

MOZGÁSBAN

BKV ZRT
BKV. ÖNNEK JÁR

XLVII. ÉVFOLYAM

II. SZÁM

VILLAMOSVEZETŐ EB

125 ÉVE A SZÉCHENYI-HEGYRE

NYÍLT NAP ÓBUDÁN

BÉRMEGÁLLAPODÁS UTÁN

interjú Bolla Tibor, elnök-vezérigazgatóval

Nyári programajánló

SZENTENDREI TEÁTRUM ÉS NYÁR július 3. – augusztus 30.

Igazi összművészeti fesztivál, amely június végétől augusztus végéig a művészet valamennyi műfajában változatos programot kínál a városba érkezőknek és a helybelieknek. A programsorozat gerincét az 1969-ben alapított Szentendrei Teátrum előadásai jelentik, ahol nyaranta két-három saját bemutatót, valamint zenés, prózai és táncszínházi vendéglőadásokat élvezhet a közönség az ország legkiválóbb rendezőinek és társulatainak közreműködésével.

Érdeemes megnézni: **KÖVEK A ZSEBBEN 07. 09-én, AZT MESÉLD EL, PISTA! 07. 18-án, vagy a BUDAPEST BÂR koncert 08.09-én.**

VISEGRÁDI NEMZETKÖZI PALOTAJÁTÉKOK július 10–12.

A visegrádi palotajátékok Magyarország legrégebbi történelmi fesztiválja, amely a Kárpát-medencei térségen kívül Európa számos országából fogad kiváló hagyományörző csoportokat. Nyolc országból közel 1000 szereplő érkezik minden év két hétvégéjén Visegrádra, hogy méltóképpen felidézhesük a királyi székváros legfényesebb történelmi eseményét, az 1335-ös Visegrádi Kongresszust. Mindhárom nap lovagi tornák, lovagi hétpróbák, solymász és íjász bemutatók várják a látogatókat. Felidézik a középkori katonai táborok hangulatát, megköstölhetjük a reneszánsz konyha remekeit és a helyi pincészetek borait is. <http://www.palotajatekok.hu>

12. VESZPRÉMFEST július 15–18.

Néhány név az idei fellépők közül: **ROGER HODGSON** a **SUPERTRAMP** legendás énekeese és dalszerzője nyitja meg a rendezvénysorozatot, de hallhatjuk még a **KOOL & THE GANG**, **EMELI SANDÉ** és **DEE DEE BRIDGEWATER** előadásait is fesztivál ideje alatt. A koncertek háttere, természetes díszlete a Veszprémi Vár érseki palotájának gyönyörű barokk épülete.

Négy éve hagyományteremtő szándékkal mutatkozott be a **ROZÉ, RIZLING ÉS JAZZ NAPOK** kísérorendezvény, amelynek keretében a Balaton környéke kiváló borászatainak kínálatát, kézműves ételeket illetve a hazai jazz élet fiatal egyéniségeit ismerhetik meg a gasztrokulturális élményekre vágyók. A Rozé, Rizling és Jazz Napok zenei programjai ingyenesen látogathatók. **10 NAP, 30 BORÁSZ, 30 KONCERT** – idén július 10. és 19. között az Óváros téren. <http://veszpremfest.hu>

MAGNÓLIÁK MŰHELY nyári kreatív workshopok

Kreatív programok a Magnóliák műhely szervezésében, ahol néhány óra alatt megtanulhatjuk és kipróbálhatjuk, hogyan kell antikolni megunt bútorainkat, vagy hogyan készítsünk színes, ízletes makaronokat a család örömére és a magunk szórakoztatására, vagy férfingből női blúzt. Én a bonbonkészítést próbáltam ki velük. Tökéletes esti kikapcsolódás volt az egész napos rohanás után, és egy doboz nagyon finom csokoládéval tértem haza. Profi környezetben, kiváló alapanyagokból dolgoztunk profi vezetővel. Ezért első ránézésre minden könnyűnek és egyszerűnek is tűnt, de amikor mi álltunk neki az apró töltött csokoládék készítésének, kiderült, hogy a csokoládé folyik, ragad, és eszében sincs a bonbonformákból könnyen kijönni. De az est végére mindenkinek sikerült úrrá lennie a csokoládén, és sok-sok finomsággal és élménnyel távoznia.

- nyári makaron tanfolyam
- bútorantikolás
- sajtkészítés
- ékszerkészítés...stb.

<http://www.magnoliak.hu>

Kedves Kollégák!

Úgy akartuk kezdeni ezt a beköszönőt, hogy itt a nyár, de ezt bizonyára mindannyian észrevették. És bizony mi is észrevettük itt a szerkesztőségben. Azért persze beleadtunk mindent, hogy változatos és szórakoztató legyen ez a szám. Reméljük, egyetértenek velünk, és mindenki talál valami neki megfelelőt.

Sok-sok eseményről, rendezvényről számolhatunk be: a Föld Napján virágot ültettünk (20. o.), az Óbudai Autóbuszgarázsban nyílt napot tartottunk – itt vehették át nyereményeiket pályázatunk nyertesei (21. o.), a Labdarúgó Bajnokságról pedig a 24-25. oldalon láthatnak hangulatfotókat.

