsági Alapítvány október közepére szervez önkéntes takarítást a 61-es villamos hűvösvölgyi végállomáshoz közeli szakaszára, hogy felhívják a figyelmet az önzetlen segítségnyújtás fontosságára.

SEGÍT A BKV IS

De nem csak a BKV-t támogatták, a BKV kollektívája is sokat segített. Látva, mennyi PET palack kerül naponta a szemétkbe, úgy döntöttünk, gyűjtést szervezünk, és pénzre vált-

juk a hulladékot, hogy most mi segítsük a környezetvédelemmel foglalkozó civil szervezetek munkáját. Megkezdődött hát a plakátgyártás és –ragasztás, beindult a gyűjtés és szállítás. Hatalmas mennyiségben áramlottak a kiürült palackok az igazgatóságra, megtöltve valamennyi rendelkezésre álló raktárt és teret. Ugyanilyen sikerrel mozdult meg a BKV kollektívája akkor, amikor az árvíz fenyegette, vagy a vörösiszap által elöntött falvak várták a segítséget, de tragikus körülmények között elhunyt járművezető kollégánk árvái iránt sem maradtunk közömbösek. Mindez azt bizonyítja, hogy a BKV összetartó, melegszívű csapat, aki egy emberként, szívesen segít a bajba jutottakon.

MEGÚJULT SALAMON, KIOSZKOK A TELEPHELYEKEN

Nem csak az utasok, hanem a dolgozók helyzetét is igyekszünk megkönnyíteni. Tudjuk, hogy munkatársaink közül sokan nem rendelkeznek belső e-mail címmel, így ők nem láthatják a Salamont, a BKV belső intranet hálózatát. Tudjuk azt is, hogy csupán csepp a tengerben, de az IT-vel összefogva tavaly sikerült néhány számítógépterminált, úgynevezett kioszkokat telepíteni több telephelyre, hogy ezt a hátrányt egy kissé mérsékeljük. A honlap arculatához igazodva megújítottuk a Salamon kezelőfelületét, modernizáltuk a tartalmat, és azon dolgozunk, hogy az e-hírlével is mihamarabb megfelelően munkatársaink elvárásainak. Arra biztatunk minden kedves kollégát, segítse munkánkat, ossza meg velünk véleményét, mi pedig gondoskodunk arról, hogy javaslataikat meg is valósítsuk!

Új utakon a villamosok

MEGÚJULT A 37-ES ÉS A 18-AS VILLAMOSOK VONALÁNAK EGY-EGY SZAKASZA

Az Őrház és az Éles sarok között 50 helyett nemrég még 10 km/h-val dőcögött a 37-es villamos. A pálya rossz műszaki állapota bizony jelentősen megnövelte a menetidőt és egyben csökkentette a vonalon utazni szándékozók számát. 2010 decemberében a gépi vágánymérés is megerősítette, hogy a felújítás elodázhatatlan, hiszen a geometria értékek számos ponton elérték már a beavatkozási határt olyannyira, hogy előbb-utóbb a villamos közlekedés leállítása is szóba kerülhetett volna.



A felújítás július 9-én kezdődött, a szükséges anyagok többségét a BKV Zrt. biztosította. A négy hétig tartó vágányzár idején ezen a szakaszon 2138 vágányméternyi vasúti pálya újult meg, 3 méteres tengelytávolságban. Nemcsak a vágányokat építették át: kicserélték a vágány alatti alépítményt is, amelyben végig hosszivárgó épült, így a vízelvezetés is korszerűbbé vált. Az útátjárók és a megállóhelyek sem maradtak ki a korszerűsítésből: a szakasz hat peronja az esélyegyenlőség jegyében megújult, és ma már akadálymentes közlekedést biztosít a fogyatékkal élő utasok számára is.

Augusztus 6-tól három, korábban leromlott műszaki és esztétikai állapotban lévő utasváró pavilon fogadta ismét a régi fényében az utasokat. Az áramellátási hálózaton ugyan költségtakarékossági okok miatt csak a legszükségesebb munkák elvégzésére futotta, de így is lecseréltek hat tartóoszlopot és a hozzájuk tartozó keresztodronyokat, szerelvényeket. A többi oszlopot lefestették, és kijavították a lábazati hibákat.

Az átépült vágányon immár újra 50 km/h a megengedett haladási sebesség. Bár még október végéig tartanak a kisebb utómunkálatok – szegély- és csatornaépítések, aszfaltjavítások – de ezek már nem akadályozzák a villamosközlekedést.



A régi felvételen is a Szent Gellért rakpart felújítása zajlik, igaz sok-sok évtizeddel ezelőtt. Akkor még valószínűleg senki nem sejtette, hogy az itt közlekedő 9-es és 63-as villamos az ezredfordulóra a múlt kódéba vész, de akkor még azt sem tudhatta senki, hogy az akkor még csak tervezett Erzsébet hídról a 19-es villamos errefelé veszi majd az irányt. Ám ma már ez sem aktuális. 1972 óta az Erzsébet hídon sem jár villamos.

A 18-as villamos Szent Gellért tér és Döbrentei tér közötti szakasza korábban nagypaneles, tömörsínes rendszerű volt. Az építése óta eltelt időszakban a megnövekedett közúti forgalom miatt a pálya elhasználódott és tönkrement. Több helyen megsüllyedt a vágány, fekszinthiba, irányhiba nehezítette a villamosvezetők dolgát, az ívekben pedig a tömörsín jelentős oldalkopása okozott vezetési nehézségeket. Ráadásul a nagypanelek helyenként megsüllyedtek, éleik erősen letöredeztettek, és a panelvályút is több helyen lejárták. A pályahibák miatt ezen a szakaszon 25-30 km/órás sebességkorlátozás volt érvényben, de a tönkrement sínek és panelek nem csak a villamosok, hanem a pályán közlekedő autóbuszok forgalmát is akadályozták.

Az egykori nagypaneles pálya a Szent Gellért tértől az Erzsébet híd alatti egyszerű vágánykapcsolatig mintegy 1328 vágányméter hosszban bazaltbeton burkolattal ellátott rugalmas ágyazású CDM felépítményűre épült át. Mivel a felújítással egyidőben a Fővárosi Vízművek épp nyomóvezeték-kiváltási munkálatokat végzett az érintett útszakaszon, összehangolt munkára volt szükség. A bazaltbeton burkolat betonozását például rendőri forgalomirányítás mellett, éjszakai üzemszünetekben végezték.

Az Erzsébet hídi és a Várkert rakparti kiágazó vágánykapcsolat között aszfalt burkolatú bebetonozott talpfás felépítményre cserélték a megrongálódott pályatestet. Bár a Döbrentei téri ívben megmaradt a nagypaneles felépítmény, 314 vágányméternyi hosszban panelinjek-tálással és teljes tömörsín cserével korszerűsödött a pálya. A felújított szakaszon a villamos pályát mára már gömbsüvegsor választja el a közúttól, így sokkal biztonságosabbá vált a közlekedés. A pálya átépítésével egyidőben elvégezték a tervezett kábelfektetési munkálatokat is, kicserélték a Döbrentei utcai áramátalakítóból kijövő hét kábelt, valamint a szakaszoló szekrényeket és a szívópontokat.

A felújításoknak köszönhetően a villamosok kényelmesebben, csendesebben, és végre ismét normál sebességgel közlekedhetnek, ráadásul az utazni vágyók számára újra vonzó, környezetbarát közlekedési alternatívát biztosítanak.

Megnyílt a KÖKI

2011. október 4-én üzemkezdetűl a BKV használatba vette a Kőbánya-Kispesten kialakított új buszvégállomást, ezért valamennyi, június közepén a Határ útig meghosszabbított autóbuszjárat útvonala megváltozott, s a buszok a bevásárlóközpont alatt kialakított új végállomásig közlekednek. Ezzel egyidőben a 93-as és 148-as ideiglenes végállomása is felszámolásra került és ezek a járatok is az új végállomásra költöztek. A Határ úton, a P+R parkoló helyén kialakított ideiglenes végállomás ezzel párhuzamosan megszűnt, így minden érintett autóbuszjárat csak Kőbánya-Kispesten érhető el. A metró forgalma már korábban, szeptember elején helyreállt, azonban a változás így is jelentős mennyiségű utast, és számos munkavállalót érint.

A mostani használatba vétel nem jelenti a terület végleges műszaki átadását, a végállomás és a bevásárló központ továbbra is munkaterület marad. A beruházó vállalta, hogy a még hátralévő építési munkálatokat biztonságosan lehatárolt munkaterületeken, a forgalom folyamatosságának és biztonságának kockázatát nélkül végzi. A korábbi feltételeknek megfelelően valamennyi végállomásra vezető út és járdakapcsolat elkészült, a metró és az autóbusz végállomás közötti utasfolyosókon a gyalogos közlekedés feltételei, ha korlátozott terjedelemben is, de biztosítottak.

Elkészült a járművezetők szociális ellátását biztosító, teljesen új épületrész is, amelynek használata során minden bizonnyal senki sem fogja visszasírni a végállomásra korábban jellemző áldatlan állapotokat. A jegypénztárak helye még kialakítás előtt áll, a végállomáson csak az alvállalkozók által üzemeltetett pénz-



tárakból lehet jegyeket, bérleteket vásárolni, de számos más kényelmi funkció, mint például a liftek és mozgólépcsők üzembe helyezése is várat még magára. Az új végállomáson már minden autóbuszjáratot a végleges helyén talál meg az utazóközönség, a tájékozódásban táblák, térképek nyújtanak segítséget. Az elkövetkező hetek feladata lesz, hogy az első üzemi tapasztalatok alapján áttekintsük a végállomás forgalmi rendjét, és elhelyezzük a végleges utastájékoztató elemeket, amelyek egy részét most még az ideiglenes forgalmi viszonyoknak megfelelő matricák helyettesítene.

Elsősorban a metróállomáson, és a gyalogosfolyosókon érzékelhető azonban, hogy a beruházás még nem érkezett a végéhez: a padló-, fal- és tetőburkolatok számos helyen egyelőre ideiglenesek, hiányoznak a díszítő elemek is. Hasonlóképp hátravan még a bevásárlóközpont átadása, amelyre a közeljövőben kerül sor. Ezután már közvetlenül az épületből is elérhető lesz a metróállomás, így jelentősen lecsökkenhet a buszvégállomáson kényszerűen keresztül gyaloglók száma, ugyanis a végső állapotban – Budapesten egyedülálló módon – az áruház bejárata lesz egyúttal a metróállomás bejárata is.

Kőbánya-Kispest végállomás veszélyhelyzetei

Egy új végállomáson az utasoknak és a BKV járművezetőknek egyaránt alkalmazkodniuk kell az „ismeretlen környezethez”, meg kell ismerni a helyi sajátosságokat.

