

MOZGÁSBAN

XLIV. ÉVFOLYAM

I. SZÁM

AKTUÁLIS

Frissül a BKV járműparkja
Sűrűsödő éjszakai járatok
Dolgozói juttatások

INTERJÚ

Vitézy Dávid
Bolla Tibor

ALSTOM

STARTRA KÉSZEN

Tavaszi programok

kicsiknek és nagyoknak

The Human Body

Helyszín: Váci 1 Üzletház, V. ker.
Váci utca 1. (Vörösmarty tér sarok)
Nyitva tartás: vasárnaptól csütörtökig: 10-19h Péntek, szombat: 10-21h

Az emberi testet egyedülállóan bemutató kiállítás célja a tisztelet, a felvilágosítás és nevelés; hogy rávegyen bennünket a szükségszerű mértékletességre bonyolult és csodálatos testünk érdekében. Tiszteljük és ismerjük meg testünket, annak működését és szépséget és tegyünk meg minden tőlünk telhetőt érte. A látogatók több galérián keresztül ismerkedhetnek meg az egyes létfontosságú szervekkel; láthatják az emberi testet egyes mozdulatok végzése közben, közelről szemügyre vehetik az érendszert, de meghökkentő közelségből csodálhatják meg intim testrészeinket, reprodukciók szerveinket is a teljes alakos kiállított mintákon. A kiállítás valamennyi termében orvostanhallgatók nyújtanak segítséget, hogy könnyebben megértsük testünk működését.

Bábu fesztivál

Helyszín: Budapest Bábszínház,
Budapest, VI. ker., Andrássy út 69.

PROGRAM:

2012. április 19.
15.00 - Alice Csodaországban
17.00 - Porondon a bolondom
19.00 - Stop-Con Anima
2012. április 20.
10.00 - A három kismalac
15.00 - Az Esőkirály és a szépséges Jázminvirág
17.00 - Hamlet
2012. április 21.
10.00 - A székeley menyecske meg az ördög
15:00 - Az élet és a halál vize

Zaklatoló Zeneműzei

Mozikonzert kicsiknek és nagyobbaknak

A mesekoncerten népszerű rajzfilmeket és diafilmeket vetítenek, melyeket élőzenével kísérek.

IDŐPONTOK:

2012. április 22., vasárnap
2012. május 19., szombat
2012. június 10., vasárnap

Helyszín: Puskin Mozi, 1053 Budapest, Kossuth Lajos utca 18.

Cirque Du Soleil

A Cirque Du Soleil a Papp László Budapest Sportarénában mutatja be Alegria című előadását, amely öt alkalommal lesz megtekinthető május 17. és 20. között.

Az Alegria a Cirque du Soleil klasszikus és nemzetközileg elismert produkciója, a szó maga spanyol eredetű, boldogságot, örömet, örvendezést jelent. Az előadáson 17 különböző ország 55 artistája mutatja be a lélegzetelállító műsorszámokat.

Ametist Bábszínház

Helyszín: Rátkai Klub, 1068. Budapest Városligeti Fasor 38.

PROGRAM:

Április 15. 10:00: Mazsola és Tádé
Április 21. 10:00: Mazsola és Tádé
Április 22. 10:00: Mazsola és Tádé
Április 28. 10:00 - A kék kutya története

Nosztalgia utazások

Gőzfelhős Sissy vonat húsvétkor
Gödöllőre

2012. április 21-én a kassai fűtőházban rendezik meg a nemzetközi járműkiállítást, amelyre a belépés ingyenes, és ekkor rendezik meg az éves veterán autó kiállítást is. A MÁV élményvonattal viszi az érdeklődőket a helyszínre. A vonatban étkezőkocsi közlekedik.

Az úton a Holiday Star együttes szórakoztatja vendégeinket az Orfeum kocsiban.

MENETREND: Budapest – Miskolc –

Hidasnémeti – Kassa

Indulás: 6:20 - Budapest Nyugati

Kassa – Hidasnémeti – Miskolc – Budapest

Indulás: 17:00 - Kassa

tartalomjegyzék

INTERJÚ

Vitézy Dávid, a BKK vezérigazgatója:

Még szorosabb együttműködés lesz 4-5

HÍREK 6.

Bemutakoznak a menedzsement új tagjai 7.

INTERJÚ

Bolla Tibor a BKV vezérigazgatója:

A BKV teljes embet kíván 8-9.

AKTUÁLIS

Frissült a járműpark 10.

Sűrűsödő éjszakai hálózat 11.

POSZTER

Részekből egész 12-13.

AKTUÁLIS

Amit a dolgozói juttatásokról tudni érdemes 14.

FÉNYSZÓRÓ

Vendégségben a pszichológusnál 15.

KRÓNKA

Hamarosan érkeznek az új metrószerelvények 16-17.

VISSZAPILLANTÓ

Sínek a Corvin áruház körül 18-19.

RIPORTER KERESTETIK

Járműdiagnosztika 18-19.

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG

A tavasz tizenhét pillanata 20.

FÉNYSZÓRÓ

BKV blues 21.

SPORT

Volt egyszer egy csapat 22.

HIRDETÉS 23.

TISZTELT OLVASÓK, KEDVES KOLLÉGÁK!

Nagy örömünkre a tavasz a Mozgásban magazin első számát is meghozta, és ahogy az az év megújulást hozó évszakához illik is, lapunk oldalain sok-sok újdonsággal szolgálunk Önöknek.

A közelmúltban több vezetőváltás is történt. Dr. Várszegi Gyula vezérigazgató februári lemondását követően a vállalatirányítás és válságmenedzselés nehéz feladataival Bolla Tibor korábbi gazdasági-vezérigazgató helyetttest bízta meg Budapest főpolgármestere, Tarlós István. A BKV gazdasági helyzetét jól ismerő vezérigazgatót a küszöbön álló átalakulásról, jövőbeni terveiről, elképzeléseiről kérdeztük, de bemutatjuk a menedzsment további három új tagját is: Bátora László megbízott gazdasági vezérigazgató-helyetttest, dr. Makai Klára megbízott humánpolitikai igazgatót és Nagy Albert IT-igazgatót.

Az utóbbi hetekben felgyorsult a BKV és a BKK közötti feladatátadás előkészítése, javában tart az átalakulás időszaka. Kérdéseinkre Vitézy Dávid, a BKK vezérigazgatója válaszolt, ugyanakkor kiemeljük a Kollektív Szerződés helyébe lépett Átmeneti foglalkoztatási megállapodás legfontosabb pontjait, és beszámolunk arról is, hogy várhatóan milyen új elemei lesznek az új KSZ-nek.

Tudja Ön, mit csinál a BKV pszichológusa? Most első kézből szolgálunk információkkal mindazoknak, akik még sosem találkoztak vele.

Terveink szerint júniusban szeretnénk volna lapunk hasábjain köszönteni a 100 éves fennállását ünneplő BKV Előre SC-t, de már február elején kiderült, hogy a BKV nem tudja finanszírozni tovább a nagy sikerrel működő klub szakosztályait, és az évszázados sportegyesület sorsa bizonytalan. Az elmúlt 100 év legnagyobb eseményeire emlékezünk.

Új járművekről is beszámolhatunk, s azt az utat is végigkövetjük, amelyet a mindenki által oly nagyon várt Alstom megtett idáig.

A jelen és a közelmúlt eseményei mellett nem feledkezünk meg a régi értékek bemutatásáról sem, így az olvasó megtudhatja, hová csilingelt el a Corvin áruház körül futó villamos az utolsó útján.

Érdekes, tehetséges emberekben nincs nálunk hiány. Ezt bizonyítja Zebegnyei Gábor kollégánk is, akiről kiderült, hogy ő alakította a mára már sajnós feloszlott Városlakók nevű, bluest játszó együttest, de nem adja fel, egy újabb banda alakításán töri a fejét.

Nem maradtak ki tavaszi számunkból sem a közlekedésbiztonságot szolgáló intelmek, sem a színes programajánló, és ismét ízelítőt adunk itthoni és a külföldi közlekedési csemegékből is.

—msz—

LAPZÁRTÁNK UTÁN

ÉRDEKLI, MI TÖRTÉNIK A BKV HÁZA TÁJÁN?

Kíváncsi a friss, közérdekű információkra, avagy nyaralni, kikapcsolódni szeretne? Netán egy jó receptet keres? Esetleg szívesen próbára tenné tudását a közösségi közlekedés témakörében? Nincs belső e-mail címe, és ezért nem látja a Salamont?

Akkor önnek szól ajánlatunk: iratkozzon fel a kívül-belül megújult, hétről hétre friss tartalommal jelentkező e-hírlevélre! Hogy mindig naprakész legyen, a BKV belső kommunikációja soron kívül elküldi az ön által megadott e-mailcímre nem csak a megújult, áttekinthető formában jelentkező heti e-hírlevelet, de az épp aktuális, fontos híreket, információkat is.

A regisztráció egyszerű: várjuk jelentkezését a belsokommunikacio@bkv.hu címre!

– Kérek mindenkit és számítok mindenkire: koncentráljunk a munkára, az eredményekre, hogy mihamarabb bizonyíthassuk újabb és újabb tényekkel, hogy rászorgálunk a Közgyűlés és a budapestiek bizalmára, és képesek vagyunk a rendelkezésre álló mozgásteret maximálisan kihasználva fejleszteni és hatékonyan működtetni Budapest közlekedési rendszerét – mondja Vitézy Dávid. A Budapesti Közlekedési Központ vezérigazgatóját az átszervezésről és a jövőről kérdeztük.



Még szorosabb együttműködés lesz

Zajlik az átszervezés: a BKV egyes területei a BKK-hoz kerülnek. A célként kitűzött 2012. május 1-jei határidő mennyire van köbe vésvé?

Teljesen, immár jogszabály is kimondja. Május elsejétől a BKK látja el a tömegközlekedési hálózat és menetrendek megtervezésével, a fejlesztésekkel, a forgalomirányítással, a jegy- és bérletértékesítéssel, valamint az ellenőrzéssel kapcsolatos feladatokat, továbbá hozzánk kerül az utastájékoztatás is. Minden olyan feladatot a BKK lát el, amely megrendelői feladat, míg a BKV fő feladata a szolgáltatás elvégzése, a kötöttpályás tömegközlekedés és a buszok jelentős részének üzemeltetése lesz. Utóbbi területen a BKV persze versenytársakat is kap az új buszüzemeltetési modell következtében, amelyet azért indítottunk el, mert a BKV hitelképtelen és új buszokat csak magáncégek üzemeltetésében tudunk most forgalomba állítani. Az átkerülő szakterületek a BKK szervezetébe olvadnak, így a közúti, parkolási, fejlesztési területeinkkel szoros együttműködésben tudják majd a kollégák jobbítani és működtetni Budapest teljes közlekedési rendszerét. A BKK és a BKV között még szorosabb együttműködés lesz, hisz lényegében egy cégcsaláddá válunk májustól: a központ látja majd el a tulajdonosi jogok gyakorlását a BKV felett, emellett a tömegközlekedési támogatásokat is rajtunk keresztül kapja majd meg a BKV. Ehhez szoros együttműködés és közös munka, egymás munkájának kölcsönös tiszteletben tartása és elismerése lesz szükséges, amit mindenkitől kérek. A BKK egyszerre dolgozik az intézményrendszer átalakításának lezárásán, a budapesti tömeg-

közlekedés rengeteg megörökölt napi problémájának kezelésén, a hitelállománytól a napi finanszírozáson át a műszaki állapotokig, továbbá a hosszú távú építkezésen, a jövőt jelentő fejlesztések megindításán, amelyek nyomán például a Kisföldalatti vagy a HÉV-ek szerelvényei lecserélhetők és új buszok állhatnak majd forgalomba. Sokszor merül fel kérdésként, hogy mi is a BKK, miért van rá szükség. A közlekedési központból egy egységes, ütőképes és felkészült, integrált közlekedésszervezőt kell létrehozunk. A Budapesti Közlekedési Központ koncepciója mögött az a londoni, szingapúri minta húzódik, amelyben egy egységes, a város közlekedéséről teljesen egységes szemléletben gondolkodó közlekedésszervező fogja össze és irányítja sikerrel a milliós nagyvárosok megannyi közlekedési ágazatát, a stratégiaalkotástól a tervezésen át a fejlesztésig, az üzemeltetéstől a nagyprojektekig, a közúti közlekedéstől a taxikon, parkoláson, hajózáson, bicikliközlekedésen át a tömegközlekedésig. Ez a rendszer jön most létre Budapesten is, amelyből következik: BKK-soknak, BKV-soknak, BKK Közútnál dolgozóknak, tehát mindannyiunknak meg kell tanulnunk egymással együttműködni, hisz ezután senki mást nem hibáztathatunk, ha ezt elmulasztjuk. A közútkezeléstől a tömegközlekedésig, a nagyprojektektől a kisbeavatkozásokig, a taxiktól a teherautók behajtásáig és a kerékpározásig minden téma összefut a BKK-nál, mindannyiunk feladata és el is várom mindenkitől, hogy egymással együttműködjünk, és ezt az egységes szemléletet minden döntésben érvényesítsük. Sem a nemzetgazdasági környezet, sem a fővárosi gazdasági