Magáról a rajzpályázatról bővebben a 22. oldalon írunk.

Bolla Tibor elnök-vezérigazgató többek között a bérmegállapodásról is beszél a 8-g. oldalon.

Beszámolunk a Villamosvezető Európa-bajnokságról is, ahol versenyzőink, Palóczi Julianna és Charé Ferenc ismét remekül teljesítettek – bővebben a 10. oldalon olvashatnak a versenyről.

A történelem, azon belül a cég története iránt érdeklődőknek bőven jut most érdekesség: a 11. oldalon a 45 éves Óbudai Autóbuszgarázsról, a 12–13-on pedig a Fogaskerekűről találhatnak izgalmas cikkeket. És ha már régi idők: Orlik Szidóniával arról beszélgettünk, milyenek is voltak a régi BKV-s óvodák.

A gyermekek megsegítéséről, a kicsit egyenlőbb esélyekről Danks Emesét, a UNICEF magyarországi ügyvezetőjét kérdeztük.

Állandó rovataink sem maradhatnak el: a Közlekedésbiztonság ezúttal az utascseréről szól, a Gyereksarok a szülők és nagyszülők nyári „problémájának” megoldásában, a gyermek unalmának kezelésében igyekszik ötleteket adni, és reméljük, hogy programajánlónk sokaknak segít a szabadidő tartalmas eltöltésében.

A nyárra jó pihenés, és természetesen jó olvasást kívánunk:

a Mozgásban magazin szerkesztősége

a Mozgásban magazin szerkesztősége!

TARTALOM

Hírek itthonról	4–5
Hírek a világból	6–7
INTERJÚ	
Bérmegállapodás után – Bolla Tibor	8–9
AKTUÁLIS	
Villamosvezető EB	10
45 éves Óbuda	11
VISSZAPILLANTÓ	
125 éve a Széchenyi-hegyre.....	12–13
AKTUÁLIS	
Utasszám felmérés	14–15
POSZTER	16–17
KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG	
Megállóba érkezés és elindulás	18

INTERJÚ	
Táncművészettől a gyerekjóléti szolgálatig	19
AKTUÁLIS	
Virágültetés a Földnapján	20
Nyílt nap Óbudán	21
A rajzpályázat eredményhirdetése.....	22
GYEREKSAROK	
Uncsi?	23
SZABADIDŐ	
V. Labdarúgó-bajnokság.....	24–25
INTERJÚ	
„A szeretetben az a jó...”	26–27
SZABADIDŐ	
Nyári kreatívkodás.....	28–29



ITT AZ ELSŐ ÚJ TROLI Budapestre érkezett az első vadonatúj szóló Solaris-Škoda trolibusz. Idén összesen 20 darab szóló és 16 darab csuklós új trolibusz kerül Budapestre, majd áll forgalomba a belvárosi és zuglói vonalakon, a régebbi trolibuszokkal vegyesen, lényegesen megnövelve az akadálymentes szolgáltatás arányát Budapest teljes trolihálózatán. Valamennyi jármű légkondicionált, közülük a szóló 64, a csuklós 104 fő szállítására alkalmas. Az új trolibuszok akkumulátoros rendszerüknek köszönhetően 4 kilométert is képesek külső áramellátás, vagyis felsővezeték nélkül megtenni, ezért egy esetleges áramkimaradás, felsővezeték-hiányos útszakasz vagy akár a járat elterelése sem okozhat gondot. (fotó: bkk)

Hírek itthonról

KÖRBEFUTOTTUK A BALATONT

Még hozzá alig kicsivel több, mint 22 óra alatt. A nagyszerű eredményt az ULTRABALATON futóversenyen érte el a BKV Zrt. tíz fős futócsapata, melynek első tagja május 30-án reggel 7.20-kor állt rajthoz, hogy több hónapnyi felkészülést, szervezést követően megkezdje a 32 órás szintidővel kitűzött versenyt. Hazánk egyik legnépszerűbb futó és kerékpáros rendezvénye – mely egyben Közép-Európa leghosszabb futóversenye – immár 9. alkalommal került megrendezésre. Társaságunk remek eredményt elért csapatát a következő sport iránt elkötelezett kollégáink alkották a Balatonalgáról elindult 220 kilométeres távon: Bolla Tibor, Berhidi Zsolt, Dr. Bezzegh Kata, Budai László, Kurgyis Gábor, Molnár György, Nyitrai Ildikó, Orsosi László, Tóth Zsolt, Végh Andrea; Biciklis kísérőjük Reiterne Kocsis Ildikó volt. A versenyen induló 650 csapat közül a BKV váltók a 161. helyezést érte el. Gratulálunk kollégáinknak!