A végállomás építése, illetve az átadás utáni kezdeti tapasztalatok alapján az egyik kritikus veszélyelem a gyalogosok közlekedése az úttesten. Különösen a Vak Bottyán utcai behajtó felől érkező autóbuszok vezetőinek kell figyelmesnek lenniük, ugyanis a metróhoz igyekvő gyalogosok egy része „toronyíránt” közelíti meg a metróállomáshoz vezető lépcsőt. Ez pedig azt jelenti, hogy a jobbra, illetve balra kanyarodáskor bizony indokolt a fokozott óvatosság. Ugyancsak körültekintést és odafigyelést igényel az autóbuszvezetőktől a megállóhelyekre való be- és kiállás: ne érjenek az oszlopokhoz, ne sodorjanak el gyalogost.

Az autóbuszok útvonalai a végállomás több pontján is keresztezik egymást, ezért különösen figyelni kell a sajátjármű-ütközések elkerülése érdekében. Fontos, hogy kollégáink tartsák be a végállomásra vonatkozó 30 km/h sebességkorlátozást – így nagyobb valószínűséggel kerülhetjük el a váratlan, rendkívüli helyzeteket.

A járművezetők számára fényképes tájékoztató anyag készült, segítségével felkészülhetnek azokra a balesetveszélyes forgalmi szituációkra, amelyek a végállomáson esetlegesen kialakulhatnak. Felhívjuk a járművezetők figyelmét, hogy a forgalmi-műszaki okból félreálló autóbuszok számára kialakított tárolóhely lejtése miatt elkerülhetetlen a kerékfogó ék használata. Számítani kell arra is, hogy a tiltó táblák ellenére gépkocsik hajthatnak be a végállomás területére.

Bízunk abban, hogy mind utasaink mind pedig kollégáink hamar megszokják az új környezetet, és csökken a konfliktusok száma.

Hajózzunk együtt!

Mi, BKV dolgozók csak ritkán autózunk, és amikor igen, szembesülünk a mindennapos dugókkal, ami egyrészt a sok kocsinak, másrészt az utak, illetve az alattuk futó közművek elhasznált állapotából adódó problémáknak köszönhető. Szóval BKV-val utazni már most is sokkal jobb, mint autóval, de jövőre még jobb lesz! Miért? Mert 2012 nyaráról a Duna is tömegközlekedési útvonal lesz – Újpest és a Millenniumi Városcsúcs között, tizenegy és fél kilométer hosszú szakaszon.

Már javában folyik a kikötők építése-felújítása; három új kikötőt (Újpest, Árpád híd, Millenniumi Városcsúcs) építünk, valamint öt, már meglévőt (Meder utca, Jászai Mari tér, Batthyány tér, Petőfi tér, Boráros tér) felújítunk. Korszerű kikötőink részlegesen vagy teljes egészében akadálymentesek lesznek, a Duna vízállásától függően. A tervezés során szakembereink kiemelt figyelmet fordítottak a mozgássérültekkel történő egyeztetésekre. A korszerű utastájékoztatók jegyében a fejlesztés a FUTÁR projekthez is kapcsolódik majd.

De nézzük a részleteket: a 493 millió forintos fejlesztés 90 százaléka uniós forrásból valósul meg, vagyis a BKV-nak „csak” a maradék 10 százalékot kell finanszírozni, ami azért így sem kevés. Járműbeszerzésre sajnos ez a pályázat nem adott módot, ezért a jó öreg BKV hajók szeltek továbbra is a Duna habjait – menetrend szerint közlekedve négyen, csúcsidőben 20 percenként. Hegyimentében (Újpest irányában) egy óra, míg völgymentében (a Millenniumi Városcsúcs irányában) háromnegyed óra alatt teszik majd meg a teljes utat. Hogy ez időben sok vagy kevés, azt döntsék el Önök.

Mi az, amiért mégis biztosan jobb vízre szállni? Mert a hajó környezetkímélő, elkerüli a városi dugót, lehet rajta kerékpárt szállítani, van wifi és büfé, a kilátás pedig gyönyörű. Társaságunk ezzel a projekttel határozott lépést tesz az európai nagyvárosok felé, és egy nagy lépést az élhetőbb Budapest felé.



BIG

Milyen BKV-s témát rejt a kifejezés? Nos, a mozaikszo ebben az esetben is valami „nagy” dolgot jelent. Egy olyan komplex elemző modell rendszerleírása, amely segítségével objektíven vizsgálható az infrastrukturális beruházások indoklottsága és gazdaságossága.

Az Igazgatóság júliusi ülésén döntött egy, az infrás beruházások indoklottságát és gazdaságossági jellemzőit elemző modell kidolgozásáról. Fontos volt, hogy a program ne csak a pályás beruházások vizsgálatában nyújtson segítséget, hanem kiterjeszthető legyen egyéb infrastrukturális alrendszerekre is, másrészt a nagy horderejű beruházási döntések különböző fázisaiban vagy azokkal kapcsolatban is objektív döntési alapot nyújtson. Mindez azért fontos, mert egy kimutatott és bizonyítottan gazdaságos beruházás finanszírozása így könnyebben realizálható, valamint komoly érvrendszert ad a menedzsment és a tulajdonos kezébe. Ez lett a „Beruházások Indoklottsága és Gazdaságossága” (BIG) tárgyú elemző modell, amelyet az Üzemeltetés Elemzési Főmérnökség csapata állított össze.

A BIG egy olyan objektív eszközzel dolgozó, döntés-előkészítő modell, amely a betáplált adatokból „tudományos” alapon képez a döntéshozó számára információkat, mindemellett lehetővé teszi azok korrigálását is, amennyiben erre lenne szükség.

A modell az SAP rendszer, a Paraméterkönyv, a hivatalos menetrend, valamint a forgalmi- vagy műszaki utasításokból származó adatok alapján a várható eredménynek a „legpesszimistább” változatát mutatja meg, így nem fordulhat elő, hogy egy-egy beruházás esetében a túlzott várakozások miatt megalapozatlan döntések születessenek. A végrehajtandó feladatokat a forgalmi és a műszaki jellemzők fontossági szerepét figyelembe véve rangsorolja. Két modulja – az Indoklottsági- és a Gazdaságossági modul – bár egymással kapcsolatban állnak, önállóan is használhatóak.

Az elemzőmodellt az Üzemeltetés Elemzési Főmérnökség fogja rendszeresen használni a Beruházási Terv készítéséhez, de lehetőség van arra is, hogy egyéb szakmai anyagokban, előterjesztések, tanulmányok készítésekor Társaságunk más szakterületei is támaszkodhassanak az innen nyert információkra.

Így a jövőben a BIG alkalmazásával a beruházásokkal kapcsolatos döntések objektívebb alapokon születhetnek meg Társaságunknál.

FORGALOMBIZTONSÁGI VETÉLKEDŐ

Taroltak a békávésok

Szeptember 23-24-én immár tizennyolcadik alkalommal rendezték meg a Közösségi Közlekedési Járművezetők Országos Forgalmbiztonsági Vetélkedőjét.

Az eseménynek idén Budapest adott otthont, az ünnepélyes megnyitó, az eredményhirdetés a BRFK Közlekedésrendészeti Főosztályának Hungária körüli objektumában, az autóbusz gyakorlati verseny a Városligetben, a Dózsa György úton, a villamos a 37-es Salgótarjáni úti szakaszán kialakított pályán, a trolisoké pedig a Zách utcai Pongrácztelepen zajlott.

A vetélkedőre tizenkét autóbusz, négy villamos és három trolibusz csapat (3 fő) nevezett az ország különböző pontjairól, társaságunkat több buszos, villamos és trolibusz csapat képviselte. A csapatok tagjai a társasági vetélkedő legjobbjaiból álltak. Az elméleti kérdésekben 153, a gyakorlati versenyen 300 volt a maximálisan elérhető pontszám. Örömmel jelenthetjük, hogy a XVIII. vetélkedő, amelynek előkészítésében, lebonyolításában – a korábbi évekhez hasonlóan – a BKV Zrt. jelentős szerepet töltött be, mindhárom ágazatban a békávésok sikerével zárult. A buszosok versenyét a BKV II. csapata (Oláh Gábor, Haibach János, Szűcs Sándor), a trolisokét a BKV II. csapata (Kovács József, Bere József, Babiczky Ákos), a villamosvezetőkét pedig a BKV I. csapata (Harsányi Antal, Kovács Attila, Lőrincz Antal) nyerte. A csillogó serlegeken és az értékes tárgynyereményeken felül, az első helyezett BKV-járművezetőket társaságunk üzleti partnere, a Generali-Providencia Biztosító Zrt. különdíjjal jutalmazta, társaságunk nevében pedig Kende Péter

főmérnök különdíjat adott a legjobban teljesítő járművezetőinknek, Haibach János autóbuszvezetőnek, Kovács Attila villamosvezetőnek, Nagymartoni Gábor trolibuszvezetőnek. Miként azt a verseny megnyitóján, Vitézy Dávid, a BKK vezérigazgatója, illetve zárásakor dr. Komáromi Endre, ny. rendőr ezredes, közlekedésbiztonsági szakértő is hangsúlyozta, a verseny tapasztalatai felbecsülhetetlen értéket képviselnek a forgalmbiztonság terén, ezért az országos versenyt – amely BKV versenyből „nőtte ki magát” – a jövőben is folytatni kell.





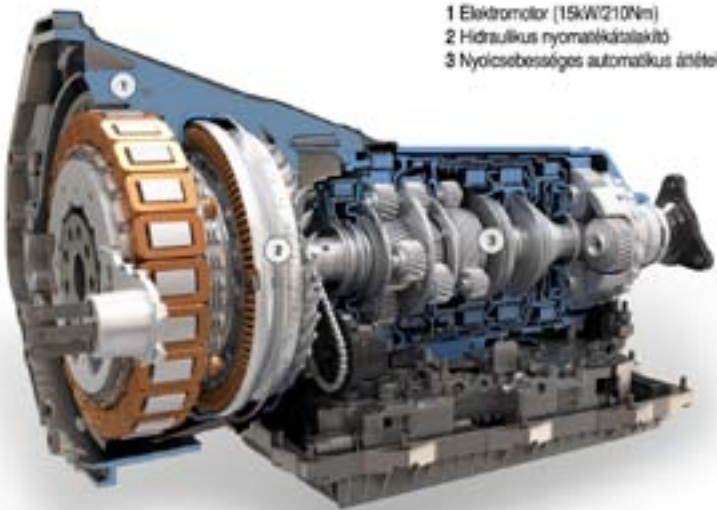
A felújított
TW-6000-esek

A zöld kihívás

A környezetvédelem és a levegőszennyezés minimálisra való csökkentése előkelő helyen szerepel az autóbuszgyártók céljai között. A károsanyag kibocsátásra vonatkozó szabványok és előírások szigorodó feltételei a gyártókat is egyre innovatívabb megoldások alkalmazására sarkallják – így jelentek meg a palettán a hidrogén és a hibrid hajtású, illetve az elektromos motorral és akkumulátorral működő autóbuszok.