helyzet nem nevezhető könnyűnek, ugyanakkor az ágazatunk bizonyos szempontból szerencsés. A közlekedés az, amire mindenki odafigyel, a közlekedés az, ami mindenkit érdekel és érint, a közlekedés az, amely a budapestiek életminőségét leginkább befolyásoló – és valljuk be – legmagasabb arányban általuk kifogásolt közszolgáltatás, fővárosi ágazat. Nem áll tehát fenn annak a veszélye, hogy egyszer csak megszűnik az egész és bezárnak bennünket, mint egy finanszírozhatatlan kamaraszínházat. Ez viszont hatalmas felelősség is: rajtunk a budapestiek szeme, nincs idő arra, hogy évekig csak a belső problémáinkkal, a szervezetek egyesítésével foglalkozunk. Eredményeket kell elérnünk, amelyekből könnyebb lesz Budapesten közlekedni, amelyek hozzájárulnak ahhoz, hogy tisztább legyen a levegő és gazdaságilag versenyképesebb a város. És ezt persze számtalan alágazati célra le lehet bontani, a tömegközlekedés versenyképesebbé tételétől a kerékpározás népszerűsítéséig. Feladat bőven van, és hiszek abban, hogy a BKK és a BKV közösen teljesíteni fogja az elvárásokat, ilyen koncentrált szakmai központ ugyanis kevés működik az országban, bármely ágazatról is legyen szó. A BKK ebben számít a BKV-ban felgyűlt szak tudásra, hagyományokra, rengeteg értékes kollégára és a napról napra a tömegközlekedésben dolgozóknál összegyűlő sok tapasztalatra. Élnünk kell a lehetőségeinkkel, azzal a szellemi tőkével, amely a BKK-csoportban létrejött és nem szabad, hogy bármilyen belső szervezeti feszültség, hiúság, emberi szempont felülírja azt a közcélt, amelyre szoroztunk. Úgy gondolom, hogy ha erre képe-

sek leszünk és a fenti elvek mentén képesek leszünk a BKK-t egységes közlekedésszervezőként, a BKV-t pedig költséghatékony és versenyképes üzemeltetőtársaságként működtetni, annak a budapestiek számára látható eredménye lesz már a következő években, ahogy hitem szerint az elmúlt egy év munkájára is már lehet e téren építkezni.

Mire számíthatnak a BKV dolgozói az átalakulás kapcsán? A határidőig teljes átalakulás történik, vagy esetleg a későbbiekben további „finomhangolásra” is számítani lehet?

Biztosan lesz finomhangolás, a jogi, humánügyi, pénzügyi, számviteli, leltározási, folyamatszabályozási, informatikai és ki tudja még hány szakterületi kérdések lezárására nagy erőket fordítunk, de minden szálát elvarrni csak az első idők tapasztalata birtokában lehet majd. Lesz olyan, hogy egy BKK-s kolléga BKV-s golyóstollal fog írni május 1-jén vagy fordítva, de szeretnénk mihamarabb az összes ilyen apró-cseprő ügyet lezárni. A májusra tervezett változások után további szakterületek átkerülése a BKV-ból a BKK-ba nem várható, a BKV szervezetének új feladatokhoz igazítása azonban 2012 során még csiszolódni fog.

Hogyan látja a BKK jövőjét? Korábban Rogán Antal több kritikus megjegyzést tett.

A BKK létrehozása óta mintegy 50 milliárd forint összértékű uniós fejlesztési támogatást szerzett a Főváros számára és valósít meg beruházásokat, így többek között az évekig döntésre váró 1-es és 3-as villamosprojektet, a Széll Kálmán tér és a budai villamosok fejlesztését, a BuBi közbringa-rendszert és számos projektet tudtunk megvalósítani, elkezdeni. A BKK mintegy két tucat nehéz helyzetű, korábban indult projekt megmentését végezte el, így tudta a város megszerezni és megtartani többek között a Budapest Szíve 4 milliárd forintos és a Margit híd 6 milliárd forintos uniós támogatását. A BKK működése hatékonyabbá tette a budapesti közlekedés szervezését és beváltotta az első évre a létrehozásától várt eredményeket. Londonban 3-5, Szingapúrban 5-7 évig tartott egy integrált, egységes közlekedésirányító szervezet létrehozása, Budapesten másfél év alatt, 2012 májusára befejezzük a közlekedési intézményrendszer átalakítását, eredeti ütemtervünk szerint. A BKK koncepcióját az európai szervezetek támogatják, összhangban van az EU irányelveivel és jogszabályaival, ráadásul az Európai Beruházási Bank felügyeletével elkészült átalakítási koncepció is tartalmazta a megrendelő szervezet létrehozásának szükségességét, már 2009-ben. A BKK a je-

lenleg általa végzett közútkezelési, parkolási, taxiállomás-üzemeltetési, tömegközlekedésszervezési feladatokat hatékonyabban és kevesebb forrásból végzi, mint a szétszabdalt intézményrendszer végezte 2010-ben, a BKK létrehozása előtti utolsó évben, az átalakítás egyszeri költségein túl tehát nem igaz, hogy a BKK drágábban dolgozna, mint elődje, az viszont kijelenthető, hogy eredményesebben. A BKV problémáinak megoldását nem lehet sem a BKK, sem a városvezetés szemére vetni – bár kétségtelenül nagyobb lenne a mozgásterünk, ha például a parkolási díjakat a tömegközlekedésre fordíthatnánk számos más város példájához hasonlóan és nem a kerületek vinnék el ezeket. Csak idén 58 milliárd forint lejáró és újrafinanszírozhatatlan pénzügyi adóssággal kell a BKV-nál megküzdeni, amin túl a járműpark és az infrastruktúra fejlesztése százmilliárdos probléma, amelyre a BKK számos projektjavaslatot dolgozott ki, ezek egy része támogatást is kapott a Kormány részéről. Összességében: senkinek nem kell megjedni ezektől a viharoktól, a városvezetés és a BKK vezetése elkötelezett az átalakítás véghezvitelében, még ha ellenérdekeltek vannak is ebben a folyamatban, az elkötelezettségünket és a döntéseink végrehajtására való képességet eddig is bizonyítottuk, és ez eztán sem lesz másképp. Javaslom és kérem, hogy ne engedjünk teret bizonytalanságnak, pletykáknak, senki ne a hírportálokhöz vagy bulvárlapok cikkeihez próbálja a napi munkáját igazítani. A BKK-ra és a BKV-ra számos közfeladat elvégzése hárul, kérek mindenkit és számítok mindenkire: koncentráljunk a munkára, az eredményekre, hogy mihamarabb bizonyíthassuk újabb és újabb tényekkel, hogy rászorgálunk a Közgyűlés és a budapestiek bizalmára és képesek vagyunk a rendelkezésére álló mozgásteret maximálisan kihasználva fejleszteni és hatékonyan működtetni Budapest közlekedési rendszerét. Az utókor szempontjából ugyanis nem az üres szavak, hanem csak az eredmények alapján ítélnék majd meg mindannyiunkat, ítélik majd meg a budapestiek a BKK és a BKV közös munkáját.

Közismert, hogy április 30-án lejár a BKV közszolgáltatási szerződése. Milyen stádiumban van az új tervezet? Hogy haladnak az ezzel kapcsolatos szakmai egyeztetések? Jól haladnak. A rendszer hierarchikusan épül fel. Először törvényi háttérre volt szükség az új, EU előírásainak megfelelő rendszer működtetéséhez, ezt 2011 karácsonya előtti napokban az Országgyűlés megtette. Ezt követően január végén a Fővárosi Közgyűlés alkotta meg rendeletét, amely a BKK és a BKV közötti feladatmegosztást pontosan szabá-

lyozta. Erre alapozva április folyamán írhatjuk alá a Főváros és a BKK közötti úgynevezett feladatellátási szerződést, amely a BKK összes tevékenységére kiterjed és megadja a szakmai, jogi és pénzügyi felhatalmazást arra, hogy még áprilisban megkössük a BKK és a BKV között az új közszolgáltatási szerződést.

A BKV egy 4 hónapos – Kollektív Szerződéssel egyenértékű – átmeneti megállapodást kötött az érdekképviselőkkel. Ezzel egyidejűleg az is elhangzott, hogy ezt követően egy új Kollektív Szerződést kell kötni. Mi a BKK – mint megrendelő – álláspontja? Mennyire van ráhatása a BKK-nak az új KSZ tartalmi elemeire?

Nem szeretnénk beleszólni a munkáltató és a dolgozók közötti megállapodásokba, ugyanakkor nagyon fontosnak tartom és örülök neki, hogy sikerült megkötni az átmeneti megállapodást és a műszakpótlékok, illetve legalább egy családtag utazási jogosultsága megmaradt. Sajnos az igen nehéz pénzügyi körülmények a budapesti tömegközlekedést is érintik, a BKV dolgozói e téren jelentős erkölcsi erényről és belátási képességről tettek tanúbizonyságot azzal, hogy jogaikért ugyan kiállva, de a budapesti közlekedést bénító sztrájkok nélkül megállapodásra jutottak egy korábbinál kisebb terhet jelentő új megállapodásról. Ezt ezúton is köszönöm. A tárgyalásokat a KSZ lejárta miatt hirtelen kellett lezárni és számos kérdés elvarratlan maradt, a júliusi újrakötésig ezeket kell tisztázni alapvetően. Egyet fontosnak tartok tisztázni az elmúlt hónapok vitái után: nem gondolja úgy sem a főpolgármester, sem a városvezetés, sem én vagy a BKK bármely vezetője, hogy a BKV-s dolgozók juttatásainak átalakítása, mondjuk ki, csökkenése egy örömteli esemény lenne és higgyék el, éjt nappallá téve követünk el mindent azért, hogy a Kormányval létrejöjjön a budapesti tömegközlekedés finanszírozására egy tartós megállapodás. Én magam BKV-sok között töltöttem sok évet tinédzserkoromban, sok járművezetőt, forgalomirányító diszpécsert és más szakterületen dolgozó kollégát ismerek azokból az időkől, majd számos szakembert a VEKÉ-s időkől is. Pontosan tudom, hogy mennyi erőfeszítés és munka van amögött, hogy a mai járműparkkal és körülmények között működik a budapesti tömegközlekedés és ezt nagyon sokra tartom, továbbá köszönöm. Azt is látom, mennyi nemtelen és alaptalan támadás éri a cégeinket, és bár a jogos kritikára figyelni kell és korrigálni, méltósággal kell tűrnünk azt is, ha legjobb tudásunk és munkánk ellenére ér minket alaptalan kritika.

–MSZ–



Tisztelt Munkatársak,
kedves Kollégák!
Tájékoztatjuk Önöket,
hogy ez idáig technikai
okokból nem kapták meg
az elmaradt étkezési
utalványokat. Az Erzsébet-
utalvány közbeszerzetése
folyamatban van, kiosztása
várhatóan 2012. április
utolsó hetében kezdhető
meg. Szíves türelmüket,
megértésüket köszönjük!

Madridi zónázó villamos

Madridban elsősorban ráhordó
funkciókat lát el a villamos.

Madridban egymástól szeparáltan két villamosüzem létezik, összesen három vonallal. Az egyik egy 5,4 kilométeres viszonylat, a másikhoz pedig egy 8,7 illetve 13,7 kilométeres vonal tartozik. A magyar viszonyoktól eltérően ezek a villamosok nem a belvárosi, sűrű forgalmú utcákon közlekednek, hanem a kül- és elővárosokban hordanak rá a metróhálózatra. A leghosszabb, hármask számú vonal pl. a 10-es metró Colonia Jardin nevű állomásától indul és halad tovább szinte egyenesen nyugati irányba, elérve a 46 ezer lakosú szatellitváros Boadilla del Montét.

A vonal Boadilláig alacsony népsűrűségű területeken, sőt néhol egyenesen minden lakott területtől távol eső részen halad keresztül, raktár-bázisok, autópályák, alul- és felüljárók jellemzik a szakaszt.

A szatellitváros-jelleg miatt a vonal forgalma kiegyensúlyozatlan: míg hétköznap reggel 5 percenként közlekednek a 302-es Citadisok, addig a hétvégén mindössze félóránként követik egymást a vonatok. A legnagyobb utasforgalom jellemzően Boadilla és Madrid között tapasztalható, így nem csoda, hogy a vonatok felgyorsítása érdekében egy új, expresszvillamos szolgáltatást vezetett be az üzemeltető.