ÁTADTÁK A 40 ÉS 45 ÉVES TÖRZSGÁRDAOKLEVELEKET

Társaságunk mindig különös hangsúlyt fektetett arra, hogy dolgozói fáradtságos munkáját, kitartását és lojalitását megfelelő módon ismerje el, így régi hagyomány, hogy a BKV-nál hosszú ideje tevékenykedő kollégáinkat – törzsgárdánk tagjait – Társaságunk erkölcsileg és anyagiilag is honorálja. 2015 május 14-én a BKV székház Egri Ferenc termében megrendezésre került a 40 és 45 éves törzsgárda oklevél átadási ünnepsége, melynek keretein belül Bolla Tibor elnök-vezérigazgató ünnepi beszédében emlékezett meg kollégáink odaadó munkájáról és Társaságunk iránti lojalításáról, majd átadta a törzsgárda tagjainak az okleveleket. Az ünnepség végén a Társasági Kapcsolatok Iroda munkatársainak műsorát hallgathatták meg az egybegyűltek.



IDÉN IS RÉSZT VETTÜNK A MÚZEUMOK MAJÁLISÁN

Társaságunk ebben az évben is csatlakozott a múzeumok hagyományos kétnapos seregszemléjéhez, az immár huszadik alkalommal megrendezett Múzeumok Majálisa rendezvénysorozathoz.

A BKV múzeumok standján ezúttal a BKV „100 éves a budapesti autóbusz-közlekedés” emlékvéjegyében tekintettük át az elmúlt évszázadot egy helyszíni fotókiállítás és a hozzá kapcsolódó, különböző korcsoportok részére összeállított foglalkoztatók segítségével. A feladatlapok kitöltői nemcsak városismereti, közlekedéstörténeti tudásukat tesztelhették, a helyesen válaszolók apró ajándéktárgyakkal is gazdagodhattak, a legkisebbek pedig elkészíthették a fővárosi autóbusz-közlekedés múltján végigkölauzoló saját időkerüket is. A közlekedés és a közlekedés története iránt érdeklődőknek lehetősége nyílt különböző könyvek, BKV-s ajándéktárgyak megvásárlására is. A majálisra, melyen több mint 100 muzeális intézmény vett részt, a remek időnek is köszönhetően rengetegen látogattak ki, így a BKV standja előtt is gyakori volt a „tumultus”.

ÚJ MERCEDES CONECTO BUSZOK ÁLLTAK FORGALOMBA

Társaságunk még 2013-ban tett közzé Részvételi felhívást az Európai Unió hivatalos honlapján 15 db új beszerzésű alacsonypadlós városi szóló autóbusz beszerzésére. A hirdetményre a részvételi szándékát hét autóbuszgyártó jelezte, a végső ajánlattételt követően végül az EvoBus Hungária Kereskedelmi Kft. került ki győztesként a Mercedes-Benz Conecto típusú autóbuszal.

A nyertes típus legfőbb jellemzői: Mercedes OM936 típusú Euro-VI. környezetvédelmi besorolás, 7698cm³-es, 220kW-os motor, ZF Ecolife sebességváltó, utas- és vezetőtéri klímaberendezés, kézi működtetésű kihajtható rámpa, kerekesszék és babakocsi dokkolóhely, nagyméretű eltolható ablakok, 27 db ülés az utastérben, LAWO típusú fedélzeti utastájékoztató berendezés, növelt fényerősség az utastérben, fedélzeti kamerarendszer, amely tartalmazza az előrenéző és a tolató kamerát is.



40 ÉVE A BKV-NÁL, 20 ÉVE AZ ÉRDEKVÉDELEMBEN

Varga Ferenc 1975 szeptemberében lépett be a Budapesti Közlekedési Vállalathoz, még mint ipari tanuló. Szakmai gyakorlatát a Mező II. tanműhelyben végezte, majd a szakmunkás vizsga befejezése óta (1978.) a Kilián garázsban, ami a mostani Dél-Pest Divízió területe, kezdte meg a munkáját. Azóta is itt végzi szakmai tevékenységét.



Varga Ferenc az érdekvédelmi munkájában is jubilál, 20 éve (1995-ben) elsőként választották meg kollégái munkavédelmi képviselőnek, mely tevékenységet azóta is folytatja. Jelenleg a helyi munkavédelmi bizottság elnöki feladatát látja el, tagja a Központi Munkavédelmi Bizottságnak is.

Kollégái szívesen fordulnak hozzá problémáikkal, mert tudják, hogy minden ügyet közösen a munkáltatóval meg fognak oldani. A munkáltatóval közösen kompromisszumos megoldásokra törekedve igyekszik megoldani a biztonságos és egészséget nem veszélyeztető munkakörülmények megteremtését.

Ezúton gratulálunk Neki érdekvédelmi munkájáért, szakmai tevékenységéért, jó egészséget kívánunk és továbbra is számítunk kiemelkedő munkájára.