HIDROGÉN A BUSZKÖZLEKEDÉSBEN – NINCS EMISSZIÓ, ABSZOLÚT ZÖLD ENERGIA

A hidrogént zöld energiával, vízbontással állítják elő, ráadásul a folyamat végén maradéktalanul vízzé alakul vissza, így az üzemanyag előállítása nem veszélyezteti a Föld vízkészletét. Persze hidrogén nem csak vízből állítható elő, hanem szénhidrogénekből is: földgáz reformálással, szénelgázosítással, avagy biogázból, mesterséges fotoszintézissel. A városok levegőjéből hiányzó vízgőznek mindössze néhány tizedszázalékát pótolná a teljes buszflotta. Egy magyar gyártó autóbuszában például a hidrogént a Ford V10 Triton belsőégésű motorja alakítja át. A 10 hengeres motor 1500-as fordulaton dolgozik, és a meghajtott generátor segítségével termel áramot a busz működtetéséhez. A meghaj-



BMW típusú hibrid motor

tó motor lassításkor, illetve fékezéskor képes az energiát egy akkumulátorba, illetve ultra kapacitásba visszatáplálni, induláskor vagy gyorsításkor pedig a tárolt energiát igény sze-

rint felhasználni. Mivel a belsőégésű motor folyamatosan olyan fordulatszámon működik, ahol a legjobb a hatásfok, az optimális üzemanyag-felhasználás terén egyértelműen ez a hajtásforma viszi el a pálmát. Egy hidrogénnel hajtott belsőégésű busz a dízel busszal összehasonlítva 1428 g/km szén-dioxid megtakarítást eredményez. 55.000 km éves futásteljesítményre vetítve egy városi busz esetén ez az érték 78 t/év éves megtakarítást jelent. Azonban a hidrogénnel üzemelő buszok beszerzése és üzemeltetése egyelőre nagyon drága, ráadásul a robbanásveszélyes üzemanyag miatt a kiépítendő töltőállomások biztonságára is fokozott figyelmet kell fordítani. A tüzelőanyag-cellák korszerű hibrid hajtással kiegészítve már megfelelő fogyasztást tudnak produkálni, de teljesítményük

A KÉT KÜLÖNBÖZŐ HAJTÁSI MÓDNAK VANNAK ELŐNYEI ÉS HÁTRÁNYAI:

TÜZELŐANYAG-CELLA:

- Előnyei:**
- Teljesen tiszta kipufogó gáz
 - Halk
 - Jó a hatásfoka
- Hátrányai:**
- Bonyolult a felépítése, drága
 - Nehéz szabályozni
 - Érzékeny a hőmérsékletváltozásokra
 - Nagy tisztaságú hidrogént igényel
 - Öregedésével csökken a teljesítménye

BELSŐ ÉGÉSŰ MOTOR:

- Előnyei:**
- Az tüzelőanyag-cellához képest olcsó
 - Olcsón gyártható
 - Kisebb tisztaságú hidrogénnel is üzemképes
- Hátrányai:**
- Nem teljesen tiszta a kipufogógáz
 - Kicsi a teljesítménye, nyomatéka
 - Zajos, kicsi a hatásfoka

idővel csökken. Jelenleg az élettartamuk az autóbusz karosszériájának felére tehető, ami nagyon kevés. A hidrogén tiszta előállítása jelenleg szintén nehézkes és csak kis mennyiségben megoldott. A kísérletek folytatódhatnak, azonban ezek még jó ideig változatlanul kísérletek maradnak, az éles körülmények között zajló futások ellenére is.

HIBRID BUSZOK, ZÖLD BUSZOK

A hibrid járművekben legalább két különböző erőforrást, és két különböző energiatároló rendszert is találunk. Ez esetben általában villamosmotorok és energiatárolók egészítik ki a belső égésű motorokat. A villamos motorok fékezéskor generátorként működtethetők, így a mozgási energia egy részét újra fel lehet használni, gyorsításra. A rendszer előnye a kevesebb üzemanyag fogyasztás és károsanyag-kibocsátás. Európában kétféle hibrid hajtáslánc létezik, a soros és a párhuzamos. A soros megoldás lényege, hogy a belső égésű motor egy generátort hajt meg és nincs mechanikai kapcsolata a kerekekkel. A generátor tölti az energiatárolót és a meghajtásról gondoskodó villamos

A VILLAMOS MOTOROK ELŐNYE, hogy a legnagyobb nyomatékuk már az indulástól rendelkezésre áll, és rángatás nélkül képesek gyorsítani – ez igazán a soros rendszereknél jelentős. Ráadásul a hagyományos motorokkal ellentétben a villamos motorok a megállóban és a dugókban állva nem fogyasztanak. Ezt, és az energiatároló létét kihasználva, ha a segédüzemeket is elektromos hajtásúra alakítják, akkor az energiát termelő dízelmotor bizonyos ideig leállítható, ezt hívják start-stop üzemnek.

motornak is továbbbíthat energiát. Előnye, hogy a dízelmotor optimális tartományban működtethető, míg hátránya, hogy az energia sok átalakításon megy keresztül, ez pedig csökkenti a rendszer hatásfokát. A párhuzamos megoldásban a kerekeket a belső égésű motor és a villamos motor is tudja hajtani, ebben az esetben elegendő egyetlen villamos gép is, ráadásul ez akár kisebb is lehet a soros megoldásnál használt motornál. Előnye továbbá a súlytakarékoság és a hagyományos hajtáslánc felhasználása, hátránya viszont, hogy a belső égésű motor működése nem független a jármű mozgásától. Az eddigi tapasztalatok alapján a soros rendszer a kis megálló távolságú városi vonalakra, a párhuzamos pedig a nagyobb megálló távolságokkal rendelkező vonalakra alkalmas hajtási mód.

A soros megoldáshoz áll közel a hidraulikus rendszerű hibridek működési elve. Ebben az esetben a belső égésű motor egy szivattyút hajtja meg, a kerekeket a szivattyú által biztosított nyomás segítségével hidromotorok hajtják. A fékezés során visszanyert mozgási energia tartályokba kerül, ezt a gyorsításkor használja fel a rendszer.



A BKV által is tesztelt Volvo 7700 Hybrid

ELEKTROMOS BUSZOK: KÖLTSÉGHATÉKONY MEGOLDÁSOK

Egyes számítások szerint az elektromos buszokkal akár 80% is lefaragható a működési költségekből – vagyis igazán nagy kihívás áll a konstruktőrök előtt, hogy használható, kényelmes és természetesen elektromos buszokat tervezzenek.

Elektromos hajtással régóta kísérleteznek már, az egyik úttörő az amerikai Proterra, amely egy továbbfejlesztett modellel próbálja meg bebizonyítani, hogy az „e-busz” már most a dízeles meghajtás versenytársának számít: a jár-

művek tömegének csökkentésére kompozit anyagokat, valamint kisebb és olcsóbb, ám gyorsan tölthető akkumulátort használnak. A gyár számításai szerint 12 éves üzemidő alatt, a hagyományos buszokhoz képest 600 ezer dollár takarítható meg, amelyhez hozzá jön még 95 ezer dollárnyi, a javítási költségeken megspórolt összeg. Vagyis hiába drágább a busz, hosszútávon megspórolható a többletköltség.

Az elektromos buszok Achilles-sarka azonban az akkumulátor: ezen múlik minden, és ez adja a költség nagy részét is. A gyártók előtt tehát két út áll: vagy „rendes” akkumulátort használnak, és a termék kétszer annyiba kerül, vagy csökkentik az akkumulátor teljesítményét, amelyért viszont a hatótávolságot kénytelenek beáldozni. Az akkumulátorok és motorok mellett a töltési rendszert is fejlesztik. A BKV tesztelőcsapatának már az elektromos buszok üzemeltetése terén is vannak tapasztalatai: a cseh SOR EBN 10,5 típusú elektromos autóbusz szeptember végén – október elején közlekedett

a Margitszigeten. Ami az utasoknak is azonnal feltűnt, az a szinte hangtalan üzem mód volt. Egyébként az autóbusz a nagyjából 200 km-es Pozsony-Budapest távot a saját kerekain teljesítette, igaz, utasok nélkül. Az abszolút nulla emissziós jármű felépítésénél nagy mennyiségben alkalmaznak műanyag elemeket, így a normál hajtású buszokhoz képest 2 tonnával lett kevesebb az önsúlya. Az elektromos berendezést úgy helyezték el, hogy az ne zavarja az utasokat. A hajtásrész a busz hátsó részébe került, ami lehetővé teszi midibuszok gyártását is. Az akkumulátorokat Kínában gyártják súlyuk 150 kg, élettartamuk 5-6 év. Az autóbusz egy töltéssel átlagos terheléssel nagyjából 130-160 km-t képes megtenni, de utasok nélkül 200-250 km-t is biztonságosan teljesít. Töltése kétféleképp oldható meg: lassú, illetve gyors töltéssel. Teljes feltöltése lassú töltésnél nyolc, gyorsnál egy órát vesz igénybe, hátránya, hogy speciális töltő szükséges hozzá. Fogyasztása városi körülmények között 0,87-0,9 kWh/1km, ami az átlagos buszok fogyasztásának mindössze egyharmada. Vontatórendszere teljesen elektromos, vízhűtéses motorja 120kW-os (163LE).

–tt–

AZ ELEKTROMOS BUSZOK

- Előnyei:**
- alacsony üzemeltetési költség
 - 0 emissziós, környezetbarát hajtásmód
 - egy normál buszhoz képest 2 tonnával könnyebb karosszéria, – a műanyag elemeknek köszönhetően nincs rozsdásodás

- Hátrányai:**
- drága a beszerzése
 - egy esetleges klímaberendezés 20%-kal csökkenti a hatótávolságot
 - 5-6 év múlva akkumulátort kell cserélni
 - hosszú megtérülési idő (10 év)



Negyedik alkalommal rendezett trolis nyílt napot a Kőbányai garázsban a Budapesti Trolibusz-közlekedési Dolgozók Szakszervezete (BTDSZ). A rendezvényen az érdeklődők nemcsak a környezetbarát járművek összes, Budapesten közlekedő típusával ismerkedhettek meg, de azzal is, hogy a gyakorlatban hogyan zajlik nap mint nap a fővárosi troliközlekedés előkészítése.