Ókeresztény nek- ropoliszt találtak Rómában a villamossínek cseréje közben



Rómában – ahogy mondják – elég hatvan centiméterre leásni és a villamossínek cseréje régészeti kalanddá változik. Nos, ezúttal húsz, egymás melletti sír került elő az Aurelianus császár által emelt egykori városfalak mentén a Cestius-piramisnál. Minden sír tökéletes állapotban megmaradt csontvázat őrzött meg.

A régészek szerint egy Krisztus utáni 3-5. századi keresztény temetőről van szó, ahova rabzolgák vagy szegények temetkeztek. A feltárás ideje alatt a villamossínek cseréjével kapcsolatos műszaki munkálatok szünetelnek.

Bemutatkoznak AZ ÚJ MENEDZSMENTTAGOK

BÁTORA LÁSZLÓ a BKV megbízott gazdasági vezérigazgató-helyettese számára nem ismeretlen a pénzvilág, a gazdasági élet. Pályáját a Budapest Banknál kezdte, majd a Raiffeisen Értékpapír és Befektetési Rt. vállalati pénzügyek részlegén dolgozott, ezt követően a Corvinus Nemzetközi Befektetési Zrt. ügyvezető igazgatója, később pedig a Magyar Vállalkozásfejlesztési Zrt. üzleti területért felelős vezérigazgató-helyettese volt. Pénzügyi szakemberként elsődleges feladatának tartja, hogy a gazdasági területek irányításával segítse a Társaságot a jelenleg zajló átalakulási időszakban. Az üzleti modellváltás önmagában is kihívás, amelyet a BKV esetében adósságválság, a napi likviditási gondok és a kollektív szerződés rendezetlensége tovább nehezít. Természetesen tisztában van azzal is, hogy a munkavállalók jelentős részének a „megszorító intézkedések” komoly megélhetési gondot okoznak, ugyanakkor látni kell, hogy mindez a munkahelyek megőrzése érdekében történik, mivel a Társaságnak az új közszolgáltatási modellben állnia kell a versenyt a többiekkel. A március 1-jével kinevezett gazdasági vezető célja, hogy – a kollégák megértő támogatását maga mögött tudva – a második félélvre a Társaság az új üzleti modell szerint működve, nyugodt finanszírozási környezetben és munkabékében koncentrálhasson közszolgáltatási feladatára.



DR. MAKAI KLÁRA március 8-ától tölti be megbízottként a humánpolitikai igazgatói tisztséget. Nem ismeretlen közegbe került, eddig is a Humánpolitikai igazgatóság főosztályvezetőjeként dolgozott. Feladata, hogy a Társaság átszervezésével – egyes szakterületeknek a BKK-ba való integrálásával – kapcsolatos tennivalókat gördülékennyé tegye.

Az igazgatóasszony a jogi diploma megszerzése után a bankszektorban, a Belügyminisztériumban, valamint kül- és belföldi vállalkozásokban dolgozott, 2010. április 1-jén került a BKV-hoz. Meghatározó, ugyanakkor meglepő élmény volt számára, hogy már az első BKV-nál töltött napon családtagnak érezte magát itt.

A humánpolitikai igazgatói megbízás – amely váratlanul érte – jelentős többletfeladattal, felelősséggel jár, ugyanakkor komoly kihívás is, különösen a jelenlegi körülmények között. Fontosnak tartja, hogy egy olyan közösség alkotó tagja legyen, amelyben mindenkinek jut hely és szerep, ahol a közös célokkal és érdekekkel azonosulva mindenki tehet és tesz is valamit.

NAGY ALBERT informatikai igazgató – aki szintén március 1-jétől került vezetőként Társaságunkhoz – szakmai pályafutása során szerzett széleskörű nemzetközi tapasztalatait felhasználva segíti informatikai támogatással egy európai színvonalú közlekedési társaság létrehozását. Az Ericsson Magyarország Kft. projektmenedzsere, illetve vezető tanácsadójaként nemzetközi környezetben töltött évek után csatlakozott a Siemens Zrt.-hez, mint gazdasági igazgató, majd a Kopint-Datorg Zrt. GSM-R projektigazgatója lett. Mindennapi utasból vált a BKV Zrt. informatikai igazgatójává, és meglepődve tapasztalta, hogy a közlekedési társaságon belüli folyamatok, funkciók mennyivel professzionálisabbak, mint ahogy azt a külső szemlélő gondolná. Véleménye szerint ez a professzionalitás jelenti majd az alapját a jövőbeli közlekedésszervezés sikerének, amely folyamatban lévő migrációjának széleskörű informatikai támogatását tartja a legfontosabb feladatának. A siker elengedhetetlen feltétele ugyanis a munkatársak körében tapasztalt nyitottság, elkötelezettség és a stratégiai célkitűzésekkel összhangban lévő tudásbázis. Ezért kíván a jövőben nagyobb hangsúlyt fordítani a kompetencia-fejlesztésre, valamint olyan informatikai alkalmazások létrehozására, amelyek elősegítik a vállalatban belüli tudásmegosztást és a hatékonyabb információáramlást. A cél olyan informatikai háttértámogatás nyújtása, amely a szolgáltatás színvonalát növeli és erősíti.



Metróarborétum New Yorkban

Föld alatti édenkertet terveznek kialakítani New Yorkban, egy elhagyott manhattani metrószakaszban.

A tervek szerint az arborétum 6 ezer négyzetméteres lenne – 0,6 hektáros –, és egy hajdani, 1903-ban épült kocsiszín helyén alakítanák ki. A föld alatti metrókocsigarázst 1948 óta nem használják, így a kert nem befolyásolja a forgalmat. Az elképzelés fő atyja James Ramsay építész, aki korábban az amerikai űrhajózási hivatal mérnöke volt, és aki igen fejlett szoláris technikával, optikai kábelekkel akarja összegyűjtött napfényhez juttatni a föld alatti fákat, bokrokat, virágokat. Az édenkert dollártízmilliókba kerül, és hosszú évekig eltarthat megteremtése, viszont 100 ezer dollárba – 22 millió forint – kerülő bemutató modelljéhez kétharmad pánz már összegyűlt adományokból, amelyeket alig 700-an adtak össze. A modell láttán minden bizonnyal jóval többen adományoznak majd a föld alatti édenre, mivel Ramsey első, kezdetlegesebb bemutató makettje is már akkora sikert aratott középiskolákban, amilyenre egyáltalán nem számított.



A BKV teljes embert kíván

Interjú Bolla Tibor vezérigazgatóval

A Kollektív Szerződés tavaly novemberi felmondása jelentős feszültségeket generált a munkavállalók és a munkáltató között. A szakszervezetek utcai demonstrációkat szervezve hangosan tiltakoztak a megszorítások ellen, az egyszerre lejáró sokmilliárdos hitelek csapdájában vergődő menedzsment pedig nem tehetett mást, mint kompromisszumot, lojalitást és szolidaritást kért a dolgozóktól, miközben a tulajdonos Fővárosi Önkormányzat vezetője a legmagasabb fórumokat is megkeresve, minden követ megmozgatott a BKV megmentése érdekében. Februárban lemondott posztjáról Dr. Várszegi Gyula elnök-vezérigazgató. A vállalat vezetésére Tarlós István főpolgármester Bolla Tibort, a BKV korábbi gazdasági vezérigazgató-helyettesét kérte fel.

Sokakat izgat: miért pont Önt kérte fel Budapest főpolgármestere a BKV vezetésére?

Ennek két oka is van. Egyfelől a BKV csődközeli helyzetében vezérigazgatói pályázatot hirdetni és új vezérigazgatót kinevezni gyakorlatilag lehetetlen lett volna. Másrészt egy pénzügyi krízisben lévő cég talpra állításához és stabilizálásához pénzügyi vezető kell.

Kinevezését követően milyen a viszonya korábbi vezetőtársaival?

Továbbra is jó a munkakapcsolatunk. Vannak persze viták és véleménykülönbségek, de ez természetes. Az akarat és a cél közös: a BKV stabilizálása, új pályára állítása és a megtépázott renomé helyreállítása. Arról, hogy vállalom-e hosszabb távon is a megbízatást, ma még korai lenne beszélni. Elsődleges célom a cég pénzügyi helyzetének stabilizálása és működőképes gazdasági pályára állítása.

A mentőakció sikeresnek tűnik: állami segítségével megoldódik a lejáró hitelállomány átütemezése. Mikor lélegezhetünk fel igazán?

Nehéz időszak áll mögöttünk, és az elkövetkezendő két hónapra vonatkozóan sem ígérhetek mást. Az állami garanciavállalással valóban megoldódhat a lejáró hitelek átütemezése, és ennek fényében már nem lehet gond a 2012-es működési hiány fedezete sem, hiszen a Fővárosi Önkormányzat segítségével rende-

ződhet a helyzetünk. A felmondott Kollektív Szerződés helyébe lépett Átmeneti foglalkoztatási megállapodás viszont legfeljebb június 30-ig lesz érvényben, ami azt jelenti, hogy a megállapodás lejárta előtt létre kell hoznunk egy új, korszerűbb, az eddigieknél igazságosabb Kollektív Szerződést, amely a bérek, a cafetéria és a foglalkoztatási szabályok tekintetében is versenyképessé teszi a BKV-t, hiszen áprilistól az eddigi monopolhelyzet helyett versenytársakkal találjuk szembe magunkat. Fennáll az esélye annak, hogy a gumikerekes ágazat akár 66%-át is kiszervezhetik. Ez nemcsak a járművezetőket, hanem a back office-t, azaz a műszaki és gazdasági kiszolgálóbázist is érintheti. A kiszervezés mértéke viszont tőlünk is nagyban függ. Tapasztalataink azt mutatják, hogy a BKV mind minőségben, mind pedig szervezetszféra is jobb szolgáltatást nyújt, mint az alvállalkozóink, ezért arra számítunk, hogy valódi verseny csak az árak területén lesz köztünk. Ahhoz viszont, hogy a megmértetésen versenyképes árakkal tudjunk indulni, csökkentenünk kell a költségeinket. Vagyis – például – újra kell tárgyalnunk a Kollektív Szerződés azon részeit, amelyek a Munka Törvénykönyvéhez képest többletjuttatásokat biztosítottak a munkavállalóknak, és ezért nem tudjuk anyagilag tovább támogatni sem a BKV Előre SC-t, sem pedig a balatonfenyvesi üdülőt, „csak” térítésmentesen biztosítjuk a működésükhöz szükséges területet és infrastruktúrát. Visszatérve a Kol-

lektív Szerződésre: mint gazdasági szakember, nem várt sikerként értékelem a június 30-ig hatályos megállapodás megkötését. Örülök, hogy a szakszervezetek képviselői is belátták: a pénzügyi egyensúly újbóli megteremtéséhez áldozatokra van szükség. Ugyanakkor azzal is tisztában vagyok, hogy számos családnál jelent most megélhetési gondokat az étkezési utalvány, vagy az egészség- és nyugdíjpénztári hozzájárulás hiánya. A nulla százalékos cafetéria-rendszer hosszabb távon semmiképp sem tartható, és nem is szerepel a terveink között. Hangsúlyozom még egyszer: a cél egy olyan Kollektív Szerződés megkötése, amely a Fővárosi Önkormányzat cégeinek gyakorlatával összhangban korszerű és rugalmas bérjellegű juttatásokat rögzít.

A Fővárosi Közgyűlés 2012. február 29-én megalkotta a közlekedésszervező kijelöléséről szóló rendeletét, amely egyúttal a BKV átszervezését is jelenti. A rendelet, és Vitézy Dávid, a BKK vezérigazgatójának levele szerint jó néhány szakterület és munkatárs május 1-jétől már a Budapesti Közlekedési Központ égisze alatt folytatja eddigi munkáját. Hogyan haladnak az egyeztetések a BKK-val? Valóban létrejöhét az átalakulás, és ténylegesen köbe vésett-e a május 1-jei dátum?

Igen, május 1-jéig valóban meg kell történnie az átalakulásnak. A rendelet előírásainak eleget téve segítjük a feladatok átadását és

"a pénzügyi egyensúly újbóli megteremtéséhez áldozatokra van szükség"

az ehhez szükséges infrastruktúra kiépítését. A Budapesti Közlekedési Központ és a BKV között – nyugodt szívvel mondhatom –, hogy jó a munkakapcsolat, nincs alá-fölérendeltségi viszony. Egymás partnerei vagyunk, és nyitottan fogadjuk a jó kezdeményezéseket, ötleteket. Személy szerint én is mindent megteszek azért, hogy az átalakulás minél zökkenőmentesebben menjen végbe, és hogy az átkerülő munkatársak minél előbb megtalálják a helyüket az új rendszerben, a BKV-nál maradóknak pedig biztos, stabil munkahelyet biztosítsunk.

A 2007-es átszervezések keserű velejárója volt számos munkatársunk számára az elbocsátás is. A jelenlegi gazdasági helyzet nem kedvez az álláskeresőknél. Várhatók most is elbocsátások?