Központi Munkavédelmi Bizottság



VFSZ CSALÁDI NAP Május 9-én a Villamos Független Szakszervezet megrendezte az egyre nagyobb népszerűségnek örvendő családi napját. A Gyáli Peremvárosi horgásztó partja már kora reggel benépesült, készülődtek a horgászversenyre benevező tagok. Nyolcra minden készen állt a tagság és családjuk fogadására. A sült grillcsirke illatát messzire elvitte a tavaszi szellő, de a látvány is önmagáért beszélt. Mászótorony, kalandpark, légvárak, lóbusz, 16 méter hosszú modellvasút pályát magában rejtő autóbusz, lufit hajtogató bohóc, arcfestők és felnyergelt lovak várták a gyerekek rohamát, amiben persze nem volt hiány. Idén nagyon sokan gondolták úgy, hogy a ragyogó napsütésben a szabadban töltik napjukat a szakszervezettel. Nagy volt az öröm, hiszen a gyermek tombolasorsoláson minden gyerek nyert egy kis ajándékot. Természetesen a felnőttek is szerencsét próbáltak; komoly nyemrények találtak gazdára, melyeket a szerencsések fülig erő mosollyal vettek át. A lövész- és a horgászverseny, valamint a családi ügyességi verseny nyertesei is megkapták ajándékaikat, közben mindenki kedve szerint csillapíthatta éhségét és szomjúságát az étkezésre felállított sátor asztalainál. Vidám hangulatban telt a nap, a késő délutáni a záráskor a vendégek jó része jelezte, hogy szívesen maradt volna még. A VFSZ vezetősége szeretettel várja tagjait jövő májusban is!

A CAF NYERT LUXEMBURGBAN A spanyol gyártó huszon-egy nagy befogadóképességű szerelvényt szállíthat a legnagyobb európai minióállam fővárosába.

Luxemburg nagyhercegség első modern könnyűvasúti vonalának létrehozását az állami tulajdonú Luxtram közlekedési vállalat irányítja. A járműbeszerzésre kiírt tenderen a CAF diadalmaskodott, megelőzve a rivális Alstomot és Stadlert. A Luxtram szerint a spanyol gyártó az értékelési folyamat során műszaki és gazdasági tényezők szempontjából is a legmagasabb értéket érte el. A napokban bejelentett kontraktus értéke 83 millió euró – adja hírül a Global Rail News.

A főváros Luxembourg főpályaudvarát, a városközpontban található Place de l'Étoile-t, valamint a LuxExpo kiállítási központnak és az Európai Unió intézményeinek otthont adó Kirchberg kerületet összekötő könnyűvasúti vonal építése várhatóan még idén kezdetét veheti. A tizennégy megállót felfűző pálya a főpályaudvar és a Pont Rouge közötti belvárosi szakaszon felsővezeték nélkül épül ki. A munkálatok 230,5 millió euróra becsült költségének felét Luxembourg állja, másik fele pedig a kormánytól érkezik.

Az önjáró üzemmódra is képes villamosokra négyszázötven utas fér majd fel.

Hírek a világból

BÉCSBEN IS LESZ AUTOMATA METRÓ Automata szerelvények közlekedhetnek a Karlsplatzot az Altes AKH-val összekötő, várhatóan 2023-ban elinduló U5-ös vonalon.

Az U5-ös metrót lesz Bécs első vezető nélküli metróvonal, jelentette be más városok automata metróvonalainak értékelését követően az osztrák főváros közlekedési vállalata, a Wiener Linien. A társaság megállapította, az automata metrórendszerek biztonsági szintje még magasabb is a hagyományos vonalakénál – írja az International Railway Journal.

Az U5 első, a Karlsplatz és az Altes AKH közötti szakaszán a tervek szerint nyolc év múlva, 2023-ban indulhat el a menetrend szerinti forgalom.

A vonal egy kis része, a Karlsplatz és a városháza (Rathaus) között az U2-es vonal pályáját fogja használni, amelyet szintén el fognak látni a vezető nélküli közlekedéshez szükséges biztosítóberendezésekkel.

A Wiener Linien hamarosan kiírja a tendert negyvenöt hatkocsis metrószerelvény beszerzésére, amelyeknek egyaránt alkalmasnak kell lenni a vezető nélküli és a vezetővel történő üzemre. Huszonnégy vonattal az U1-es és U4-es vonalak régi szerelvényeit cseréli le a Wiener Linien, míg a másik huszonegy az új ötös vonalra kerül. A tender eredménye várhatóan 2016 végén derülhet ki. A győztesnek 2019–2020 körül kell az első szerelvényt szállítani, az utolsó vonat érkezése pedig 2029-ben esedékes.

ÚJ IDŐSZÁMÍTÁS KEZDŐDHET AZ AKKUMULÁTOROS BUSZOKNÁL

Tíz másodperc alatt újratölthető elektromos buszt mutattak be Kínában. Az utóbbi időben egyre népszerűbbé válnak a környezetkímélő, tölthető akkumulátoros járművek, bár az energiaellátásuk még nem megoldott. Jelenleg a töltőállomások alacsony száma és a töltés lassúsága nem versenyezhet a benzinkutak rugalmasságával, azonban lehetséges, hogy a most bemutatott, európai exportra is szánt busz ezen változtat.

A buszokat a szupergyors vonatokat gyártó kínai China Southern Locomotive & Rolling Stock Industry Corporation (CSR) vállalat egy leányágazata, a Zhuzhou Electric Locomotive jegyzi. A bemutatott járművek akkumulátora átlagosan tíz másodperc alatt töltődik újra, így egy-egy töltést akár az utasok felszállása közben is el lehet végezni, és egy töltéssel legalább öt kilométert meg lehet tenni. Az elektromos buszok hagyományos társaiknál 30-50 százalékkal kevesebb energiát fogyasztanak, és csaknem teljes egészében újra lehet hasznosítani őket a forgalomból való kivonást követően. A buszok élettartama – még szélsőséges időjárási körülmények között is – 12 év.