Dr. György István, közlekedésért felelős alpolgármester és Vitézy Dávid, a BKK vezérigazgatója Szabó István, a BTDSZ elnöke vezette körbe a telepen.

Troli Nyílt Nap

A különböző szakmai fogások megismeretése mellett az is kiderült, hogy milyen munkálatok zajlanak a garázsban, és a több mint 8000 látogató most láthatta először azt az újítást, amely arra ad lehetőséget, hogy a már meglévő trolibuszokat önjáróvá tudják tenni, és ezzel a járművek mintegy 3 kilométert vezeték nélkül is tudnak közlekedni. Az eseményt Dr. György István a közlekedésért felelős alpolgármester és Vitézy Dávid, a BKK vezérigazgatója is meglátogatta, akit Szabó István, a BTDSZ elnöke vezetett körbe a telepen.

A nyílt nap azonban korántsem csak a technika iránt érdeklődők számára nyújtott élményt. A szervezők úgy állították össze a programot, hogy az egész család megtalálja a kedvére valót. Azok a gyerekek, akik éppen nem akartak trolivezetők lenni, különféle játékokban vehettek részt, a B-kategóriás jogosítvánnyal rendelkező, vállalkozó kedvű felnőttek pedig kipróbálhatták a trolibusz-vezetést. A BTDSZ által szervezett tombola értékes nyereményeket kínált. Az összegyűlt összeget a BTDSZ 150.000 forintra egészítette ki és a Heim Pál Gyermekkórház javára utalta át.



Egy elégedett villamosvezető

Sokan egyetértenek azzal, ami a dalban áll: „a jövőt nem sejtheted, a sors ezer rejtelem”, ám Szűcs Rozália élete valóban olyan kacskaringókkal van „kikövezve”, hogy csak kapkodjuk a fejünket. Ne gondoljon senki lélegzetelállító kalandokra, inkább attól érdekes az egész, hogy a nem várt „végeredmény” elégedettséggel is párosul. Miről van szó? Elsősorban arról, hogy Szűcs Rozáliának fiatal korában eszébe nem jutott volna, hogy valaha is villamosvezető lesz a távoli fővárosban.

Egy kis faluban, Zalaszentmihályban született, s tizenhat évesen már dolgoznia kellett: a helyi dobozüzemben végzett nem éppen lélekemelő tevékenységet. Nem csoda, hogy ezek után alig várta a lehetőséget, hogy miután bátyja Budapestre költözött, ő is utána menjen. Nem kellett sokáig várnia. Sógornője ápolónőként dolgozott a kőbányai Bajcsy-Zsilinszky Kórházban, s mivel ez már akkoriban is hiányszakmának számított, Rozália is mehetett, és őt sem kellett kétszer hívni. Nővérszállón lakott, majd megismerkedett egy férfival, feleségül ment hozzá, két gyermeket szült. Az egészségügyben – belgyógyászat – tíz évig dolgozott, munkáját szerette, őt is szerették felettesei, kollégái és persze a betegek is. Ám mivel nem tudta megszokni, hogy halálesetek történnek, érezte, hogy nem a kórházból fog nyugdíjba menni. A váltásra azonban korábban került sor, mint gondolta volna: férjétől elvált, a két gyerek mellett pedig három műszakos szolgálatot már nem tudott vállalni, takarítóként próbált magasabb jövedelemhez jutni. Ekkor ismerkedett meg jelenlegi élettársával, akinek az anyukája a BKV-nál dolgozott. Az ő közbenjárására került Rozália a vállalatba. Eredetileg bérletpénztáros szeretett volna lenni, ám mivel ezen a területen nem volt üresedés, a villamosvezetői tanfolyamra jelentkezett. „Autót tudtam vezetni, gondoltam a villamos is menni fog – emlékszik vissza. – Elvégeztem a tanfolyamot, az volt a tervem, hogy két évig elleszek, utána pedig valami nyugodtabb munkát találok a cégen belül. Csakhogy menet közben rájöttem, hogy a villamosvezetés igazán kedvemre való, így aztán itt maradtam” – mondja mosolyogva. Ennek immár tizennyolc éve. És mivel kedvese is a BKV-nál dolgozik – buszvezető –, mondhatnánk, bezárult a kör. „Szeretem ezt a munkát” – mosolyog Rozália, és nincs ok kételkedni szavaiban. Amikor azt kérdezzük, autót vagy villamost nehezebb-e vezetni, elgondolkodtató választ ad: „Technikailag talán nehezebb az autóvezetés, hiszen a villamosnál csupán két lehetőség van: vagy megállsz vagy nem. A kormányt itt nem lehet elrántani, ezért aztán nagyon oda kell figyelni”. Úgy tűnik, neki sikerül, hiszen lassan 500 ezer kilométert vezetett balesetmentesen.

1993 óta – a Combinót leszámítva – minden típust kipróbálhatott: a már nyugdíjba vonult UV-szerelvényt, a Ganz csuklóst és a hannoveri villamost is. Sőt pályájának kezdetén, éppen a kispesti 42-re osztották be, ahol akkoriban az UV motorkocsikból átalakított úgynevezett MUV villamosok jártak. Mint mondja, a hannoveri villamosok a kedvencei – aminek nagyon praktikus oka van: ez a legkényelmesebb. A járatok közül viszont az 50-es, amelyen már több mint tizenhat éve teljesít szolgálatot. „Írja meg, hogy ez a legklasszabb vonal, egyszerűen imádok itt közlekedni, szinte beleszerelmesedtem” – mondja széles mosollyal,

bár megindokolni legfeljebb azzal tudja, hogy nagyon szereti a környéket, ahol a villamos jár. „Sokan azt hiszik, hogy ez egy könnyed vonal, hiszen az 50-es nyílegyenesen halad a Határ úttól Pestszentörincig, de mivel sok az átgátló, nagyon oda kell figyelni. Olykor az utasokra is, mivel akadnak konfliktusok” – mondja, sőt egy igazán rázós esetet is említ. – Két társaság összeverekedett a kocsi, az utasok féltek, én pedig tudtam, hogy mire bármiféle intézkedés történik, csúnya dolgok következhetnek. Végül úgy sikerült lehűtenem a kedélyeket, hogy megálltam és bementem, hogy addig nem indulunk, amíg a rendőrök meg nem érkeznek. No több sem kellett a verekedőknek, azonnal eltűntek a villamosról, pedig csak blöfföltem”.

Ez az eset is bizonyítja, hogy Rozália nem afféle félős típus, határozott fellépésének köszönhetően még arra is volt példa, hogy a villamoson tevékenykedő zsebesek visszaadták az ellopott erszényt a tulajdonosának. Ám mint mondja, a sok-sok baleset- és eseménymentes kilométer legalább ennyire a szerencséjének is köszönhető.

„Amúgy minden rendben van – jelenti ki határtalan optimizmussal. – A kollégáimmal jól kijövök, az 50-esen csupa jófej járművezető dolgozik, összetartó csapat a miénk. Legfeljebb azt sajnálom, hogy ma már nem lehet annyit túlórázni, mint régen. Jól jönne most is az a kis fizetés kiegészítés”.

Szűcs Rozália a jövőt illetően csupán annyit mond: „Öt évem van még a nyugdíjig, hazudnék, ha azt mondanám, nem várom. Ám leginkább azt remélem, sikerül úgy visszavonulnom, hogy ha öregasszonyként fölszállok majd az 50-esre, elmondhassam: ezt a járatot több mint húsz évig vezettem balesetmentesen.”

–It–



Szűcs Rozália:
„Beleszerelmesedtem az 50-esbe”



Berentei Péter

„Föld alól” a színpadra: a Vakondok együttes

Tagok: Debreceni Mária (Marcsi), MFAV - járművezető; Schmidt Ernő (Smici), MFAV - menetirányító; Turcsán Istvánné, Anikó (Díva), K-NY-i metró - szolgálattevő; Voicsek Miklós (Mayki) É-D-i metró - lakatos; Bakonyi István (Kicsi) MFAV - gondnok; Olcsákné K. Andrea (Lujza) MFAV - szolgálattevő, póttag.

Minden azzal kezdődött, hogy 2010-ben, elején, szinte teljesen véletlenül Olcsákné (Lujza) meglátta egy cégeknek szóló táncos-éneklős vetélkedőműsor hirdetését a Viasat3-on. Egyből telefont ragadott, és körbetárcsázta néhány kollégáját, arra buzdítva őket, hogy induljanak el a megmérettetésen. Az ötlet nagyon jónak bizonyult, ugyanis a véletlen verbuvált csapat később meg is nyerte ezt a

műsort – a versenyen kapott kupa ma is a vezérigazgató tárgyalóját díszíti. Az éneklés nem volt ismeretlen tevékenység a csapattagok számára, mert mindannyian szerettek bulizni, énekelni korábban is, igaz, csak amatőr szinten. Voicsek Miklós és Bakonyi István már 5 éve vezetik a Metró KDSZ Hídeg Ferenc klubját a Fehér úti járműtelepen, ahol havonta tartanak klubestet szórakozni, táncolni, mulatni vágyó kollégák részére. A közös munka mellett a "civil" életben is összejeárnak a csapattagok. Hol egy jóhangulatú bográcsozásra, hol pedig kirándulásra, sátorazásra, vagy éppen vízitúrázásra kerítenek alkalmat. A vetélkedő után sem esett szét a csapat, többször hívják őket fellépni céges rendezvényekre (Juniális, Sportnap, Troli nyílt nap, Busz évforduló, stb.), de előfordulnak olyan külsős rendezvényeken is, ahol nagynevű előadók mellett találták magukat a színpadon. A zenét, táncot, éneklést a jövőben nem szeretnék abbahagyni sosem, mert ezek szakítják ki őket a napi gondok közül: szeretnek szórakozni és szórakoztatni.

VVarga Pisti, az éneklő villamosvezető

A BKV-s „celebek” közül talán a legnagyobb médianyilvánosságot Varga István kapta. Az aranytorkú énekes az 1-es villamos daloskedvű vezetőjeként vonult be a köztudatba. A Megasztár 2006-os szériájában tűnt fel, sokan csak

Az országos sugárzású és kisebb televíziós csatornák ontják magukból a „sztárcsináló” programok újabb és újabb szériáit. Ám amíg eleinte ámulattal csodáljuk az ígéretes tehetségeket, addig hamar el is felejtjük őket, nem sokan emlékszünk már a 3-4 évvel ezelőtti favoritokra. A BKV kötelékében is akadnak olyanok, akik hétköznapi munkájuk mellett meg-megcsillantják nem mindennapi énektudásukat is. Sokan ismerjük őket a társasági rendezvényekről, de vannak, akik színpadon és a médiában is gyakran megfordulnak. Itt a kiváló alkalom, hogy bemutassuk őket, a békavésókat, akikben kétségtől „megvan az a bizonyos X”.