Szeretném leszögezni: nem tervezzük csoportos létszámleépítést. Ugyanakkor nem kizárt, hogy néhány munkakör esetleg megszűnik, de egyik napról a másikra senki sem kerül az utcára, aki jól és becsületesen végzi a munkáját.

Tervezi, hogy kilátogat a telephelyekre?

Igen, vállalom. Határozott tervem, hogy az idén ellátogatok a BKV valamennyi telephelyére. Szeretném, ha őszinte és nyílt párbeszéd alakulna ki a vezetés és a munkatársak között, ami nem sárdobálást, hanem értelmes, nyitott beszélgetést jelent. Azt vallom,



hogy a problémákat meg kell beszélni, nem pedig a szőnyeg alá söpörni. Nem értek egyet az uszítással, hiszek a viták békés rendezésében.

Mint gazdasági vezérigazgató-helyettes, tisztában volt azzal, mi vár Önre. Egyik elődjének tulajdonítják azt a mondást, miszerint minden BKV-ban töltött év duplának számít az ember életében. Oszítja ezt a véleményt?

Maximálisan egyetértek. Természetesen tudtam, mi vár rám, és hamar beláttam,

hogy a vezérigazgatói teendők mellett nem tudom teljes emberként ellátni a gazdasági vezérigazgató-helyettesi munkakört, ezért is döntöttem úgy, hogy a szakterületem vezetését átadom. Nehéz időszakban vettem át a BKV kormánykerekét, a kitűzött feladat egész embert kíván. Nem könnyű megfelelni a kihívásoknak és az elvárásoknak, kevés idő jut a pihenésre, szórakozásra. Őszintén szólva, nem is értem, hogyhogy nem lettem még influenzás.

–MM–

Használt járművekkel frissül a BKV járműparkja

Az nem kérdés, hogy a BKV buszparkja cserére, frissítésre szorul, hiszen autóbuszainak többsége már elérte, vagy akár meg is haladta a gyártáskor tervezett élettartamát. A probléma megoldása csak hosszabb távon lehetséges, de használt járművek beszerzésével javíthatunk járműparkunkon.



Az első sikeres eljárás keretében 13 db	Hossz:	11 990 mm
VAN HOOL	Szélesség:	2 490 mm
A 300-as szóló, alacsonypadlós járművet vásároltunk Hollandiából, amelyeken beérkezésük után részleges korszerűsítést, illetve átalakításokat végzünk, hogy megfeleljenek a Budapesten elfogadott közlekedési arculatnak. Forgalomban április végén, május elején láthatjuk majd a Van Hoolokat.	Magasság:	2 910 mm
	Tengelytáv:	6 050 mm
	Belépő magasság:	330 mm (1.-2.-3. ajtó)
	Férőhely:	98
	Ülőhely:	26
	Állóhely:	72
	Össztömeg:	18 700 kg
	Üres tömeg:	11 200 kg
	Motor:	DAF RS 160 M Euro 2

Szintén a buszpark frissítését szolgálja a 30 db

MERCEDES BENZ CITARO

O 530 típusú jármű, amelyekből 10 darabot már „be is vetettünk” a 28-as és a 37-es villamosok vonalán a villamospálya-felújítás idejére. Igaz, csak ideiglenesen, hiszen a Citarók esetében is elengedhetetlen az arculati elemek megléte, hogy utasaink minél könnyedebben felismerjék, hogy ez is a BKV-s jármű.

Hossz:	11 950 mm
Szélesség:	2 550 mm
Magasság:	3 076 mm
Tengelytáv:	5 645 mm
Belépő magasság:	320 mm (1.-2. ajtó) 340 mm (3. ajtó)
Férőhely:	90 - 92
Ülőhely:	25 - 32
Állóhely:	58-67
Össztömeg:	18 000 kg
Üres tömeg:	10 850 kg
Motor:	Mercedes Benz OM 906 hLA Euro 2 – 3



Németországból 15 db alacsonypadlós csuklós trolibuszt vásároltunk, amelyek várhatóan augusztusig folyamatosan állnak majd forgalomba. Az

MAN NGE

152 típusú járművek csöndesek, külső-belső kialakításuk azon túl, hogy esztétikus, megfelel az ergonómiai követelményeknek is. A trolibuszok a beépített, jelenleg is működő dízel aggregát segítségével korlátozott önjárársra is alkalmasak.

Hossz:	017400 mm
Szélesség:	2500 mm
Magasság:	3307 mm
Férőhely:	143+1
Ülőhely:	46+1
Állóhely:	97
Nettó tömeg:	15560 kg
Belső padlómagasság :	elől 340-370 mm
hátsó szekcióban:	610 mm

Sűrűsödik az éjszakai járatok hálózata

A március 4-ére virradó éjjelen – ha a 6-os villamosok éjszakai közlekedésének tavalyi bevezetését nem említjük – 6 év után ismét jelentősen módosult, egyúttal bővült a BKV éjszakai hálózata. Új járatok színesítik, és rengeteg megállóba kellett a táblaszerelő csoport kollégáinak új menetrendeket kihelyezni. A hálózátváltozás sajnos áldozatokkal is járt: a szolgálati járatok zömét meg kellett, hogy szüntessük, de minden BKV-s tisztában van vele: erre a 130 milliárd forintos megtakarítást hozó lépésre a cég túléléséhez volt szükség.

LÁSSUK A SZÁMOKAT! A változások 12 százalékos hálózatonövekedést jelentenek, ami a BKV – sajnos már a csapból is folyó – tarthatatlan finanszírozási helyzetében nem kis büszkeségre adnak okot. Ezeket a változtatásokat egyrészt az utasigények, a hálózati ésszerűsítések indokolták, valamint – és a bővítésekre lehetőséget is ez adott – az, hogy a szolgálati járatok nagy része megszűnt. (Erről bővebben keretes írásunkban olvashat.)

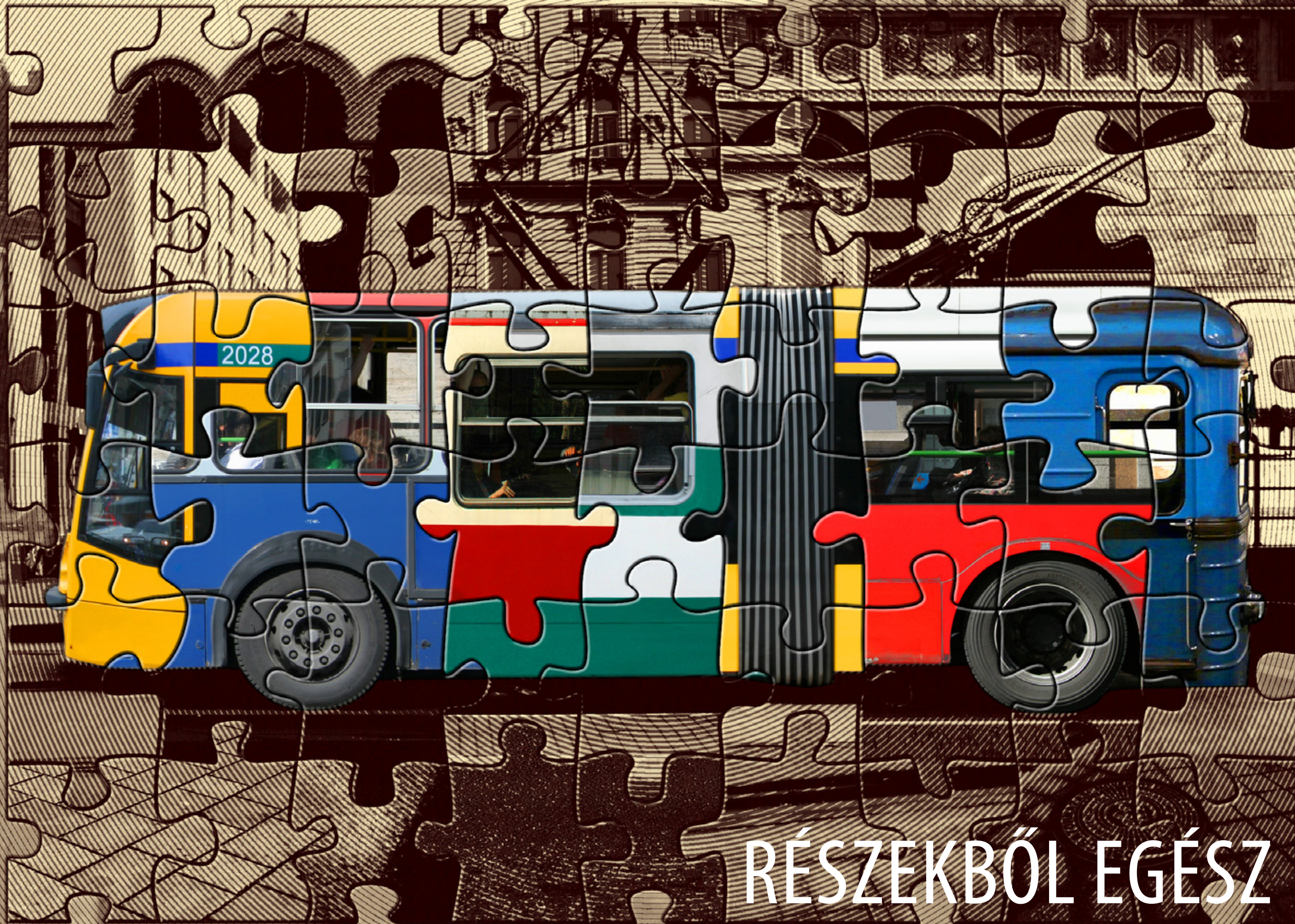
LÁSSUK A JÁRATSZÁMOKAT! Három új járat indult, amelyek segítségével eddig az éjszakai hálózat által le nem fedett területek lakói is igénybe vehetik szolgáltatásainkat. Az egyik új viszonylat a 900-as jelzésű járat, amelyik a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérrel köti össze a Dél-pesti Autóbuszgarázzsal. A buszjáráttal az éjszakai órákban is elérhető lesz Budapest repülőtere, hiszen a járat csatlakozik a belvárosból az Üllői úton érkező 950-es éjszakai autóbushoz. A járat a 200E busz késő esti, éjjeli meneteit és a kizárólag BKV-dolgozókat szállító korábbi szolgálati járatot váltja ki, és biztosítja a késő esti és hajnali járatok elérését, illetve a reptéri dolgozók szállítását. A másik új járat a 968-as, ez Kispest, Kossuth tér és a Cinkota Autóbuszgarázs között jár és az újhegyi lakótelepen élők számára kínál új eljutási lehetőséget. Ugyancsak új járat a 918-as busz, amelyik Óbuda, Bogdáni úttól a 901-est kíségetve a Hungária körút és a Petőfi híd, majd a Móricz Zsigmond körtér és a Bartók Béla út érintésével jut el a Kelenföldi pályaudvarhoz. Az új járatnak köszönhetően a Hungária-gyűrű teljes hosszában 15 percenként jön egy-egy éjszakai busz a korábbi 30 helyett. Az új járat Óbudán a Bogdáni út térségét is feltárja. Az új járatok mellett 19 további éjszakai busz útvonala és/vagy indulási időpontjai is „ráncfelvarráson” estek át. Módosult a 901-es, 908-as, 909-es, 914-es/914A, 923-as, 930-as, 931-es, 938-as, 940-es, 941-es, 943-as, 950-es, 963-as, 966-os, 972-es, 979-es, 992-es, valamint 999-es buszok menetrendje.

LÁSSUK A KILOMÉTER- ÉS AZ ÉVSZÁMOKAT! A budapesti éjszakai buszhálózatot jelentős mértékben utoljára 2005-2006-ban módosította a BKV a VEKE javaslatai alapján, majd fontos előrelépés legközelebb 2011-ben történt, amikor beindult a 6-os villamosok éjszakai üze me is. 2005-ben még több szolgálati járat közlekedett (éjjelente 4256 kilométer hossz t megtéve), mint az utasoknak meghirdetett éjszakai járat (4178 km). 2005 után az arány javult, 7496 km-nyi publikus éjszakai járatra már csak 1894 kilométer hosszú szolgálati hálózat jutott eddig. A most bevezetett változások nyomán 2012 márciusától 8414 kilométerre nőtt az éjszakai járatok teljesítménye éjszakánként, eközben a szolgálati járatok hossza minimálisra, mindössze napi 83 kilométerre csökkent.