Az új járművek iránt komoly kereslet mutatkozik Kínában: a cég rögtön a bemutatót követően csaknem másfélezer megrendelést kapott. A CSR viszont külföldre is exportálná a gyorstöltésű elektromos buszt; a vállalat szerint kiváló célpiac lehet például Közép- és Kelet-Európa, ahol a több évtizede használatban lévő járműparkok cseréjénél alternatív megoldásként is szóban kerülhet.

DUBAIBAN 5 ÉV ALATT TERVEZIK MEGÉPÍTENI AZ ÚJ METRÓVONALAT

Nem sokkal a villamosközlekedés indulása után újabb nagy beruházásra készülnek Dubaiban: óriási érdeklődés mellett zajlott a dubaji közlekedési hatóság, a Dubai Road and Transport Authority (RTA) főigazgatójának szakmai tájékoztatója; több tucatnyi ország mintegy száz cégének képviselői jegyzetelték lázasan, milyen feltételekre számíthatnak a hamarosan közzétételre kerülő pályázatokban. Ezek közül a legfontosabb a dubaji metróhálózat bővítése lesz.

Előzetes információk szerint 15 kilométernyi új pályaszakaszra lesz szükség, ebből 11 kilométer ebből emelt, felszíni pálya, négy kilométer pedig földalatti szakasz lesz. Mattar Al Tayer, az RTA főigazgatója ismertette, hogy az év második felében teszik közzé a részletes és hivatalos pályázati kiírást, és jövő év január végén hirdetnek eredményt. Az új vonalnak 2020-ra, a dubaji világkiállításra tökéletesen el kell készülnie. Mellesleg ezen esemény kapcsán még 35 kisebb közlekedési projektre is pályázatokat írnak ki, ezért volt ekkora a szakmai érdeklődés a tájékoztatón. Dubajban rohamtempóban fejlődik a tömegközlekedés, nemrég adták át a világ egyik legkényelmesebb villamos vonalát.



A WUPPERTALI FÜGGŐVASÚT



A világ legrégebbi függővasútja a kétségkívül különleges, 13,3 kilométeres, a város és a Wupper folyó felett végigkanyargó vonal.

Wuppertal sűrűn beépített, forgalmas város volt már a 19. században is, és a megnövekedett forgalom miatt volt szüksége egy új vasútra. A beépítettség miatt egy hagyományos vonal nagyon drága lett volna, és a Wuppertal is nehézséget jelentett. A legolcsóbb megoldást jelentette, hogy a vonalat egysínű magasvasútként építették meg a patak felett.

A függővasút koncepciója 1824-re nyúlik vissza, és Henry Palmer nevéhez kötődik – ekkor azonban még lóvontatással képzelték el. A tervezés végül az 1880-as években kezdődött meg, és Carl Eugen Langen nevéhez kötődik, akárcsak az 1898-ban megkezdett építkezés. Végül 1900. október 24-én II. Vilmos császár kipróbálta a függővasutat, 1901-ben pedig átadták a nagyközönségnek. A teljes mai vonal a 20. század elején készült el. A II. világháborúban súlyosan megrongálódott, de viszonylag hamar helyrehozták, és már '46-ban újraindították.

A vonal 13,3 km hosszú, 600 V egyenárammal villamosítva, a kocsik acélgörgőkre függesztve haladnak. A szerelvények maximális sebessége 60 km/h, az átlagsebesség 26,6 km/h, a menetidő 28-30 perc.

A különleges vasút több forgatókönyv író, rendezőt is meghihetett, sőt még regényekben is írtak róla.

BÉRMEGÁLLAPODÁS UTÁN

Bolla Tibor elnök-vezérigazgató



Mozgalmas negyedéven vagyunk túl, kezdjünk talán örömteli hírekkel. Milyen eredményeket tudna kiemelni az elmúlt hónapok eseményei közül?

Több fontos beruházásunk is volt az elmúlt időszakban. A beszerzésekkel kezdve, az utóbbi pár hétben 15 vadonatúj Mercedes Connecto autóbust állítottunk forgalomba egy még 2014-ben megkötött szerződés alapján. Ez a szerződés egyébként tartalmaz egy további 60 jármű lehívására lehetőséget adó opciót is, amellyel az anyagi források rendelkezésre állása esetén élni is kívánunk. Emellett a folyamatban lévő autóbusz beszerzések közül lezárult egy 30 darab használt alacsonypadlós járműre kiírt tender, amely további 30 százalékos opciót tartalmaz. Ennek eredményeként hamarosan 37 Volvo 7000 típusú buszt állíthatunk forgalomba Budapest Dél-budai térségében.

Az első 12 példány már meg is érkezett a fővárosba, így megkezdődhetett a honosításuk.