VVarga Pisti

„Mega Pisti”-ként emlegetik. Pisti négy éves korában kezdett énekelni, feleségével is egy énekiskolában ismerkedett meg, gyermekeik is muzikálisak. Varga István a kilencvenes évek végétől dolgozik villamosvezetőként, de életében mindig is az egyik legfontosabb szerepet a zene töltötte be. A televíziós szereplései óta két nagylemeze is megjelent, több műsorban is szerepelt, tehetségét megcsodálhattuk a különböző rendezvényeken. Előadóművészi kötelességei mellet szívesen tesz eleget BKV-s felkéréseknek is hatalmas ováció fogadja családi napjainkon, vállalati rendezvényeinken is. Pisti büszkén vállalja BKV-s munkáját, jól tükrözi ezt az is, hogy második lemeze megjelenése idején nevének írásmódját is megváltoztatta, felvette a Villamosvezető Varga Pisti nevet, amelyet összevonva VVarga Pisti-ként használ.

Akinek az életét Castro mentette meg, és villamos parkol a kertjében

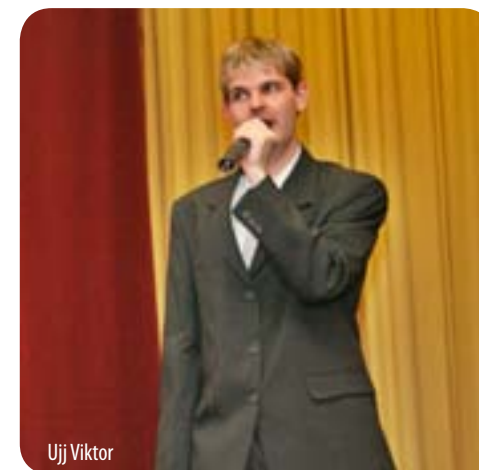
Őszi hétköznap, délelőtt tíz óra, a Stefánián lévő Tiszti klub. Már gyűlnek a szépkorú nézők. És a színpadon megjelenik az egykori elektroműszerész, a hat lemezes hivatásos énekes, a villamosvezető, a '83-as 'Ki mit tud?' és számos nemzetközi dalverseny közönségdíjasa és a BKV Deák téri múzeumának tárlatvezetője. Félreértés ne essék. A színpad nem telt meg. Csupán egyetlen ember áll a reflektorfénnytől elvakítva: a műsor konferansziéja és egyben egyik fellépője, aki verset mond és énekel és műsort vezet: Berentei Péter. Énekesként kezdte, de a rendszerváltás hozta kényszer egészen a BKV-ig kormányozta, ahol villamosvezető, majd később tárlatvezető lett. De nem bánja, sőt: amellet, hogy – kolléganőivel együtt – mindig pozitív visszajelzést kap a múzeumi közönségtől, a BKV szabadságot is ad, hiszen biztos megélhetés mellett így csak olyan fellépéseket vállal, amelyeken valóban színvonalas, szívből jövő műsorral ajándékozza meg a nézőket. Úgy tartja, megvan a szerencsecsillaga: „Garantált fellépték, én lepottyantam”, az ő életét mindig a sors alakította. És akkor is így volt – meséli – amikor a kubai fellépésről hazatartó gép lezuhant. Ő nem volt rajta, mert Castro beszéde miatt egy nappal később szálltak fel. Még ma is őrzi az eredeti jegyet. Bár már 28 éve van a pályán, egyáltalán nem látszik rajta. Ahogy ő fogalmazza: „Konzervál

a színpad”! Berentei boldog ember, aki tartja magát az elvéhez: „Mindig azt kell csinálni, amit az ember szeret.” És olyannyira szereti azt, amit csinál, hogy – a legtöbb embertől eltérően – ő még szívesen haza is vitte a munkáját: 2007-ben sínpart és megállót épített háza kertjében, hogy méltóképp fogadja új szerzeményét, egy UV pótkocsit. Azóta saját erőből felújítva, kis közlekedéstörténeti kiállításnak helyt adva várja a barátokat. Legközelebb BKV-s rendezvényen lehet majd őt látni november 17-én a Száva kocsiszínbén, de ha még előtte kicsit jobban meg szeretnék ismerni, vagy ízelítőnek egy dalt meghallgatni tőle, a <http://berenteipeter.musichello.com/> oldalon várja a látogatókat.

A késes gyilkos hős szerelmes

Legifjabb „versenyzőnk” épp húszas évei derekát éli. Amióta csak esztét tudja énekelni. Hol Straub Dezső, hol Szerencsi Éva tanította a színészmesterség fortélyaira, de külön tanárok és színi tanodák kurzusai is a hivatásos éneklés és színészet felé sodorták. A főállású színjátszáson mégsem gondolkozott eddig. Annak ellenére, hogy elismerések sora – Kids World tehetségkutató I. helyezése, Dal-Via-Dal nemzetközi énektárgyverseny I. helyezése és Musical Bajnokság II. helyezése – mind arra ösztönözhetné, hogy színpadon keresse a kenyerét és a boldogságát. Egyelőre azonban – a nézők vesztesége a mi nyereségünk – a BKV-nál erősíti a kommunikációs csapatot. Emellett persze a zene szeretete sem múlt el.

A többi „kétlelkű” munkatársunkhoz hasonlóan a BKV-zás mellett hódol a szenvedélyének: az Országos Musical Kurzus tagjaként rendszeresen lép fel Veszprémben, a Petőfi Színházban. Passzolva fiatalágához, szőke fürtjeihez és épphogy pelyhedző állához, általában a hősszerelmes bőrében láthatjuk és hallhatjuk. Kivéve persze, amikor a sátán lángoló lovasáról szóló filmben a késes gyilkosnak adja a hangját. Eddig több mint 30 filmben vállalt szinkronszerepet: többi között a Szellemlövásban és a Simpson család mozifilmben is hallhatjuk. Mindemellett saját show-kat is vállal, ahogyan a BKV rendezvényein is konferál és énekel. És egyre többször jut eszébe, hogy azért mégiscsak jó lenne hivatásosként állni a színpadon. Legközelebb a veszprémi Petőfi Színházig kell utaznunk, hogy november 19-én a Ritmus fogva tart című előadáson hallhassuk és láthassuk.



Ujj Viktor

Volt egyszer egy munkástanács

Az elmúlt évek ünneplési gyakorlatát látva, szomorúan állapíthattuk meg, hogy az 1956-os forradalomról való megemlékezések sokszor aktuálpolitikai szócsaták kulisszájává változtak, ha mégsem, akkor csupán amolyan „kötelező feladattá”, amin rendező és ünneplő is igyekszik minél hamarabb túlesni. Eközben pusztá kellékké silányodott a lyukas zászló, a Csepel-teherautó, a dobtáras géppisztoly, vagy a viharkabát, miközben az a leegyszerűsítés is működik, hogy a forradalom október 23-án kezdődött, s az oroszok bevonulásával, november 4-én véget is ért.

Minderről azért fontos éppen itt, a Mozgásban magazin hasábjain szólni, mert éppen húsz évvel ezelőtt, 1991. november 14-én, székházunk bejáratánál avatták fel azt az emléktáblát, ami a forradalom nem kevésbé tragikus sorsú utóvédjének, a Nagy-Budapesti Központi Munkástanácsnak (NBKMT) állít emléket, a szervezet központja ugyanis itt, az Akácfa utca 15-ben volt.

Az emléktábla állításának kezdeményezője Babay István, a BKV jogelőd vállalatának, az FVV-nek osztályvezetője volt, aki az 1956. október 27-én alakult vállalati munkástanács titkáráként tevékenykedett a forradalom napjaiban. Az oroszok bevonulása után pedig az NBKMT titkárává is megválasztották: tulajdonképpen neki is köszönhető, hogy a szervezet otthonra talált a közlekedési vállalat székházában.

De vajon mi is volt az a Nagy-Budapesti Központi Munkástanács? Sajnos, nem lehetünk biztosak benne, hogy mindenki tudja rá a választ. Mindez azért is szomorú, mert vérgőzös, XX. századi történelmünk tán legtisztességebb, legdemokratikusabb, minden gyanú felett álló szervezetéről van szó.

A NBKMT tíz nappal az orosz bevonulás után kezdte meg működését. 1956. november 14-én közleményt adtak ki, amelyben ezt írták: „A mai napon alulról jövő kezdeményezés

alapján megalakult a Nagy-Budapesti Központi Munkástanács, amely hivatott a Nagy-Budapest területén lévő üzemek dolgozóinak nevében tárgyalni, a munka megszüntetését és felvételét elrendelni”. Az NBKMT így tulajdonképpen a fővárosi munkásegységet testesítette meg – a szó valódi értelmében, nem pedig úgy, ahogy a korabeli propaganda harsogta.

„Rácz Sándor elnököt életfogytiglani, Bali Sándor elnökhelyettest 12 évi börtönbüntetésre ítélték, Babay Istvánt 1957 decemberében szabadlábra helyezték, ám ezt követően nem térhetett vissza munkahelyére.”

„Szóval úgy gondoltuk, hogy a kiharcolt szabadságból minél többet meg kell mentenünk, ezt most a dolgunk” – emlékezett vissza a megalakulásra Rácz Sándor, az 1957-ben életfogytiglani börtönre ítélt egykori elnök



Babay István

az 1980-as évek közepén, hiszen akkoriban úgy gondolták, ha tárgyalásokat folytatnak és megegyeznek Kádár Jánossal, sikerül valamelyest csökkenteni az elnyomást. Nem sikerült. A NBKMT tárgyaló delegációi hamar belátták, hogy a kormány csak a boldogját járhatja velük, eszük ágában sincs a munkások követelését teljesíteni – ezért más eszközüket nem lévén, demonstrációkat szerveztek, sztrájkfelhívásokat tettek közzé, 1956. december 6-án pedig egy memorandumot adtak ki, amelyben egyebek mellett ez állt: „Bennünket Nagy-Budapest dolgozó népe demokratikusan választott meg. Hozzánk csatlakoztak a megyék és vidéki ipari gócponatok küldöttei is. Mi azt akarjuk, amit a magyar dolgozók és az egész magyar nép: jólétet a magyar munkások és parasztok kezében. (...) Ennek érdekében munkát és békés kibontakozást akartunk kezdetől fogva. Tárgyalásokat kezdeményeztünk Kádár Jánossal Magyarország Minisztertanácsának elnökével. (...) Meg kell állapítanunk, hogy tárgyalásaink nem jártak a kívánt eredménnyel. Miközben az üzemekben és az egész ország területén a munkát a bennünk bízó dolgozókkal nagyjában és egészében felvettettük, ugyanakkor a legkülönbözőbb helyekről állandó provo-

kációk történtek. (...) Oda jutottunk, hogy a karhatalmi szervek különböző, gyakran alá nem támasztott és minden alapot nélkülöző feljelentések alapján a munkástanácsok elnökeit és tagjait, éjjel vizsgálat, vagy meghallgatás nélkül a lakásukról hurcolják el. Előfordult olyan eset is, hogy egy üzem teljes munkástanácsát letartóztatták. (...) Azt látjuk, hogy a kormány, Kádár János miniszterelnök kijelentése ellenére, hatalmát nem a munkástanácsokra építi, amelyek végső kifejlődésükben négy és félmillió magyar dolgozót képviselnek majd, hanem éppen ezekben a napokban előtérbe kerülnek a bűnös Rákosi-Gerő rendszer levitézlett személyei”.