ÁLDOZATOK A BKV TÚLÉLÉSÉÉRT: MEGSZÜNTEK A SZOLGÁLATI JÁRATOK: A hálózátmódosításra úgy nyílt lehetőség, hogy a BKV - néhány kivételtől eltekintve - megszüntette a szolgálati járatokat. Részben ezek helyett közlekednek az új éjszakai buszjáratok, amelyeket így az utazóközönség is igénybe vehet. A BKV Igazgatóságának kérésére a tavalyi év végén vizsgáltuk felül a szolgálati járatok aktuális rendszerét. A döntés során fontosnak tartottuk, hogy bár a lehető legminimálisabbra csökkentsük a szolgálati járatok számát, a szolgáltatás ne szűnjék meg teljesen, s minden segítséget megadjunk a dolgozóknak, hogy továbbra is tisztességesen elláthassák munkájukat.



fotó: Nagy Márton (bigmarci.blogspot.com)



RÉSZEKBŐL EGÉSZ

Amit a dolgozói juttatásokról tudni érdemes

Az bizonyára mindenkinek feltűnt, hogy az elmúlt időszakban a BKV-val kapcsolatban leginkább a gazdasági kérdések kerültek a középpontba. Nem véletlenül, ugyanis az utolsó utáni pillanatban szükséges a finanszírozási helyzet megnyugtató rendezése, illetve a Kollektív Szerződés felmondásából adódó újabb egyeztetéssorozat. Az új helyzet a dolgozói juttatásokat is érintette, ennek jártunk utána.

A tavaly, december 3-án felmondott Kollektív Szerződés helyébe mára egy új, a Kollektív Szerződéssel egyenértékű, úgynevezett átmeneti foglalkoztatási megállapodás lépett.

NEM VÁLTOZNAK a foglalkoztatási szabályok és feltételek a nettó bérek megőrzése érdekében és a bérjellegű juttatások vonatkozásában. Változásként pedig kikerült a béren kívüli juttatásokból az egészségpénztári támogatás, a nyugdíjpénztári támogatás, valamint az étkezési utalvány. A végkielégítés összege a Munka Törvénykönyvének szintjére csökkent.

Az immár takarékosági szempontokat is szem előtt tartó megállapodás legfeljebb június 30-ig lesz érvényben, ezért még annak lejártá előtt meg kell kötni egy új, korszerűbb, hatékonyabb működést elősegítő Kollektív Szerződést.

Ez a több mint 50 oldalas dokumentum a jelenlegi konszolidációs időszakban részletesen, fejezetenként rögzíti a munkavállalóra és a munkáltatóra vonatkozó elvárásokat, juttatásokat. A megállapodás természetesen nem jöhetett volna létre közös kompromisszumok nélkül – az egyeztetések során mindkét fél belátta, hogy a megegyezés érdekében áldozatokra van szükség.

A BÉRKOMPENZÁCIÓ VÉGREHAJTVA

A 2011-es bérszintek és a 2012-es adójogszabályok januári bérekre gyakorolt hatását kiértékelve és a számításokat elvégezve, március elején a februári bérfizetés-

5222 MUNKAVÁLLALÓ érintett a bérkompensációban. Ennek a személyi alapbére és a rendszeres pótlékokra vetített havi bruttó bérköltisége 32 342 922 Ft.

sel megkapták a BKV érintett munkavállalói a jogszabály alapján járó bérkompenzációt, visszamenőleges hatállyal, 2012. január 1-től.

AZ UTAZÁSI IGAZOLVÁNYOK KÉRDÉSE

A legtöbbet említett juttatás alighanem az utazási igazolványok kérdése volt. Az új megállapodás szerint a korábbi juttatásokkal ellentétben most a dolgozó és egy, vele közös háztartásban élő családtagja jogosult díjmentes utazásra.

MILYEN ELEMÉKET TARTALMAZHAT AZ ÚJ KSZ?

A jelenlegi átmeneti megállapodás mellett szükséges az újabb egyeztetéseket is elindítani, hiszen új KSZ-re a későbbiekben is szükség lesz. A létrejövő munkabizottságok feladata egy korszerűbb és hatékonyabb rendszer kidolgozása többek között a pihenőidőre, a munkaközi szünetekre, a munkaidőre, a pótlékokra és a cafetériára is, figyelembe véve az új Mt. szabályait. A cafetériarendszerben a menedzsmint javaslatára szerint az utazási igazolvány a cafetéria egyik elemévé válna, és a további kedvezményeket a fővárosi tulajdonú vállalatok gyakorlatával összhangban alakítanánk ki. Az átmeneti megállapodást követő Kollektív Szerződésben rögzítésre kerülő juttatások természetesen a finanszírozási helyzet függvényében értelmezhetők.

A FINANSZÍROZÁSI PROBLÉMA RENDSZERSZINTŰ

A Főváros részéről eddig is alapvető célkitűzés volt a közel 40 milliárd forintnyi lejáró hitelállomány három évre történő átütemezése – ez azonban állami segítségnyújtás nélkül lehetetlen. A budapesti tömegközlekedés

ugyanis támogatás nélkül nem életképes. A vállalat most instabil helyzetben van, de ha sikerül a hitelállomány átütemeztetése, már nem jelent gondot a 2012-es működési hiány, hiszen a Főváros segítségével a helyzet kezelhető.

A finanszírozási probléma alapvetően rendszerszintű. Nem azt jelenti, hogy Társaságunk veszteségesen gazdálkodna, hanem azt, hogy a megrendelt szolgáltatások nincsenek finanszírozva. A BKV Zrt. 2011-ben messzemenően az üzleti terv felett teljesített, csökkentette adósságállományát és pozitív üzemi eredményt ért el. Az évek során az is bebizonyosodott, hogy a BKV minőségben, szervezettségben jobb szolgáltatást nyújt, mint jelenlegi alvállalkozói. A finanszírozással összefüggésben új helyzetet teremt, hogy a BKV szolgáltatási szerződése 2012. április 30-án lejár, és újrakötni csak az 1370/23007/EK rendelet alapján lehet, amelynek kulcsfontosságú része a stabil finanszírozás rögzítése.

A KOLLEKTÍV SZERZŐDÉS HÁROM FŐ RÉSZÉ képezi a tárgyalások alapjait: a bérek, a cafetéria és a foglalkoztatási szabályok. Az, hogy a jelenleg érvényes megállapodásból kikerültek a cafetéria elemei, éves szinten mintegy 5,5 mrd Ft-os megtakarítást jelent a vállalat számára – ennek több, mint 50 %-a az egészség- és nyugdíjpénztári hozzájárulásokból áll –, míg a bérpótlékok változatlansága miatt 3-3,5 Mrd Ft marad a dolgozóknál.

Szükség van minden munkavállaló segítségére, támogató hozzáállására, kiemelkedő munkavégzésére. A fő feladat most a BKV stabilizálása, ezt követi majd a további stratégia kialakítása. A következő nagy feladat az új működési rend szerinti felállítás május 1-jétől, és egy új szervezeti struktúra alapjainak lerakása, hiszen 2013. január 1-jétől új szervezeti modellt kell felépíteni.

Vendégségben a pszichológusnál

Dr. Bereczky László több mint 30 éve dolgozik együtt szorosán BKV-sokkal és leendő BKV-sokkal – ugyanis a pályaaalkalmassági vizsgálatok is a segítségével zajlanak. Nem mellesleg a Budapesti Műszaki Egyetem tanára, de gyakran megfordul egyéb felsőoktatási intézmények katedráján is vendégelőadóként. Az ELTE pszichológiai szakán végzett Klinikai szakpszichológiából és pszichoterápiából szakvizsgázott.



neurózis, autisztikus attitűd, stb.) felismerésére, kiszűrésére nyújt lehetőséget, az MMQ (Maudsley Medical Questionnaire) a neurotikus hajlamokat méri. További kisebb tesztek is a folyamat részei, hogy mindezek értékeléséből a valóságnak megfelelő képet kapjon a szakember. Vagyis megismerje – többek között – a dolgozó mentális és érzelmi hatékonyságát, alkalmazkodóképességét, érzelmi stabilitását és kiszámíthatóságát, hiszen a tesztek tömkelege lényegében arra szolgál, hogy kiderüljön: az illető beválik-e képességei és személyiségjegyei alapján az általa választott szakmában, vagyis el tudja-e látni hosszútávon az adott munkakört személyiségének torzulása, egészségének károsodása nélkül. Az eredmény: 10-ből 2 ember nem felel meg.

A TESZTEKEN TÚL

A BKV rendszeresen alkalmazza az úgynevezett közlekedés magatartási tréninget, amelyben úttörőnek számítunk – rajtunk kívül csak Németországban használják. A leendő járművezetők különösen motiváltak a hatékony konfliktuskezelés elsajátításában, ezért a tréning olyan szituációs gyakorlatok sokaságából áll, amelyek segítségével – egy képzett mérnök és egy pszichológus társaságában – 16 órában el tudják sajátítani a résztvevők, hogyan kezeljék az esetleges konfliktusokat. Azok a munkavállalók pedig, akik átélnek egy-egy balesetet, támogató terápia mellett végzik tovább a munkájukat. Ennek segítségével van lehetőség akár egy halálos gázolás feldolgozására is.

És hogy Bereczky doktornak volt-e már alkalma bevetni a saját módszerét nehéz helyzetben? Természetesen igen, egy autós koccanás során, amelyben nem ő volt a hibás. A tolerancia, a másik haragjára való nyugodt reagálásnak köszönhetően a baleset vége egy kellemes kolbászos lett a Lehel piacon.

–fzs–

Jó hír, hogy „a közlekedésben dolgozók a magyar átlagpopulációhoz képest sokkal egészségesebbek”, ebből adódik, hogy a stresszt is jobban tűrik és kezelik. Kedves kollégák, örüljünk neki!

Kezdtük mindjárt a legelején: az alkalmassági vizsgálatokkal, avagy milyen személyiségvizsgálatokon megy keresztül minden leendő, illetve már nálunk dolgozó munkatárs.

A személyiség vizsgálatára sok-sok teszt áll rendelkezésre, és ma már elég fejlett a tudomány ahhoz, hogy az értékek és eredmények pontosak legyenek. Az IQ és EQ tesztek (intelligencia, illetve érzelmi intelligencia, amelyekből egy járművezetőnél például az utóbbi többet nyom a latban) memória- és figyelemtesztek követik, illetve vizsgálják a döntési képességet, vagyis hogy az egyén egy adott szituációban többféle inger közül

ki tudja-e emelni azt az egyet, amelyekre válnia kell.

A Szondi, Lüscher, Rorschach és TAT (Tematikus Appercepció Teszt) tesztek nemzetközilek, képek kiválasztásán és az azokról folytatott beszélgetés során jut információhoz a szakember, így ezen esetekben a nyelvi korlátok nem akadályozó tényezők. A szöveges, kitölthető, válaszadós tesztek közül a CPI (California Psychological Inventory) teszt a magatartás vizsgálatára szolgál, méri az intellektuális hatékonyságot, az empátias készséget, de a vezetői képességről is ad felvilágosítást, valamint a szociális kezdeményező-készségről – egyébként ez a cégek és fejedelmek legkedveltebb tesztje. Ki kell tölteni még MMPI és MMQ teszteket is: az MMPI (The Minnesota Multiphasic Personality Inventory) a kóros személyiségtartalmak (devianciák,

Végtelennek tűnő sínen, de

HAMAROSAN ÉRKEZNEK

Teljesítette a Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH) által előírt négyezer kilométeres tartampróbát (próbaútat) az Alstom Metropolis szerelvénye. Így, ha a tervezett menetrend tartható, ősz elején végre az utazóközönség lehetnek a 2-es vonal új metrószerelvényei. Nem túlzás azonban sűrű vágánykivetődésekkel tarkított síneknek nevezni az idáig vezetett rögös utat. Az alábbi krónikából ismerhetjük meg az Alstom-szerelvények budapesti forgalomba állásának rövid történetét.

2005. JÚNIUS 16. A 2-es és a 4-es metróvonalakra metrókocsik tervezésére, gyártására, leszállítására szóló tenderrésztvételi felhívás megjelenik az Európai Unió hivatalos lapjában (a Közbeszerzési Értesítőben június 24-én jelent meg), eredetileg nyolc érdeklődőt neveztek meg. A BKV 2005. október 14-én döntött arról, hogy hat érvényes ajánlattétel közül az öt legjobb kaphat meghívást ajánlattételre.

2006. MÁJUS 19. A francia Alstom Transport és a Ganz-Transelektro Rt. alkotta Budapest Metropolis Konzorcium nyerte el a BKV Zrt. pályázatát.

2008. JÚLIUS 21. A 4-es metróvonal építési munkáinak késésére hivatkozva átútemezte a metrószerelvények gyártását, ugyanakkor meghosszabbította azok garanciális időszakát az Alstom Transport. A cég közleménye szerint a szerelvények 2009. szeptember 11-re, az üzembe helyezési határidőre állnak készen.

2008. SZEPTEMBER 5. Az Alstom lengyelországi gyárában bemutatták a Bu-

dapestre érkező első új, a 2-es metróra szánt metrószerelvényt, amelyet októbertől teszteltek Budapesten.