A 4-es 6-os villamosvonal részleges vágányzárának feloldásával túl vagyunk egy olyan nagyberuházáson is, aminek köszönhetően a fővárosi közlekedés egyik fontos alappillérléért újra átadhattunk a nagyközönségnek. A vágányzár időszakára tervezett munkákat sikerült a kitűzött határidőre elvégezni, ennek során a Tátra utca és az Aradi utca közötti szakaszon – mely utójára a 90-es évek közepén épült át, így a felújítása már halaszthatatlan volt – több, mint 2 km korszerű vágány épült meg és két kitérő teljes cseréje is megtörtént. A Budapesten közlekedők tapasztalni fogják, hogy a beruházás eredményeként nőtt az utaskomfort, csendesebbé váltak a szerelvények, a menetidő pedig csökkent a lassújelek megszűnésének következtében.

Folytatódik a „100 éves a budapesti autóbusz-közlekedés” eseménysorozat, melynek a visszajelzések?

Az eddigi tapasztalatok alapján egyértelműen nagy siker, a budapestiek kifejezetten szeretik az általunk szervezett rendezvényeket, nagyon sok pozitív visszajelzést kapok. A tervek szerint kéthavonta megnyitunk egy-egy buszgarázst a nagyközönség előtt, ahol az érdeklődők egy kis betekintést kaphatnak a fővárosi buszközlekedés jelenébe és múltjába. Eddig két telephelyen rendeztünk nyílt napot. Még április végén Kelenföld nyitotta a sort, ekkorra időztettük a frissen felújított MÁVAG TR 5-ös nosztalgibusz bemutatkozását, nemrég pedig az Óbudai buszgarázs adott otthont hasonló rendezvénynek. Mindkét eseményre több ezren látogattak ki. Mindig nagy öröm azt tapasztalni, hogy a közösségi közlekedés nemcsak nekünk – a benne, rajta dolgozóknak – szívügyünk, hanem rajtunk kívül is sokan érdeklődnek iránta. Ez utóbbi alkalom volt egyben gyermeknap rendezvényünk is, ahol kihirdettük Társaságunk gyermekrajz pályázatának nyerteseit és különdíjasait. Rengeteg, mintegy 1500 pályázat érkezett a gyerekektől. Nem csak Budapestről, hanem az egész országból, sőt még Szerbiából is neveztek rajzokkal, festményekkel. Mivel jómagam adhattam át a díjazottaknak a nyereményeiket, közvetlenül is tapasztaltam a gyerekek lelkesedését. Szóval azt gondolom, mindenképpen pozitív az eseménysor visszhangja.

Egy kicsit más vizekre evezve: talán mondhatjuk, hogy az utóbbi időben a legtöbb figyelmet a bértárgyalások kérdése kapta. Most, hogy megszületett a megállapodás a szakszervezetekkel, hogyan értékelné utólag az eddig vezető lépéseket?

Valóban hosszú folyamat vezetett a megállapodásig, hiszen március óta folynak az egyeztetések, de számítani is lehetett rá, hogy ezek a tárgyalások elhúzódhatnak. Mikor az érintett szakszervezetek képviselőivel legelőször, még kora tavasszal leültünk a tárgyalóasztalhoz, hogy közelítsük az álláspontokat – bár végig törekedtünk a megegyezésre –, nagyon sokáig úgy látszott, hogy egyáltalán nem lesz lehetőségünk elmozdulni a 0%-os bérfej-

lesztési ajánlattól, mivel a jóváhagyott üzleti tervben is ez szerepelt. Május elejére azonban sikerült kidolgoznunk egy olyan konstrukciót, amely megvalósíthatónak mutatkozott, így megtettük az ajánlatunkat az érdekvédelmi szervezetek felé, amely 2,4 %-os béremelést, és évi bruttó 135 ezer Ft cafeteriát tartalmazott, április 1-ig visszamenőleg.

Ez azonban nem talált tetszésre a másik fél részéről...

Úgy gondolom, hogy a menedzsment tagjaiként kicsit ellentmondásos helyzetben vagyunk, hiszen hasonlóan a szakszervezeti vezetőkhez, mi is elköteleztük magunkat a munkavállalóink anyagi helyzetének javítása mellett, elvégre a saját kollégáinkról van szó. Így megértem, hogy az érdekképviselők kitarítottak a saját céljaik mellett. Ugyanakkor nagyon fontos azt is megérteni, hogy a menedzsment szempontjai között mindig is kiemelt helyen szerepelt a fenntarthatóság, beleértve a munkahelyek megőrzését is, így csakis olyan megoldást fogadhatunk el, amely a realitások talaján marad, s figyelembe veszi a Társaság költségviselő képességét, tehát fenntartható, és így hosszú távon is a munkavállalóink érdekeit szolgálja. Ezúton is szeretném megragadni az alkalmat, hogy a magam és a menedzsment nevében külön is megköszönjem a BKV dolgozóinak a cég iránti lojalitásukat, illetve a bértárgyalások alatt Társaságunk irányában tanúsított megértésüket és türelmüket.

Mit gondol a végül aláírt béremelési megállapodásról? Elégedett az eredménnyel?