Három nappal később a kormány törvényen kívül helyezte a Nagy-Budapesti Központi Munkástanácsot, s vezetését, aktív tagjait – köztük Babay Istvánt – hamarosan letartóztatták.

Rácz Sándor elnököt életfogytiglani, Bali Sándor elnökhelyettest 12 évi börtönbüntetésre ítélték, Babay Istvánt 1957 decemberében szabadlábra helyezték, ám ezt követően nem térhetett vissza munkahelyére.

„Édesapám a rendszerváltásig nem beszélt azokról az időről – emlékszik vissza lánya, dr. Babay Marietta –, ám a nyolcvanas évek végén rögzítette visszaemlékezését az 56-os Intézet történetébe. Ő kezdeményezte az emléktábla állítását is az Akácfa utcai székházban” – teszi hozzá. – 1991 novemberében nagy sikerként élte meg, hogy a BKV és a Fő-

városi Önkormányzat támogatta javaslatát, úgy hiszem, az emléktábla avatója, amelyen a régi harcostársak és Nagy Imre családtagjai mellett Für Lajos honvédelmi miniszter és Demszky Gábor főpolgármester is részt vett, élete egyik legboldogabb napja volt”.

Babay István ma már nincs közöttünk, a márványtábla az ő emlékét is hirdeti. A forradalom évfordulóján, amikor elhaladunk a tábla előtt, gondoljunk azokra a szavakra, amelyek a húsz évvel ezelőtti avatón elhangzottak: „Eljött az ideje annak, hogy az egész magyar nemzet nevében tisztelegjünk azok előtt, akiket egy valódi népakarat, egy valódi demokrácia állított reflektorfénybe. Azok előtt tisztelegjünk, akik a megtorlást, a börtönévek vállalta kitartottak választóik akarata mellett, vállalták következetes képviselőket, a Babay Istvánok, Bali Sándorok, Rácz Sándorok előtt tisztelegjünk most”.

És közben ne feledjük Bibó István gondolatait sem: „A magyar munkástanácsok nagy erkölcsi győzelmet arattak, mellyel a magyar forradalom hitelét megóvták. E harcban azonban ellenfelük nem a többpártrendszer vagy a parlamentáris demokrácia volt. Ellenfelük az volt, ami közös ellenfele mind a parlamentáris, mind a szindikalista szabadságnak: a zsarnokság.”

Ha e szavakra gondolunk, az 1956-os forradalom emléke minden bizonnyal több lesz, mint pusztá formalitás.

–lt–



Dr. Babay Marietta koszorút helyez el édesapja tiszteletére az emléktáblánál

A hősök velünk élnek

Egy baleset margójára

Frontálisan ütközött, felborult, szalagkorlátnak csapódott, súlyosan megsérült, meghalt – naponta látjuk-halljuk, olvassuk a közlekedési balesetekről szóló híradásokat. Az utcán gyakran elszáguuld mellettünk a szirénázó mentőautó, mi pedig megborzongunk, és hálát adunk a sorsnak, hogy csak szemlélődők vagyunk.

Szeptember ötödikén, hétfőn hajnalban Fülöp Gábor, a két gyermekét egyedül nevelő édesapa is munkába indult a Volánbusz menetrend szerinti járatával a Nógrád megyei Somoskőújfaluból, hogy felvegye a szolgálatot munkahelyén, a BKV egyik budai végállomásán. Sokat késett. Váltótársa hiába várta, a diszpécser telefonhívásaira sem válaszolt. Csak másnap derült fény arra, hogy azon az autóbusszon utazott, amely Szurdokpuszpöki és Jobbágyi között egy szarvassal ütközött, és árokba borult. A rendőrségi szövivő még aznap elmondta: egy 43 éves férfi utas életét vesztesette a balesetben.

Fülöp Gábor rutinos vezető volt, 13 évet töltött a Volánbusz járatainak sofőrülésében, a BKV Zrt. Óbuda Forgalmi Szolgáltatáshoz pedig az idén került. Egy szemtanú számolt be arról, hogy ő volt az, aki azonnal az ütközéstől eszméletét veszítő buszsofőr láttán a kormányhoz ugrott, hogy az úton tartsa a buszt, de már nem tudta megakadályozni annak árokba borulását. Kiesett az autóbusból, és a helyszínen életét vesztesette.

Fülöp Gábort a BKV Zrt. saját halottjának tekinti. Személyében egy rendkívül megbízható, jó kedélyű, segítőkész munkatárstól búcsúzunk. Árván maradt gyermekeinek megsegítésére adománygyűjtést indítottunk.

„A személyiségfejlesztő labdarúgásban hiszek”

Szapor Gábor a BKV Előre SC új edzője

Augusztus elejétől állt munkába Szapor Gábor, a labdarúgó NB II-ben szereplő BKV Előre SC frissen kinevezett vezetőedzője. Annyit azonban már most kijelenthetünk: kemény munka vár az új edzőre, hogy túlszárnyalja az utóbbi 10 év legjobb eredményét: az elmúlt szezonban ugyanis a csapat a bajnokság ötödik helyén végzett. Hisz a labdarúgás személyiségfejlesztő hatásában, mindig győzni akar, emellett pedig több nézőt szeretne a lelátókon. A Sport utcai pályán Szabó István, újonnan megválasztott társadalmi elnök köszöntötte a tréner.



Szapor Gábor és Szabó István

Az 59 éves edző nagy tapasztalattal rendelkezik, hiszen a Pécs, a Diósgyőr, a Vasas illetve az U19-es és U20-as válogatott mestere volt korábban, jelenleg a Budapest-bajnokság első osztályában játszó Nagytétény edzője is.

A Sport utcai pályán Szabó István, a BKV Előre SC újonnan megválasztott társadalmi elnöke köszöntötte az új edzőt és kívánt neki sikeres szakmai munkát. Ugyanakkor az elnökség nevében annak a reményének is hangot adott, hogy a színvonalas játéknak köszönhetően jövőre több néző látogathatja majd a mérkőzéseket.

„Hirtelen jött a megkeresés, aminek nagyon örültem. Számomra mindig az a legfontosabb „osztály”, ahol éppen a munkámat végzem. Az első benyomásaim alapvetően pozitívak, a jó munkához és eredményekhez egyaránt adtak a külső feltételek – mondta Szapor. Beil-

leszkedését az is nagyban megkönnyíti, hogy régi szakmai munkakapcsolat fűzi Mátyás Tiborhoz, a BKV Előre SC labdarúgó szakosztályának elnökéhez. A szakmai munkáért felelős Mátyás természetesen pozitívan fogadta az új tréner érkezését.

A hazai klubéletben otthonosan mozgó edző egyébként a csapat jórészt már ismeri. Nagyon büszke

arra, hogy mindenki eltökélt, és nyitott az ő szakmai módszerére, ami már az eredményes játékból is megmutatkozik.

„Erős, jó középcsapat szeretnénk maradni” – jelentette ki határozottan. Ehhez új csapatot kellett építenie, ugyanis néhány meghatározó játékos másik klubhoz szerződött. „Nyerő típus vagyok, minél előrébb akarok végezni. Erősíteni szeretném a győzni akarást. Nagyszerű szakmai munka és teljesítmény jellemezte az előző szezont. Magasra lett rakva a léc, de bízom benne, hogy tovább erősödvé jobbak lehetünk.”

Egyik erősségének a játékosok nevelését tartja, hiszen az utánpótlás kérdése is kiemelten fontos. Hisz abban, hogy a labdarúgás személyiségfejlesztő, és a gondolkodás és a koncentráció nagyban hozzájárul ahhoz, hogy valamennyi helyzet kezelhető legyen a

játékosok számára, akik így emberileg is fejlődhetnek.

A jövővel kapcsolatban pedig legfőbb törekvéseként elmondta: edzőként eredményes futballt, és lehetőség szerint több nézőt szeretne a lelátókon.

Talán nem mindenki számára ismert, hogy a BKV éves utazási igazolványával díjmentesen látogatható a BKV Előre SC valamennyi hazai mérkőzése a szezon alatt. Szabó István reményét fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy egyre több BKV-dolgozó gyermeke játszik majd az Előrében.

A BKV ELŐRE SC KAJAK-KENU ALAPÍTVÁNYA

köszönetet mond mindazoknak, akik 2010. évi személyi jövedelemadójuk 1%-ával támogatták alapítványunkat. A kapott 1.294.482 forintot edzőtáborozásra, eszközvásárlásra fordítjuk. Fischer Tibor, a kuratórium elnöke

A BKV ELŐRE SC SZABADIDŐ-SPORTJÁÉRT ALAPÍTVÁNY

köszönetet mond mindazoknak, akik 2010. évi személyi jövedelemadójuk 1%-ával támogatták alapítványunkat. A kapott 512.148 forintot a nyári gyermek sporttábor támogatására fordítottuk. Várhelyi István, a kuratórium elnöke



apróhirdetés

JOGOSÍTVÁNY KEDVEZMÉNNYEL!