2009. FEBRUÁR 9. Budapesten bemutatták a 2-es metró vonalán közlekedő Metropolis típusú új metrókocsikat.

2010. JANUÁR 20. Mivel nem az előírásoknak megfelelően alakították ki a metrókocsik vész kijáratait, át kellett építeni a már legyártott szerelvényeket, és újra kellett tervezni a vezetőfülkék ajtajait.

2010. MÁRCIUS 3. A BKV bejelentette, hogy amennyiben az Alstom júniusig nem képes megszerezni az NKH engedélyt, felmondják az adásvételi szerződést.

2010. MÁJUS 25. A Főpolgármesteri Kabinet tájékoztatása szerint szeptemberben már közlekedhet az új metró.

2010. JÚNIUS 17. A tesztelés alatt álló egyik szerelvényben szándékos rongálás nyomaira bukkantak. "Az utastérben lévő egyik villamos elosztószekrényben a csatlakozót valaki szándékosan eltörte. Az ismeretlen elkövető a szigorú biztonsági előírások ellenére feltehetően napközben juthatott be a zárt szerelvénybe" - írta az Index. Az elkövetők és az indíték azóta is tisztázatlan.

2010. JÚLIUS 1. Befejeződtek a tesztek, amelyek során 500 km-es hajtás-fékezés próbát, valamint 1000 km-es fővonalis tesztet végeztek el a metrókocsikkal.

2010. AUGUSZTUS 2. Az Index nyilvánosságra hozza az NKH határozatát, amely szerint a fékrendszertől kezdve a hiányos dokumentáción át a menetszabályozó karig egy sor hibát találtak.

2010. AUGUSZTUS 5. Bár a Fővárosi Közgyűlés döntése alapján fel kellett bontani a metrókocsik szerződését, a döntés Dr. Kocsis István vezérigazgató kezében volt. Közben az Alstom vizsgálta a fellebbezés lehetőségét. Közölték: tudták, hogy a fékrendszer nem felel meg a magyar előírásoknak, ezért kértek derogációt, de ezt nem kapták meg az NKH-tól.

2010. AUGUSZTUS 10. Az Alstom döntött: fellebbez a típusengedély megszerzése érdekében.

2010. AUGUSZTUS 12. Elkészítette a BKV az Alstom-metókocsokra vonatkozó szerződések megszüntetésének jogi vizsgálatát, eleget téve a Fővárosi Közgyűlés június 3-ai döntésének - írta az Inforadio.hu.

2010. AUGUSZTUS 26. A választás utánra halasztották a metrókocsik ügyében a döntést, így Demszky Gábor ezt a terhet lényegében átpakolta Tarlós Istvánra.

2010. OKTÓBER 20. Közleményben tudatták: a BKV felmondta a szerződést a metrókocsik beszerzésére. Dr. Kocsis István vezérigazgató lehívta az 50%-os előlegre, valamint a 10%-os, jótéjelítésre vonatkozó bankgaranciákat, és bejelentette kötbér- és kárigényét a gyártó Alstom felé.

2010. NOVEMBER 11. Újabb tárgyalások kezdődtek az Alstom és az NKH között. A találkozót az Alstom kezdeményezte. A tárgyalás nem lehetett túl sikeres, mivel másnap a cég beperelte a BKV-t és az NKH-t is. A főleg a fékrendszer körül zajló vita így már a bíróságokon is folytatódott. A tét nem volt kicsi anyagilag sem, de a szerelvényként szállítható 1040 utas biztonságának tekintetében sem.

2010. JÚNIUS 3. A Fővárosi Közgyűlés úgy döntött, hogy ha az Alstom cég nem szerzi be július végéig a 2-es és a 4-es metróvonalra megrendelt új metrókocsik engedélyeit, a főváros felbontja a szerződést. Ebben az esetben új közbeszerzési pályázatot kell kiírni, ami további csúszást jelentene, s a jelenleg közlekedő, mintegy negyvenéves kocsikra kell újabb forrásokat fordítani.

2011. JANUÁR 19. A BRFK nyomozást rendelt el a metrókocsik beszerzése ügyében. Október 20-án a szerződés felbontásáról döntött a főváros, mivel az Alstom képtelen volt időben beszerezni a szükséges engedélyeket a Nemzeti Közlekedési Hatóságtól.

2011. FEBRUÁR 14. Elmaradt az NKH és az Alstom közötti per tárgyalása, mivel az NKH hajlandónak mutatkozott a francia fékrendszer elfogadására. A Certifer francia vasúti vizsgálószervezet ugyanis megfelelőnek találta az Alstom metrók fékrendszerét.

2011. MÁJUS 4. Elindult a másik per tárgyalása Franciaországban. A BKV és az Alstom a bankgarancia lehívásán kezdtek pereskedni. Korábban a nanterre-i bíróság nem jogerős döntésében megtiltotta a BKV-nak, hogy hozzáférjen a korábban már lehívott bankgaranciához. Ezt a BKV megfellebbezte, a másodfokú per indult ezen a napon.

2011. MÁJUS 5. A versailles-i bíróság június 8-ára halasztotta el a döntést az Alstom-perben.

2011. JÚNIUS 10. A BKV másodfokon megnyerte a pert Versailles-ban az Alstommal szemben. Így a BKV jogszerűen lehívhatta a 30 milliárd forintos bankgaranciát. Az Alstom tudomásul vette a döntést, estére pedig a Bayerische Landesbank már át is utalt 21 milliárd forintot a BKV számlájára. A pénzt a metróbeszerzésre különítették el. 12-én a Crédit Agricole Corporate and Investement Bank is teljesítette fizetési kötelezettségét.



2011. JÚNIUS 16. A per elvesztése után az Alstom tárgyalási stratégiát váltott, ennek részeként Patrick Kron vezérigazgató bejelentette, hogy Budapestre látogat. A magyar fél szerette volna a szerződést úgy módosítani, hogy az engedélyek beszerzésének elmaradása ne minősüljön vis maior-nak. Közben török delegáció járt a BKV-nál - de nem a metrókocsik megvásárlása, hanem a járművekkel való megismerkedés céljából. Isztambulban ugyanis hamarosan ilyen metrók állnak forgalomba.

2011. JÚNIUS 21. Hosszú tárgyalásokon nagyon közel jutottak a megállapodáshoz - jelentette be Tarlós István. Patrick Kron Alstom-vezér pedig arról szólt, hogy a még nyitott kérdések tisztázására hamarosan ismét Budapestre látogat. 12-ből 11 kérdésben sikerült megállapodni. Az egy fennmaradt kérdés az NKH-engedély ügye volt.

2011. JÚLIUS 11. A főváros megegyezett az Alstommal az utolsó vitás kérdés ügyében is. Eszerint az Alstom "330 napon belül köteles leszállítani az első, a kettes metró vonalára szánt szerelvényt, a fennmaradó mennyiségre pedig 548 napja van a cégnek. A vállalatnak 600 napon belül az első, a négyes vonalra szánt kocsit is át kell adnia, a teljes, négyes metróra szánt állomány pedig 750 napon belül meg kell, hogy érkezzon" - írta a VG.hu. A közgyűlés megszavazta a módosított szerződést. Eszerint az Alstom a vis maior állapot törlesztése is belement, az utolsó kérdésben is a főváros "nyert".

2011. JÚLIUS 20. Már több, mint 6 éve, hogy aláírták az Alstom-szerződést. Ugyanezen a napon Tarlós István aláírta a módosított szerződést. A főpolgármester megállapodást a ciklus legnagyobb sikerének nevezte.

az uniós társfinanszírozású beruházásokat koordináló szervezetnek, a KIKSZ Közlekedés-fejlesztési Zrt.-nek.

2011. AUGUSZTUS 11. Már csak az NKH engedélye hiányzott a metrókocsik szállításának megkezdéséhez. Az Alstom-szerződés ugyanezen a napon hatályba lépett.

2011. AUGUSZTUS 25. Az Index információi szerint az Alstom a lengyelországi Katowicében mutatja be a magyar küldöttségnek a módosított fékrendszert. Egyes részekre a cég derogációt kért, mivel azok továbbra is eltértek a magyar szabványtól. „A cég közleménye szerint egyebek mellett fizikailag is változtattak a fékberendezésen, fejlesztették a fékrendszer rendelkezésre állását, így az üzemi fék áramszünet esetén is üzemképes marad, továbbá biztosították a levegős fék (fő-fék) fölürendeltségét. Beépítették az új menekülőajtókat, biztonságosabbá tették az ajtók működtetését és továbbfejlesztették a fedélzeti eseményrögzítő rendszert."

2011. OKTÓBER 21. Az MTI szerint az NKH-nál is sikeresen teljesített a módosított Alstom szerelvény. A Budapesten lefolytatott tesztek során az öt kocsból egyen kikapcsolták a fékeket, de a szerelvény így is, többszöri próbán is biztonságosan megállt.

2011. NOVEMBER 11. Az NKH-tól megkapta az engedélyt az Alstom Metropolis szerelvény, így jöhetnek az új szerelvények a 2-es metróvonalra. Az Alstom még augusztus 17-én beadott kérelmét fogadták el. Tarlós szerint 2012 végén már az új szerelvények futhatnak.

2012. MÁRCIUS 1. A BKV közli: jelenleg a 2-es metró vonalára érkezett első Alstom Metropolis prototípus tesztelése zajlik. A tesztelés folyamatos, csúcsidőn kívül (22.00 és 5.00 óra között) történik kedd és péntek kivételével, a 2-es metró vonalán. Az Alstom és a BKV szakemberei mindent megtesznek annak érdekében, hogy a tesztek a lehető legrövidebb időn belül lezáruljanak.

2012. MÁRCIUS 24. Teljesítette a Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH) által előírt négyezer kilométeres úgynevezett tartampróbát (próbaútat) az Alstom Metropolis szerelvénye, amely Budapesten, a 2-es metró vonalán fut majd – erősítette meg az Alstom. (forrás: <https://fovarosi.blog.hu>, www.bkv.hu)

Sínek a Corvin áruház körül

A kép olyan ismerős helyen készült, csak azok a sínek ne lennének ott, meg persze a Nemzeti Színház!

Igen, a Nemzeti lebontásáról szinte mindenki hallott, ám arról már jóval kevesebben tudnak vagy emlékeznek, hogy a Corvin áruházat valaha megkerülték a Népszínház utcai villamosok, a körút túloldalán a fejtávút csak később lett kialakítva. Az is két ütemben, mert csak a hetvenes évektől van az az állapot, hogy jó hosszan, egészen az első keresztútca torkolatáig fel kell gyalogolni az induló villamoshoz. Korábban ennél kényelmesebben szállhattak át a körúti utasok, mert a maiaknál rövidebb szerelvények ott álltak meg. A fővárosi villamosokat korábban több kisebb és két nagy társaság üzemeltette, utóbbiak a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság (BKVT) és a Budapesti Városi Villamos Vasút (BVVV) komolyan versenyeztek egymással. Csak 1923-tól alakult meg a BSzKRt, amely a verseny helyett, lévén az összes villamost működtette, már az észszerűséget tartotta szem előtt. A korábban kiépült versenyvonalakat azonban nem szüntette meg egyik pillanatról a másikra, sőt a használaton kívüli vágányok sokszor évtizedekig is a helyükön maradtak. A Népszínház utcai sínparók keresztettkék a körútia-
kat, majd a baloldali vágány a Blaha Lujza térről balra, az akkori Rökk Szilárd utcába, onnan jobbra, a Stáhly utcába, majd ismét jobbra a Flór, ma Márkus Emilia ut-
cába fordult, ahol három ágra szakadt, hogy a külön-
böző viszonylatok a saját menetrendjük szerint indul-
hassanak vissza a külső végállomásuk felé. A Stáhly
utcából ugyanakkor egy vágány tovább vezetett a

következő sarokig, majd jobbra a Gyulai Pál utcába
fordulva keresztettkék a Rákóczi utat, és a hihetetlenül
keskeny Nyár utcában folytatódott. Ezen járt a 2-es
villamos, amely a másik irányban a Klauzál utcából ka-
nyarodott a Corvin áruház elé. Ez a viszonylat a körutat
keresztettkézve alig ért be a Népszínház utcába, máris egy
visszahajló kanyart tett balra, hogy a Csokonai és a
Bezerédi utcákön át a Keleti pályaudvar felé haladjon.
Ne feledjük, ezek megépülésekor még balra tartás volt
érvényben Magyarországon, csak 1941-ben tértek át
a ma is szokásos közlekedési rendre. Így a közlekedelt
áruházat minden irányból villamosok vették körbe,
néhánynak a forgalma a mainak a többszöröse volt.
Még jobban bonyolította a helyzetet, hogy volt olyan
villamosjárat is, amelyik a körbekerülés helyett a főbe-
járáthoz állt oda. Még éjjel fél kettőkor is indult egy
külön menet Pestlőrincre. A Corvin körüli csomópont-
ban a 20-as, a 28-as, a 36-os és a 38-as, később a 29-es
is közlekedett. Átmenőjáratként pedig a 2-es gazdagí-
totta az utazási lehetőségeket. Nem csak a viszonylat-
szám volt több, de az útirány is, mert Pestlőrinc felé
közvetlen járat közlekedett. A későbbi időszakban
Pesterzsébet kapott innen villamosjáratot, ezt váltot-
ta fel jóval később a ma is közlekedő 99-es busz. Azon-
ban a végállomás hivatalos neve nem a Corvin áruház,
hanem a Rókus-kórház volt. A kép az 1950-es években
készülhetett, és az áruház körüli sok vágány ekkorra
már használaton kívülre került, de még nem bontot-
ták el őket.