Megítélésem szerint a kollektív munkaügyi vita mind a menedzsment, mind az érdekelt felek szempontjából kielégítő eredménnyel zárult. Persze ez nem jelenti azt, hogy kompromisszummentes megállapodás született – éppen ellenkezőleg, de végül talákoztak az álláspontok. A most aláírt megállapodás eredményeképpen ez év április elsejével a főállású kollégáink alapbérére átlagosan 2,6 százalékkal lesz magasabb, ami körülbelül 6100 forint körüli összeget jelent munkavállalónként. Ezek persze csak az átlagban számolt összegek, hiszen a megállapodás lehetőséget ad a bér-

fejlesztés mértékének a differenciálására is, amelynek részleteit igény szerint az egyes területeken helyi megállapodások szabályozzák majd. Ezen kívül 2015-ben 140 ezer forintra emeltük a cafeteria keretet a főállású, teljes munkaidős munkavállalók esetében.

Ez lényegében kicsivel magasabb az ezt megelőző ajánlatnál...

Ezzel az ajánlattal nyugodtan mondhatjuk, hogy a cég elért anyagi lehetőségeinek legvégső határaihoz. Ezzel is jelezni szeretnénk volna a menedzsment szándékát, hogy mindenképpen megegyezésre törekszünk az érdekvédelmi szervezetekkel. Elvégre a saját munkavállalóinkról van szó, ha a helyzet úgy hozza, elmegyünk egészen a falig, viszont azon túl nincsen több lehetőségünk. A megállapodás kapcsán el kell még azt is mondani, hogy az alapbéremelésen kívül például bekezdett a megállapodásba, hogy a jubileumi és a balesetmentes közlekedésért járó elismerések jutalomalapját 105 ezer forintra emeltük, ami 2016-tól emelkedik majd a mindenkor bérfejlesztéssel arányosan. Ezen kívül vállaltuk azt is, hogy 2015 végére kidolgozzuk a társasági bértarifa rendszert valamennyi munkakörre vonatkozóan, valamint az érdekvédelmi szervezetekkel szoros együttműködésben folytatjuk az új, választható elemekkel bővülő cafeteria rendszer bevezetésének előkészítését, és az ehhez szükséges eljárási rend részleteinek kidolgozását. Szóval mindent egybevetve mégis azt gondolom, hogy sikerült egy olyan – hosszabb távon is fenntartható – bérfejlesztési megállapodást kötnünk, mely minden érintett fél érdekeit maximálisan figyelembe veszi és kézzelfoghatóan kedvezőbb feltételeket teremt kollégáink számára.

A bértárgyalásokkal párhuzamosan a sajtóban sok szó esett a Társaság idei hitelállományának kormányzati átvállalásáról is. Hol tart most a BKV konszolidációja?

Jelenleg mind a Főváros mind a kormány részéről határozott szándék mutatkozik, hogy a BKV-t úgymond egyensúlyi helyzetbe hozzák. A Kormány korábban benyújtotta a törvényjavaslatot, amely tartalmazza azt a rendelkezést, ami lehetővé teszi a konszolidációt.

Mekkora összegről is beszélünk pontosan?

A BKV teljes adósságállománya idén április 30-án 54,9 milliárd forint, mely a következőképpen áll össze: az összeg legnagyobb része – 49,89 milliárd – hitel, 806 millió lízing, a fennmaradó 4 milliárd faktoring finanszírozásból eredő tartozás, 222 millió forint pedig bankgarancia. Idén a BKV-nak 52,29 milliárd forint hitelét kellene visszafizetnie június 30., szeptember 30., és december 31. határidőkkel. Az említett törvényjavaslat, melyet az Országgyűlés nemrég elfogadott, ennek a hitelállománynak a kormányzati átvállalásához teremtette meg a szükséges feltételeket. Amennyiben ez az adósságátvállalás – reményeink szerint hamarosan – létrejön, Társaságunknak ezeket az összegeket már nem kell törlesztenie.

A buszágazatban a tavalyihoz képest 10 százalékos csökkenésről, 2016-ban pedig 30 százalékos teljesítménycsökkenésről jelentek meg hírek. Ez az ágazat kiszervezésének előjele lehet?

Továbbra sincs szó kiszervezésről, különböző tanulmányok foglalkoznak azzal, melyik a legoptimálisabb működés. Amin gondolkodunk, az legfeljebb egy – a metró kimaradások esetén szükséges – pótlóbuszok üzemeltetésére szakosodott 100 %-ban BKV tulajdonú leányvállalat.

Milyen tervei vannak a nyárra?

Jó lenne valamennyit pihenni, a családdal lenni, hiszen év közben erre igen kevés időm marad és igencsak van rá igény. A feltöltődés mindenki számára fontos, hogy aztán teljes erőbedobással hadrafogható legyen. A fiam a fociban követte a példám, ő is szervezett keretek között footballozik, így biztosan lesz ehhez a sportághoz kapcsolódó kikapcsolódásunk. Feltölt ha nézhetem a „kicsiket” játszani, úgy izgulok egy-egy meccsén mintha én játszanék kupadöntőt. A nyaralás szervezése még csak most van folyamatban, de remélem, valami kellemes vízi program áll össze. Mindenkinek kellemes nyarat kívánok.