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

Tanfolyamok folyamatosan indulnak!
Tóth Zoltán Autósiskolában

VII. Wesselényi 73. (Rottenbiller 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: 16,5 M. Érd.: 70/273 0267

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.: 20/625 0139, 20/999 7932

ELADÓ dupla telek (zárt kert) Pilisen, a vasútállomáshoz közel. 464 nöl/1600 m2. Irányár: 890 000 Ft. Tel.: 20/495 7664

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: 11,9 M Ft. Tel.: 20/495 7664

ELADÓ Komló legszebb részén, völgyben, 72nm-es 2 szobás, konyhás, családi ház 1141nm-es telekkel, gyümölcsös, kerttel. Az ingatlanhoz tartozik még nyárkőnyha, melléképület. Víz, villany, gáz, csatorna, központi fűtésű faszéntüzelésű kazán, telefon, kábel tv bevezetve. Irányár: 5,5 millió Ft. Érd.: 20/595 6061

ELADÓ XVII. kerület Nagyhangács utcában, 70 nm-es kertés lakóház, 1165 nm-es telken, cserépkályha fűtéssel, gáz a ház előtt. A kert gazdálkodási célra is alkalmas. Villany, víz, telefon bekötve. Irányár: 14M Ft. Tel.: 30/593 4065

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: 22 M Ft. Érd.:30/246 1189

ELADÓ Kistarcsa új építésű részén – Mórálgeten – egy 2008-ban épült, 455 nm-es összközműves telken lévő, nettó 119 nm alapterületű, két-szintes, nappali, plusz 2 és 2 fél szobás, gardrós, dupla-komfortos ikerház fél. Riasztó és kandalló lehetőség kiépítve. Fűtés és meleg víz egyedi cirkóval. Műanyag nyílászárók, fa beltéri ajtók, az emeleti fürdőben sarokkád. A szobák burkolata laminált parketta, a többi fsz.-i helyiség járólapos, amelyek 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 gardrós és egy fürdőszoba. Gépkocsibeállási lehetőség. Irányár:25,2M Ft. Tel.: 20/555 0244

ELADÓ Solymáron, parkosított lakóhelyen, 4 emeletes, lift nélküli házban, 4. emeleti panellakás. Jó beosztású, 2 1/2 szobás, 63 nm-es. Házköz-ponti fűtés, tároló a pincében, rendezett lépcsőház, családi-as létkör. BKV és Volánbusz 3 percre. A BKV Székház csak 35 perc tömegközlekedéssel. Jöjjön el, nézze meg, az árban megegyezünk. Érd.: 20/444 9192

vagy az olcsokucko@gmail.com e-mail címen.

ELADÓ Budapest XIV. kerület Füredi Parkban egy – fűtés miatt rendkívül csendes, 4 emeletes ház IV. emeletén lévő 50 nm-es, 2 szobás, jó állapotú, világos, tágas panel-lakás. A lépcsőház rendezett, tisztá, jó lakóközösséggel. A ház egyedi kazánfűtésű. Örs Vezér teretől 5 percre, köz- zert, óvoda, iskola, orvosi rendelő közelében. Irányár: 10,8M Ft. Érdeklődni: 20/910 6317

ELADÓ Budapest XIV. kerület Füredi Parkban egy – fűtés miatt rendkívül csendes, 4 emeletes ház IV. emeletén lévő 50 nm-es, 2 szobás, jó állapotú, világos, tágas panel-lakás. A lépcsőház rendezett, tisztá, jó lakóközösséggel. A ház egyedi kazánfűtésű. Örs Vezér teretől 5 percre, köz- zert, óvoda, iskola, orvosi rendelő közelében. Irányár: 10,8M Ft. Érdeklődni: 20/910 6317

ELADÓ Budapest XIV. kerület Füredi Parkban egy – fűtés miatt rendkívül csendes, 4 emeletes ház IV. emeletén lévő 50 nm-es, 2 szobás, jó állapotú, világos, tágas panel-lakás. A lépcsőház rendezett, tisztá, jó lakóközösséggel. A ház egyedi kazánfűtésű. Örs Vezér teretől 5 percre, köz- zert, óvoda, iskola, orvosi rendelő közelében. Irányár: 10,8M Ft. Érdeklődni: 20/910 6317

ELADÓ Budapest XIV. kerület Füredi Parkban egy – fűtés miatt rendkívül csendes, 4 emeletes ház IV. emeletén lévő 50 nm-es, 2 szobás, jó állapotú, világos, tágas panel-lakás. A lépcsőház rendezett, tisztá, jó lakóközösséggel. A ház egyedi kazánfűtésű. Örs Vezér teretől 5 percre, köz- zert, óvoda, iskola, orvosi rendelő közelében. Irányár: 10,8M Ft. Érdeklődni: 20/910 6317

ELADÓ Budapest XIV. kerület Füredi Parkban egy – fűtés miatt rendkívül csendes, 4 emeletes ház IV. emeletén lévő 50 nm-es, 2 szobás, jó állapotú, világos, tágas panel-lakás. A lépcsőház rendezett, tisztá, jó lakóközösséggel. A ház egyedi kazánfűtésű. Örs Vezér teretől 5 percre, köz- zert, óvoda, iskola, orvosi rendelő közelében. Irányár: 10,8M Ft. Érdeklődni: 20/910 6317

ELADÓ Budapest XIV. kerület Füredi Parkban egy – fűtés miatt rendkívül csendes, 4 emeletes ház IV. emeletén lévő 50 nm-es, 2 szobás, jó állapotú, világos, tágas panel-lakás. A lépcsőház rendezett, tisztá, jó lakóközösséggel. A ház egyedi kazánfűtésű. Örs Vezér teretől 5 percre, köz- zert, óvoda, iskola, orvosi rendelő közelében. Irányár: 10,8M Ft. Érdeklődni: 20/910 6317

ELADÓ Budapest XIV. kerület Füredi Parkban egy – fűtés miatt rendkívül csendes, 4 emeletes ház IV. emeletén lévő 50 nm-es, 2 szobás, jó állapotú, világos, tágas panel-lakás. A lépcsőház rendezett, tisztá, jó lakóközösséggel. A ház egyedi kazánfűtésű. Örs Vezér teretől 5 percre, köz- zert, óvoda, iskola, orvosi rendelő közelében. Irányár: 10,8M Ft. Érdeklődni: 20/910 6317

ELADÓ Budapest XIV. kerület Füredi Parkban egy – fűtés miatt rendkívül csendes, 4 emeletes ház IV. emeletén lévő 50 nm-es, 2 szobás, jó állapotú, világos, tágas panel-lakás. A lépcsőház rendezett, tisztá, jó lakóközösséggel. A ház egyedi kazánfűtésű. Örs Vezér teretől 5 percre, köz- zert, óvoda, iskola, orvosi rendelő közelében. Irányár: 10,8M Ft. Érdeklődni: 20/910 6317

ELADÓ Budapest XIV. kerület Füredi Parkban egy – fűtés miatt rendkívül csendes, 4 emeletes ház IV. emeletén lévő 50 nm-es, 2 szobás, jó állapotú, világos, tágas panel-lakás. A lépcsőház rendezett, tisztá, jó lakóközösséggel. A ház egyedi kazánfűtésű. Örs Vezér teretől 5 percre, köz- zert, óvoda, iskola, orvosi rendelő közelében. Irányár: 10,8M Ft. Érdeklődni: 20/910 6317

ELADÓ Budapest XIV. kerület Füredi Parkban egy – fűtés miatt rendkívül csendes, 4 emeletes ház IV. emeletén lévő 50 nm-es, 2 szobás, jó állapotú, világos, tágas panel-lakás. A lépcsőház rendezett, tisztá, jó lakóközösséggel. A ház egyedi kazánfűtésű. Örs Vezér teretől 5 percre, köz- zert, óvoda, iskola, orvosi rendelő közelében. Irányár: 10,8M Ft. Érdeklődni: 20/910 6317

ELADÓ Budapest XIV. kerület Füredi Parkban egy – fűtés miatt rendkívül csendes, 4 emeletes ház IV. emeletén lévő 50 nm-es, 2 szobás, jó állapotú, világos, tágas panel-lakás. A lépcsőház rendezett, tisztá, jó lakóközösséggel. A ház egyedi kazánfűtésű. Örs Vezér teretől 5 percre, köz- zert, óvoda, iskola, orvosi rendelő közelében. Irányár: 10,8M Ft. Érdeklődni: 20/910 6317

ELADÓ Budapest XIV. kerület Füredi Parkban egy – fűtés miatt rendkívül csendes, 4 emeletes ház IV. emeletén lévő 50 nm-es, 2 szobás, jó állapotú, világos, tágas panel-lakás. A lépcsőház rendezett, tisztá, jó lakóközösséggel. A ház egyedi kazánfűtésű. Örs Vezér teretől 5 percre, köz- zert, óvoda, iskola, orvosi rendelő közelében. Irányár: 10,8M Ft. Érdeklődni: 20/910 6317

ELADÓ Budapest XIV. kerület Füredi Parkban egy – fűtés miatt rendkívül csendes, 4 emeletes ház IV. emeletén lévő 50 nm-es, 2 szobás, jó állapotú, világos, tágas panel-lakás. A lépcsőház rendezett, tisztá, jó lakóközösséggel. A ház egyedi kazánfűtésű. Örs Vezér teretől 5 percre, köz- zert, óvoda, iskola, orvosi rendelő közelében. Irányár: 10,8M Ft. Érdeklődni: 20/910 6317

ELADÓ Budapest XIV. kerület Füredi Parkban egy – fűtés miatt rendkívül csendes, 4 emeletes ház IV. emeletén lévő 50 nm-es, 2 szobás, jó állapotú, világos, tágas panel-lakás. A lépcsőház rendezett, tisztá, jó lakóközösséggel. A ház egyedi kazánfűtésű. Örs Vezér teretől 5 percre, köz- zert, óvoda, iskola, orvosi rendelő közelében. Irányár: 10,8M Ft. Érdeklődni: 20/910 6317

ELADÓ Budapest XIV. kerület Füredi Parkban egy – fűtés miatt rendkívül csendes, 4 emeletes ház IV. emeletén lévő 50 nm-es, 2 szobás, jó állapotú, világos, tágas panel-lakás. A lépcsőház rendezett, tisztá, jó lakóközösséggel. A ház egyedi kazánfűtésű. Örs Vezér teretől 5 percre, köz- zert, óvoda, iskola, orvosi rendelő közelében. Irányár: 10,8M Ft. Érdeklődni: 20/910 6317

ELADÓ Budapest XIV. kerület Füredi Parkban egy – fűtés miatt rendkívül csendes, 4 emeletes ház IV. emeletén lévő 50 nm-es, 2 szobás, jó állapotú, világos, tágas panel-lakás. A lépcsőház rendezett, tisztá, jó lakóközösséggel. A ház egyedi kazánfűtésű. Örs Vezér teretől 5 percre, köz- zert, óvoda, iskola, orvosi rendelő közelében. Irányár: 10,8M Ft. Érdeklődni: 20/910 6317