Kertész István



Riporter kerestetik! című felhívásunkra nagy örömünkre több írás is érkezett. Elsőként Pintér István cikksorozatának első darabját közöljük. A sorozat célja, hogy élő példákkal mutassa be az elmúlt időszak diagnosztikai rendszerét – párba állítva azt a jövő technikájával.

Gépjármű diagnosztika

Először is talán vizsgáljuk meg, hogy mit jelent a diagnosztika szó! A kifejezés a Dyagnosis görög szóból származik, amelynek jelentése az értelmező szótár szerint: „A betegségek felismerésének tudománya”. A gépjármű diagnosztika esetében két dolog fontos: az egyik, hogy pontos képet kapjunk a jármű állapotáról, a másik pedig az, hogy mindez megbontás nélkül történjen. A hangsúly a megbontás nélkülire helyeződik. A gépjármű diagnosztika ugyanúgy fontos, mint ahogy a gyógyászat területén is elvárható – hiszen a még időben észlelt betegség nagyobb eséllyel gyógyítható, ami a járművek-

kel kapcsolatosan is így van. Az éppen csak kialakuló hibák javítását kisebb ráfordítással, gyorsabban tudjuk elvégezni, aminek aztán az lesz a haszna, hogy a gépjárművünk megbízhatóbban, hosszabb ideig működik majd. Az új technikának nagy szerepe lesz a közeljövőben BKV. Zrt.-ben is. De miért is? – adódik a kérdés. Mindannyian tudjuk: az üzemeltetés nem olcsó, tehát nem mindegy, hogyan tesszük azt. A mai kor járművei sokkal fejlettebb technikával működnek, ezek karbantartását, javítását már nem lehet a hagyományos módon elvégezni. Jó példa erre a Hungária kocsiszinben a

Combino villamosok karbantartása, szerelése. Az egyre megújuló, többet tudó technikához azonban felkészültebb, több ismerettel rendelkező szakemberekre van szükség. Annak alapjait, hogy a társaság szakemberei haladni tudjanak a technika fejlődésével, most kell lefektetni. Következő írásomban arra keresem a választ, milyen megoldásokkal lehetne a fenti célt elérni olyan nagy közlekedési vállalatok esetében, mint a BKV, vagy a MÁV Zrt.

Pintér István,
Infrastruktúra Főmérnökség
Műszaki ellenőr

A tavasz tizenhét pillanata

Újra itt a tavasz. Hosszabbak és melegebbek a nappalok, a jó idő pedig a szabadba csábítja azokat a motorosokat, bicikliseket is, akik télen nem használták kétkerekűiket. A kisebb rutinnal és rosszabb erőnléttel rendelkező kerékpárosok és motorosok megjelenésével együtt pedig ugrásszerűen megnő a velük kapcsolatos balesetek száma is. Míg az évezred elején évente „csak” 15-20 egy nyomon haladó jármű volt BKV-s baleset részese, az elmúlt években ez a szám már megduplázódott.

A kisebb rutin és a más járműkategóriához kapcsolódó szokások nagy szerepet játszanak a veszélyesebb helyzetek kialakulásában. A száguldás érzését biztosító kétkerekűek nyergében sokan felszabadultabbnak érzik magukat, és ebben az eufórikus állapotban a közlekedési szabályok betartását sem tartják mindig fontosnak. Van köztük egy réteg, akik szerint nekik mindent lehet, és a közlekedés többi résztvevője mind ellenük van. A mi feladataink közé azonban nem tartozik a vélt, vagy valós szabálytalankodók megbüntetése és megfélemlítése. (Sajnos tavaly előfordult olyan eset is, amikor járművezető kollégánk kerékpárosokkal került a tettelegességig fajuló konfliktushelyzetbe, ráadásul ő lett a kárvaló: a szó szoros értelmében a fogát hagyta a helyszínén.)

Fokozottan figyeljünk minden esetben, amikor meglátjuk a kerékpárosokat és a motorosokat, mert sajnos váratlan és balesetveszélyes forgalmi helyzet bármikor kialakulhat a környezetükben. Mindig tartsuk meg a kellő oldaltávolságot a mellettük történő elhaladásakor. Ha nem érezzük biztonságosnak a rendelkezésre álló térközt, inkább álljunk meg, vagy ne kezdjük bele az előzésbe, várjuk meg az elhaladásukat. A balesetek elkerülése érdekében fokozottan figyeljünk mind a kereszteződésekben, mind pedig az alárendelt útról történő kihaladásakor, mert egyes motorkerékpárosok olyan sebességgel „közlekednek”, hogy alig lehet őket időben észrevenni.

A tavasz beköszöntével, az időjárás javulásával a kétkerekű járművek mellett a gyalogo-

sok száma ugyancsak növekszik. Az utcákon és a parkokban egyre több a gyermek, akik bizony sokszor az alapvető szabályoknak is fittyet hányva közlekednek. Figyeljünk jobban rájuk, próbáljuk kompenzálni az életkorukból adódó szertelenségüket. Biz(z)unk abban, hogy a mi gyermekeinkre, unokáinkra is vigyáznak hivatásos és úrvezető kollégáink! Ekkortájt a közlekedés valamennyi résztvevőjére jellemző a figyelmetlenség, hiszen a tavaszi fáradtság köztudottan rontja a koncentrációs képességeket, növeli a reakcióidőt. Figyeljünk tehát fokozottan, hogy a tavasz tizenhét pillanata ne csak filmen jelentsen jó emlékeket, hanem az utakon is. Minden kedves munkatársunknak balesetmentes közlekedést kívánunk! Forgalmobiztonsági és ellenőrzési osztály

Ingyenes állapotfelmérésre, rákszűrésre jelentkezzen a

Cavident

fogászaton!

Porcelán korona változatlan áron: csak 25 000 Ft.

Egészségpénztári kártyát, Üdülési csekket is elfogadunk.

Kérjen időpontot a
461-6500/29156 és /29155
melléken
Vagy dobja be igazolványát
a Kerepesi út 29/C/1 emelet/129-es ajtón

Árlista: www.cavident.hu
Fogászati kedvezmények BKV
dolgozók és hozzátartozóik részére!

BKV BLUES

A blues egy életérzés – mondja **Zebegnyei Gábor** buszvezető-bluesgitáros, és igazat kell adnunk neki.



Az óbudai garázs buszvezetője – amióta az eszébe jutja –, mindig is kapcsolatban volt a zenével: eleinte az általános iskola énekkarában, majd az úttörőzenekarban hódolt a szenvedélynek. Ez utóbbiban trombitán (és olykor pergődobon) zengte a proletárindulókat. Innen ered kotta- és szolfézsismerete, amit a későbbi zenei pályafutása alatt jócskán tudott kamatoztatni.

Mondhatjuk, szerencséje volt, hiszen a könnyűzene legsűrűbb évtizedeiben, a hatvanas-hetvenes években nőtt fel, olyan bandák notáin, mint a Jimi Hendrix Experience, a Deep Purple, a Led Zeppelin vagy éppen a Cream. Ezen hősök és a szomszéd srác hatására kezdett ismerkedni már 12-13 éves korában a gitárral.

Gábor – mivel pénze nem volt megvenni – maga építette első elektromos gitárját, egy Fender Stratocaster utánzatot. Nem volt egy mestermunka, de kezdetnek tökéletesen megtette. Kölyökzenekarok sora alakult, közülük a legemlékezetesebb az Aquarius.

– Gödöllőn laktunk a szüleimmel és a helyi laktanyába jártunk próbálni – emlékszik vissza. – A Honvédség pártfogásáért cserébe időnként könnyűzenei koncerteket kellett adnunk a katonáknak. Sose felejttem el, mikor egyszer felpattant a színpadra két orosz kiskatona és valami hihetetlen gyönyörűségesen előadták a Gyöngyhajú lányt.

Gábor ezután szűk egy évet metrószerelőként dolgozott a BKV-nál, majd Somogyba költözött a családjával, ahol mentősofőr, kamionos, autószerelő lett. A műhelyben ismerkedett meg egy basszusgitáros sráccal, akivel megalapították a helyi szinten legendás Zarándok együttest. Leginkább hard rockot játszottak, feldolgozásokat és saját számokat egyaránt. Több fesztiválon is felléptek, ahol a sztárzenekar egy alkalommal az Ossian együttes volt és egyszer ugyanazon a színpadon játszott este a legendás P.Mobil. – Egy hasonló fesztivál alkalmával Török

Ádám is megnézett minket, és elismerően nyilatkozott a számainkról – meséli Gábor jogos büszkeséggel. Amúgy is megy neki a zeneszerzés. Még a nyolcvanas évek közepén felkérték egy rockpassió komponálására, amit aztán a Natura Klub sikerrel adott elő a gödöllői Grassalkovich kastély kápolnájában.



2000-ben költöztek fel Budapestre és Gábor, miután letette a buszvezető vizsgát újból a BKV alkalmazásába állt. – Remélem, már innen megyek nyugdíjba – mosolyog.

Persze a zenélést sem hagyta abba, folyton zenekaralapításon törte a fejét, ami négy évre rá össze is jött. Dóczi Jenő vonalszerelő-jazzgitárossal megalapította a Városlakók együttest, amivel végre legnagyobb szenvedélyét, a bluest játszhatja.

– Azt tudni kell – mondja –, hogy a BKV tele van zseniálisabbnál zseniálisabb zenészekkel, csak ugye, szinte mindenki más-más műfajban tevékenykedik. Ott van például a Takács Sanyi, aki a billentyűk atyamestere, vagy a Ferenczy Jenő, aki magas szinten játszik Shadows-szerű zenét, vagy Szabó Ervin, aki nemzetközi fesztiválokon is fellép a vadászkürtjével. Nekem azonban olyan zenészekre van szükségem, akiknek éppúgy szenvedélyük a blues, mint nekem, és ráadásul van szabadidejük. És a szabadidők összehangolása nem egyszerű feladat. Három műszak mellett nehéz az egyeztetés. A Városlakókban minden posztban fordult meg BKV-s. Egy kicsit az volt a dobos is, és a Sánta Sanyi, aki egyébként a metrónál műszaki ügyeletes, volt a basszusgitáros. Jó kis banda voltunk. Sikerült egy bluesfesztiválon a Takács Tamás DBB előtt játszsanunk és egy alkalommal az egész napos zenei fesztivál „fő zenekara is voltunk, ahol másnap a Deák Bill BB lépett fel.

Az emlegetett időegyeztetési problémák négy évvel később feloszlott a Városlakók, de Gábor nem adja fel, és újból szeretne egy tisztán BKV-s blueszenekarba belevágni. Ezt a szünetet kihasználva gépjárművezető szakoktató képzésen vett részt (a BKV iskolázta be), így oktatói tevékenységet is folytat.

– A legnagyobb kedvenceim blueszenészek, BB King, Eric Clapton, John Mayall, és én is már csak bluest szeretnék játszani. Tudom

rétegzene, meg nem menő manapság, többen nyaggatnak is, hogy menjünk lakodalmakba tánczenét játszani, de nem hagyom magam. Az embernek alig van szabadideje, legalább akkor hadd csinálja azt, amit igazán szeret. Azt már tudomásul vettem, hogy sose leszek főfoglalkozású zenész, épp ezért a hobbimra fordítható időmet nem szeretném elfecsérelni. Mert blues nem csak zene, hanem, ahogy nagy példaképem Jimi Hendrix mondta: a blues életérzés.

–kb–

Volt egyszer egy csapat

Néhány hónappal ezelőtt még büszkén jelentettünk meg a felhívást belső hírlevelünkben, hogy a BKV Előre SC idén júniusban ünnepli fennállásának 100. évfordulóját. Aztán február elején egy másik hír jelent meg: a BKV nem tudja finanszírozni tovább nagy sikerrel működő szakosztályait, az évszázados sportegyesületet a megszűnés fenyegeti. Bár további sorsa még mindig kétséges, tekintsük át röviden, mik is voltak az elmúlt 100 év legnagyobb állomásai!

A MÚLT 1912-ben a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság (BKVT) alapított egy tenisz- és labdarúgó szakosztályból álló kis sportklubot, ami sporttörténeti szempontból már megalakulásakor is jelentősnek számított, hiszen ez volt a főváros első olyan egyesülete, amely mögött vállalat állt. Talán éppen ennek köszönhetően több is megadtott nekik az átlaghoz képest: saját futballpályával büszkélkedhettek a Thököly út és a Mexikói út sarkán. A Budapesti Székes-fővárosi Közlekedési Részvénytársaság (BSZKRT) megalakulásakor aztán - 1923-ban - az egyesület felvette a BSZKRT SE nevet. Létrejöttek új szakosztályok, mint birkózó-, ökölvívó-, evezős-, atlétika-, és úszó. Bevezettek továbbá egy újfajta ösztönzési rendszert: bekerült a köztudatba a "sportállás" kifejezés, ami annyit tesz, hogy a BSZKRT SE a tehetséges sportolóit úgy ösztönözte, hogy állást is biztosított a sportolók részére (például kalauz, villamosvezető). A következő bő tíz év alatt igencsak kinőtte magát az egyesület. 1933-ra már 3000 igazolt sportolóval, tizenöt szakosztállyal rendelkezett. Ekkor válhatott valóra a nagy álom: 1935-ben a Sport utcában megépült egy korszerű, 3000 férőhelyes tribünnel, kósárlabdacsarnokkal és egyéb korszerű kiszolgálóhelyiségekkel ellátott stadion.

1945-ben aztán a sportélet a Magyar Közlekedési Alkalmazottak Szabad Szakszervezetének irányítása alá került, amely a klub nevét is megváltoztatta, ekkor lett Előre SE. A szakszervezeti irányítású sportélet irányelve az volt, hogy a sport a test és a lélek edzését, felfrissülését jelentse. Ennek érdekében még szélesebb körben kívántak terjeszkedni, és még nagyobb rétegnek biztosítani sportolási lehetőséget. Rövidesen 37 labdarúgó-, 15 asztalitenisz-, és 29 tekecsapat működött. Egészen 1954-ig, amikor is egyesítették a Postás SE-t, a Budapesti Lokomotívot és az Előret – a fúzió Törekvés név alatt mű-

ködött tovább. Ez a nem túl sikeres összevonás idővel teljes kudarcba fulladt, három évvel később, 1957-ben fel is bomlott. Az Előre SE-ből pedig Budapesti Előre SC lett, hogy amikor 1968-ban létrejött a Budapesti Közlekedési Vállalat, BKV Előre SC néven működjön tovább.

A JELEN A viharos, átszervezésekkel, újjáalakulásokkal teli első évtizedek után a 60-as évek végétől konszolidálódott a BKV Előre helyzete, és egyre nagyobb sikereket ért el több területen is. 1968-ban Tatai Tibor kenu 1000 méteren a BKV Előre színeiben nyert aranyat a mexikói olimpián, Baczakó Péter súlyemelő pedig 1976-ban a montreali olimpiáról bronzéremmel, majd 1980-ban Moszkvából arannyal tért haza. Vagyis bár a sportklub szakosztályainak száma a rendszerváltást követően egyre inkább csökkent, a sportolók a nehezebb időszakokban is kitettek magukért: 2000-ben a labdarúgó csapat feljutott az NB I-be (sajnos finanszírozási gondok miatt le kellett mondania az indulás jogáról), 2004-ben aztán Kreutzler Eszter súlyemelő ezüstöt nyert Athénban.

Jelenleg a BKV Előre négy szakosztálya képviselteti magát a versenysportban (labdarúgás, kajak-kenu, súlyemelés, teke), és nagyjából 1400 BKV-dolgozó számára nyújt szervezett formában sportolási lehetőséget a klub.

ÉS A JÖVŐ?

Az utóbbi hetekben több cikk is megjelent a BKV Előre további sorsával kapcsolatban. Február óta okoz fejtörést a folytatás mikéntje mindazoknak, akik szívükön viselik a sportklub sorsát. Olvashattunk arról is, hogy a kajak-kenusok esetében például bizonyos szakosztályok önállóodnának, így küzdve a túlélésért. Egyelőre még ez sem lefutott ügy, egyeztetések, jóváhagyások szükségesek hozzá. Bár a különböző hírekben már kész tényként közölték, hogy a nagy múltú BKV Előre SC-nek befellegzett, mindezek ellenére a klub és a BKV vezetősége, valamint a sportolók legjobb tudásuk szerint tevékenykednek tovább, és dolgoznak azon, hogy az egy évszázadnyi fejezet ne tűnjön el nyomtalanul a magyar sporttörténetből.

Forrás: Olykor arannyal Magyar Narancs XXIV. Évfolyam 8. szám

-UV-

MOZGÁSBAN MAGAZIN

A Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság havilapja • www.bkv.hu • bkvzrt@bkv.hu • 2012. 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
• 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>

apróhirdetés

JOGOSÍTVÁNY KEDVEZMÉNNYEL!

Elméleti tandíj **25.000 Ft BKV-s dolgozóknak 5.000 Ft kedvezménnyel.** Az elméleti tandíj a gyakorlati vezetés utolsó **10 órájában teljesen felhasználható. Vezetés 2x27.000 Ft. Óraanyag, házi feladat, KRESZ teszt cd ajándékba. Tanfolyamok folyamatosan indulnak!**

Tóth Zoltán Autósiskolában
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)

ELADÓ INGATLAN

ELADÓ Pilisen Bp.-től 40 km-re ingatlan ház, zárt kert, szobakonyha, fürdőszoba, pince, víz villany, gáz van. Sok gyümölcsfával és gazdasági épülettel. Ár: 4,2 millió Tel.: 20/625 0139, 20/999 7932

ELADÓ dupla telek (zárt kert) Pilisen, a vasútállomáshoz közel. 464 nől/1600 m2. Irányár: 490 000 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.: 10,9 M Ft. Tel.: 20/495 7664

ELADÓ Komló legszebb részén, völgyben, 72nm-es 2 szobás, konyhas, családi ház 1141nm-es telekkel, gyümölcsössek, kerttel. Az ingatlanhoz tartozik még nyárkonyha, melléképület. Víz, villany, gáz, csatorna, központi fűtésű faszéntüzelésű kazán, telefon, kábel tv bevezetve. Irányár: 3,9 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 közlekedéssel a Határ úthoz közel egy felújított, hőszigetelt, új nyílászárós, kétszintes, előkert, garázsos 81 nm-es 2+2 fűszobás, világos ikerházfél 252,5 nm-es leválasztott, különbejáratú gondozott telekkel. Egyéb tudnivalók: fűtés külön helyiségben lévő gázkazánal, az ablakok redőnyök, riasztós. Irányár: 22 M Ft. Érd.:30/246 1189

ELADÓ a XIX. kerületben, Kispeszen egy 345nm-es telken, 48nm-es fedett teraszos családi ház. Boltíves pincével, mellék-

épülettel, rendezett kerttel. Ár: 20M Ft. Érd.: 70/236 2575

ELADÓ a XVIII. kerületi Lakatos lakótelepen, Kőbánya-Kispesttől 5 percre busszal, egy I. emeleti, 62 m2-es, 1 + 2 fűszobás, félgy felújított, nagy erkélyes (10 m2), házközponti fűtéses, családi ház-as övezetre néző lakás. A lakás elnyer, hogy az éjszakai buszok 15 percenként járnak. Irányár: 10,7 M Ft, érdeklődni lehet: Gálszécsi Erika 24-288, 20/933 0014 telefonokon

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

ELADÓ Veszprém megyében, Nemesahanyban, Sümegtől 20 km-re, 96m2 alapterületű, (2 szoba, fürdő, WC, konyha, nappali, kertre néző terasz) alapozott, 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 kedvezmény kap! Érdeklődni lehet a +36 20 437 3157-es telefonszámon, vagy az olcsokucko@gmail.com e-mail címen.

ELADÓ Budapest XIV. kerület Fűredi Parkban az Őrs Vezér terétől 5 percre, egy – fekvése miatt rendkívül csendes, 4 emeletes ház IV. emeletén lévő 50 nm-es, 2 szobás, jó állapotú, világos, tágas panellakás. A lépcsőház rendezett, tiszta, jó lakókörnyezettel. Közért, óvoda, iskola, orvosi rendelő közelében. A ház egyedi kazánfűtésű. Irányár: 9,8M Ft. Érdeklődni: 20/910 6317

FELADÓ 2003-ban épült liftes házban (VIII. ker. Kálvária utca 7.), 1 szobás, erkélyes, gardróbos 3. emeleti 40 nm-es lakás autóbérlővel. Irányár: 10,9 M Ft. Érd.: 30/972 7143

ELADÓ Százhalombattán 35 m2-es, másfél szobás III. emeleti lakás. Irányár: 6,8 MFt. Érd.: 20/479 9007

ELADÓ Százhalombattán MATTÁ-kertben 54 m2-es, nappali+2 hálószobás, kertés lakás. Irányár: 15,5 M Ft. Érd.: 20/808 6312

ELADÓ Budán, a Margit hídnál 105 nm. 2,5 szoba-hallos csendes, olcsó rezzijű polgári lakás (A tetőtér is megevehető!) A ház előtt sz.g.k.- beállóóbból van. Ár:22. M. Ft. (Kisebb lakást beszámítok!) Tel.: 06/70/2100-553

ELADÓ vagy KIADÓ a Déli Pályaudvarnál kétszobás,felújított, berendezett lakás

AKCIÓS WELLNESS ÜDÜLÉS HAJDÚSZOBOSZLÓN

Igényes, új villában félpanziós ellátással. Svédasztalos reggeli, 2 fogásos meleg vacsora. Az ár 4 napos gyógykezelés (TB által) + 4 napos Hungarospa fürdő belépőt is tartalmaz. Az üdülő 5 db kényelmes, 4 db 2x2 ágyas apartmannal rendelkezik. BKV-dolgozók és családtagjaik részére a szolgáltatásunk árából **5% kedvezményt** biztosítunk érvényes telepbelépővel.

ELŐSZEZON (06.23-ig)
4 nap/3 éj: 23.900 Ft/fő
7 nap/6 éj: 29.900 Ft/fő

FŐSZEZON (06.24-08.25-ig)
4 nap/3 éj: 29.900 Ft/fő
7 nap/6 éj: 39.900 Ft/fő

Az ár nem tartalmazza az IFÁ-t.
Üdülési csekk, Széchenyi pihenő kártya, Erzsébet utalvány és egészségpénztár elfogadható.

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

KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS

Engedjék meg, hogy ezúton fejezzük ki köszönetünket, hogy szeretett hozzátartozónk, Rigó János temetési búcsúztatóján olyan sokan osztottak családunk fájalmában. János 20 évig dolgozott a BKV munkatársaként, először buszsofőrként, majd csoportvezetőként, teljes erővel és lelkesedéssel. Emléke szívünkben él. - a gyászoló család -

Ára :23 M.Ft.(bérl.díj megbeszélés szerint). Tel.:06308347008

ELADÓ vagy KIADÓ a Mammut (Fény u. Piac) mellett négy szoba hallos (íródnak, vagy rendelkeznek is alkalmas), magasföldszinti lakás igen nagy gyalogos forgalmú helyen! Tel.: 06306467574

ELADÓ Budapest XVIII. kerületében a Ganztelepen téglapí-tésű 2,5 szobás családi ház 150 nől-es telekkel tulajdonosoktól 18 millió Ft iránnyaron. Tel.:06/20/5372990-es telefon-számon lehet.

VEGYES

ELADÓ üveges beltéri ajtó 210x88cm méretben (vadonat-új) 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.

HITELEK!!!! Olcsó INGATLANOK!!! Személyi hitel, a BKV. Dolgozóinak kedvezménnyel. Lakás, és jelzáloghitelek! Ügintézőket keresünk, magas jutallékkal! Érdeklődni: Szűcs Sándor Tel: 20/520-66-12 www.hitel-city.hu www.ingatlanciti.hu

JÖJJÖN KI A TÖMEGKÖZLEKEDÉSI MÚZEUMBA!

Megnézné, milyen villamoson utaztak a békebeli Budapest polgárai?

Kíváncsi, hogy nézett ki egy HÉV mozdony 125 évvel ezelőtt?

Jöjjön ki családjával Szentendrére, a Városi Tömegközlekedési Múzeumba és csodálja meg a Magyarországon és nemzetközi viszonylatban is egyedülálló járműgyűjteményt!

A múzeum a szentendrei HÉV végállomásának **H 5** közvetlen szomszédságában található.

Nyitva tartás: április 1. - október 31.,
kedd - vasárnap: 10.00 - 17.00

Jegyárak:

teljes árú jegy: 320 Ft

diák- és nyugdíjas jegy: 260 Ft

fotó- és videójegy: 490 Ft

 06 1 258 4636 / www.bkv.hu