ELADÓ Budapest XIV. kerület Füredi Parkban egy – fűtés miatt rendkívül csendes, 4 emeletes ház IV. emeletén lévő 50 nm-es, 2 szobás, jó állapotú, világos, tágas panel-lakás. A lépcsőház rendezett, tisztá, jó lakóközösséggel. A ház egyedi kazánfűtésű. Örs Vezér teretől 5 percre, köz- zert, óvoda, iskola, orvosi rendelő közelében. Irányár: 10,8M Ft. Érdeklődni: 20/910 6317

ELADÓ Budapest XIV. kerület Füredi Parkban egy – fűtés miatt rendkívül csendes, 4 emeletes ház IV. emeletén lévő 50 nm-es, 2 szobás, jó állapotú, világos, tágas panel-lakás. A lépcsőház rendezett, tisztá, jó lakóközösséggel. A ház egyedi kazánfűtésű. Örs Vezér teretől 5 percre, köz- zert, óvoda, iskola, orvosi rendelő közelében. Irányár: 10,8M Ft. Érdeklődni: 20/910 6317

ELADÓ Budapest XIV. kerület Füredi Parkban egy – fűtés miatt rendkívül csendes, 4 emeletes ház IV. emeletén lévő 50 nm-es, 2 szobás, jó állapotú, világos, tágas panel-lakás. A lépcsőház rendezett, tisztá, jó lakóközösséggel. A ház egyedi kazánfűtésű. Örs Vezér teretől 5 percre, köz- zert, óvoda, iskola, orvosi rendelő közelében. Irányár: 10,8M Ft. Érdeklődni: 20/910 6317

ELADÓ Budapest XIV. kerület Füredi Parkban egy – fűtés miatt rendkívül csendes, 4 emeletes ház IV. emeletén lévő 50 nm-es, 2 szobás, jó állapotú, világos, tágas panel-lakás. A lépcsőház rendezett, tisztá, jó lakóközösséggel. A ház egyedi kazánfűtésű. Örs Vezér teretől 5 percre, köz- zert, óvoda, iskola, orvosi rendelő közelében. Irányár: 10,8M Ft. Érdeklődni: 20/910 6317

ELADÓ Budapest XIV. kerület Füredi Parkban egy – fűtés miatt rendkívül csendes, 4 emeletes ház IV. emeletén lévő 50 nm-es, 2 szobás, jó állapotú, világos, tágas panel-lakás. A lépcsőház rendezett, tisztá, jó lakóközösséggel. A ház egyedi kazánfűtésű. Örs Vezér teretől 5 percre, köz- zert, óvoda, iskola, orvosi rendelő közelében. Irányár: 10,8M Ft. Érdeklődni: 20/910 6317

ELADÓ Budapest XIV. kerület Füredi Parkban egy – fűtés miatt rendkívül csendes, 4 emeletes ház IV. emeletén lévő 50 nm-es, 2 szobás, jó állapotú, világos, tágas panel-lakás. A lépcsőház rendezett, tisztá, jó lakóközösséggel. A ház egyedi kazánfűtésű. Örs Vezér teretől 5 percre, köz- zert, óvoda, iskola, orvosi rendelő közelében. Irányár: 10,8M Ft. Érdeklődni: 20/910 6317

ELADÓ Budapest XIV. kerület Füredi Parkban egy – fűtés miatt rendkívül csendes, 4 emeletes ház IV. emeletén lévő 50 nm-es, 2 szobás, jó állapotú, világos, tágas panel-lakás. A lépcsőház rendezett, tisztá, jó lakóközösséggel. A ház egyedi kazánfűtésű. Örs Vezér teretől 5 percre, köz- zert, óvoda, iskola, orvosi rendelő közelében. Irányár: 10,8M Ft. Érdeklődni: 20/910 6317

ELADÓ Budapest XIV. kerület Füredi Parkban egy – fűtés miatt rendkívül csendes, 4 emeletes ház IV. emeletén lévő 50 nm-es, 2 szobás, jó állapotú, világos, tágas panel-lakás. A lépcsőház rendezett, tisztá, jó lakóközösséggel. A ház egyedi kazánfűtésű. Örs Vezér teretől 5 percre, köz- zert, óvoda, iskola, orvosi rendelő közelében. Irányár: 10,8M Ft. Érdeklődni: 20/910 6317

ELADÓ Budapest XIV. kerület Füredi Parkban egy – fűtés miatt rendkívül csendes, 4 emeletes ház IV. emeletén lévő 50 nm-es, 2 szobás, jó állapotú, világos, tágas panel-lakás. A lépcsőház rendezett, tisztá, jó lakóközösséggel. A ház egyedi kazánfűtésű. Örs Vezér teretől 5 percre, köz- zert, óvoda, iskola, orvosi rendelő közelében. Irányár: 10,8M Ft. Érdeklődni: 20/910 6317

ELADÓ Budapest XIV. kerület Füredi Parkban egy – fűtés miatt rendkívül csendes, 4 emeletes ház IV. emeletén lévő 50 nm-es, 2 szobás, jó állapotú, világos, tágas panel-lakás. A lépcsőház rendezett, tisztá, jó lakóközösséggel. A ház egyedi kazánfűtésű. Örs Vezér teretől 5 percre, köz- zert, óvoda, iskola, orvosi rendelő közelében. Irányár: 10,8M Ft. Érdeklődni: 20/910 6317

KIADÓ Kispeszt /XIX./ kertvárosban 2 lakásos új építésű családi házban 50 m2-es bútorozatlan lakás / nagy szoba, konyha-étkező, kamra,zuhanyfülkés fürdőszoba, WC/ Külön villany- víz-, és gázóra. Jó közlekedés, 50 000+rezi+2 hónap kaució. Tel.:30/202 3361

VEGYES

EELADÓ üveges beltéri ajtó 210x88cm méretben (vadász-ajtó) 12 ezer Ft-ért. Tel.: 20/535 8162

ELADÓ Pianinó! UKRAJNA zongora megkímélt állapotban eladó. Irányár: 140 000,- Ft. Érdeklődni lehet: 30 511 7202-es, vagy a 44-123-as telefonszámon.

ELADÓ sürgősen Hajdúszoboszlón üdülési jog. Ár meg- egyezés szerint. Érdeklődni 20/220 3015 telefonszámon lehet.

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

HITELEK!!!!

Olcsó INGATLANOK!!!

Személyi hitel, a BKV. Dolgozóinak Citibank kedvezményével. Lakás, és jelzáloghitel! Ügintézőket keresünk, magas jutallékkal!

Erdeklődni: Szűcs Sándor Tel: 20/520-66-12 20/520-66-13 www hitel-city hu www.ingatlancity hu

ALBÉRLET

KÍNÁL: Eladó vagy kiadó Déli pályaudvarnál kétszobás, felújított, berendezett lakás. Irányár 23 M Ft (bérleti díj megbeszélés szerint) Tel.: 70/210 0553, e-mail: bujdosobalazs.p@postafio.hu

AKCIÓS WELLNESS ÜDÜLÉS HAJDÚSZOBOSZLÓN

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 a wellness-centrum korlátlan használatát (gyógyvizes medence, pezsgőmedence, gőz- és illatkabin, szauna, infrasauna, napozóterasz). BKV-dolgozók és családtagjaik részére a szolgáltatásunk árából

10% kedvezményt biztosítunk érvényes telephelépővel.

UTÓSEZON (2012.06.09-ig)
7 nap/6 éj: 29.900 Ft/fő
4 nap/3 éj: 23.900 Ft/fő

KARÁCSONY (12.20-26-ig)
7 nap/6 éj: 39.900 Ft/fő
4 nap/3 éj: 29.900 Ft/fő
Az ár tartalmazza a Szentesti ünnepi vacsorát.

SZLVESZTER (12.27-2012.01.02-ig)
7 nap/6 éj: 49.900 Ft/fő
4 nap/3 éj: 44.900 Ft/fő
Az ár tartalmazza a Szilveszter esti rendezvényt.

BEJELENTKEZÉS:
Balogh József 06-52/270-432,
06-30/856-49-90
www.primavilla.hu

A Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság havilapja • www.bkv.hu • bkvzrt@bkv.hu • 2011. október
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 kéthavonta • 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>



AZ AUTÓMENTES HÉTVEGÉRE LEZÁRT
ANDRÁSSY ÚT 2,5 KM HOSSZÚ KÖRZÓNÁ
ALAKULT, AHOL A BKV IS VÁRTA A
LÁTOGATÓKAT.



FOTÓTÁRLATUNKON MEGMUTATTUK
ÉVFORDULÓS JÁRMŰEINKET, A MILLFÁV-OT,
A FELÚJÍTOTT SIKLÓT ÉS AZ 55 ÉVEL
EZELTŐTT ÚTJÁRA INDÍTOTT UV-T.



EBBEN AZ ÉVBEN A RENDEZVÉNY
JELMÓNDA: „KÖZLEKEDJ ÖKOSAN –
ALTERNATÍV MOBILITÁS”



SZÍNPADI PROGRAMOKKAL

EZEN A NAPON A GYEREKEK AZT IS
KIPRÓBÁLHATTÁK, MILYEN LEHET EGY
KUKÁSAUTÓN DOLGOZNI



„GYERKEFOGLALKOZTATÓVAL



„UGRÁLÓVÁRRAL, VÁRTUK
AZ ÉRDEKLŐDŐKET.



MÁSSZÁJS
A PASSZÁJSZON



MINDEN KÖZLEKEDÉS IRÁNT ÉRDEKLŐDŐ
FELNÖTT GYERMEKKORI ÁLMA VÁLHATOTT
VALÓRA SZOMBATON: TESZTVEZETÉSEN
ÉLHETTKÉ ÁT, MILYEN EGY EKKORA
JÁRMŰVET VEZETNI AZ ANDRÁSSY ÚTON.

autómentes hétvége



VASÁRNAP OLYANRA VÁLLALKOZTUNK,
AMIT EDDIG SOSEM TETTÜNK:
FELÉPÍTETTÜK A VILÁG
„LEGKÖRNYEZETKIMÉLŐBB” BUSZÁT,
MÉGHOZZÁ PET PALACKOKBÓL



AZ ÉPÍTÉSBEN A MÓRA FERENC
ÁLTALÁNOS ISKOLA DIÁKJAI
SEGÍTETEK



HOSSZABBODHAT AZ 1-ES VILLAMOS, VALA-
MINT A 3-AST IS FELÚJÍTHATJUK. AZ UNIÓS
TAMOGATÁSI SZERZŐDÉST DR. VÖLNER
PÁL, A NEFMŰ INFRASTRUKTURÁLIS TERÜLE-
TÉRT FELELŐS ÁLLAMTITKÁRA ÉS VITÉZY
DÁVID, A BKV VEZÉRIGAZGATÓJA LÁTJA
EL KÉZJEGYÉVEL