– tg –

VILLAMOSVEZETŐ EB BÉCSBEN

2012 óta Európa legjobb villamosvezetői minden évben izgalmas körülmények között mérik össze egymással vezetéstechnikai tudásukat, járműkezelési felkészültségüket. Idén április 25-én, Bécsben rendezték meg az immáron negyedik Villamosvezető Európa-bajnokságot. A vetélkedő nagy közönségsikert aratott, a szigorúan vett szakmai feladatok mellett látványos versenyszámok is színesítették a programot.

A rendezvényt már csak azért is övezte hatalmas érdeklődés, mivel minden eddiginél több résztvevő indult el a versenyen – a skandináv országok bekapcsolódásával az EB ténylegesen lefedi kontinensünket, és ezáltal jelentős nemzetközi eseménnyé vált.

Tizenöt országból huszonhárom, kétfős csapat mérte össze tudását, köztük természetesen ott voltak a BKV versenyzői is: Palóczy Julianna és Charé Ferenc a társaságunk által rendezett forgalombiztonsági versenyen érték el kiemelkedő eredményt, és vívták ki ezzel az EB-n való versenyzés jogát.

A küzdelem távolságbecsléssel kezdődött: a villamossal egy kijelölt helyen kellett minél pontosabban megállni, majd egy akadályt kellett úgy beállítani, hogy a jármű a lehető legkisebb távolságra haladjon el mellette.

A következő feladat végrehajtásánál a versenyzők hatékony együttműködésére is szükség volt, mivel hátsó vezetőállásból kellett vezetni úgy, hogy az elől ülő csapattag navigátorként irányított. Ezen feladatoknál nem csak a pontosságot, de a végrehajtás idejét is beszámolták a pontozásban.

Ezután a versenyzők fizikai erejét is próbára tevő versenyszám következett: sínkerékpárral kellett a meghatározott távot minél rövidebb idő alatt teljesíteni, majd a vetélkedő látványos záró feladatként, ismét villamosra szállva, egy nagyméretű labdát kellett a járművel úgy eltalálni, hogy az minél több tekebábút döntsön fel.

A helyszínen több mint tizenötezer néző tekintette meg a versenyt. A hazai versenyzők mellett a legnagyobb és leglelkesebb szurkolótábora a magyar indulóknak volt.

Idén bevezetett újdonságként az események folyamatosan követhetők voltak az interneten is, hiszen a teljes versenyt tíz kamerával, élő adásban közvetítették.

A népes és erős mezőnyben csapatunknak végül a 12. helyet sikerült megszereznie. Az Európa-bajnokságot Rotterdam csapata nyerte



Gratulálunk versenyzőinknek az elért eredményhez!

A VERSENY VÉGEREDMÉNYE:

1. Rotterdam
2. Bécs
3. Ostrava
4. Stuttgart
5. Stockholm
6. Krakó
7. Helsinki
8. Graz
9. Nagyvárad
10. Parla
11. Párizs
12. BUDAPEST
13. Barcelona
14. Drezda
15. Berlin
16. Norrköping
17. Tenerife
18. Firenze
19. Bergen
20. Lyon
21. Lippse
22. Brüsszel
23. Manchester



45 éves AZ ÓBUDAI BUSZGARÁZS

Az idén 45 éves Óbudai Autóbusz Telephely története egészen a 60-as évekre nyúlik vissza, amikor – egészen pontosan 1965-ben – megszületett a határozat, amely szerint az autóbuszok utasforgalmának növekedését figyelembe véve, valamint a főváros északi területének gazdaságosabb kiszolgálása érdekében Budapest északi részén új garázst kell építeni.



Hamarosan megkezdődtek a tervezési, majd az építési munkálatok, 1970-ben pedig üzembe helyezték az új telephelyet. Az Óbudai temető mellett, a Pomázi út végén elhelyezkedő új garázs alapterülete 72 000 m² volt, melyből 12 500 m²-t építettek be. Beüzemelésükor a garázs – amelyet eredetileg 250 db autóbusz fenntartására, tárolására és üzemeltetésére terveztek – 35 db javító álláshellyel, 2 db diagnosztikai sorral és 1 db gépi karosszériamosóval rendelkezett. A telephely által üzemeltetett IK 180-as, 556-os, ill. 620-as típusú autóbuszok teljesítménye már az induló év során elérte a 9 927 millió km-t.

A kezdeti évek óta sok minden történt a garázs életében: rögtön 1972-ben átalakították:



lefedték a vizsgálócsarnok padozatát, és egy új tanműhelyt is kialakítottak a területen. Ebben az évben vált ellenkező irányúvá a telephely forgalmi rendje is. 1987-ben a nagycsarnok esett át egy teljes rekonstrukción, 1990-ben pedig a szerelőcsarnok levegőjének javítása érdekében korszerű elszívó rendszer épült. A fejlesztések azóta is rendszeresek, 2004-ben a környezetet kímélő duplafalú gázolajtartályokkal, 2005-ben új fagyállókeverő, -tároló és -kímérő rendszerrel, 2006-ban pedig új duplafalú földalatti olaj és fáradt olaj tartályokkal gazdagodott a garázs. A beruházások eredményeképpen a telephely ma is modern, minden igényt kielégítő szolgáltatást nyújt.

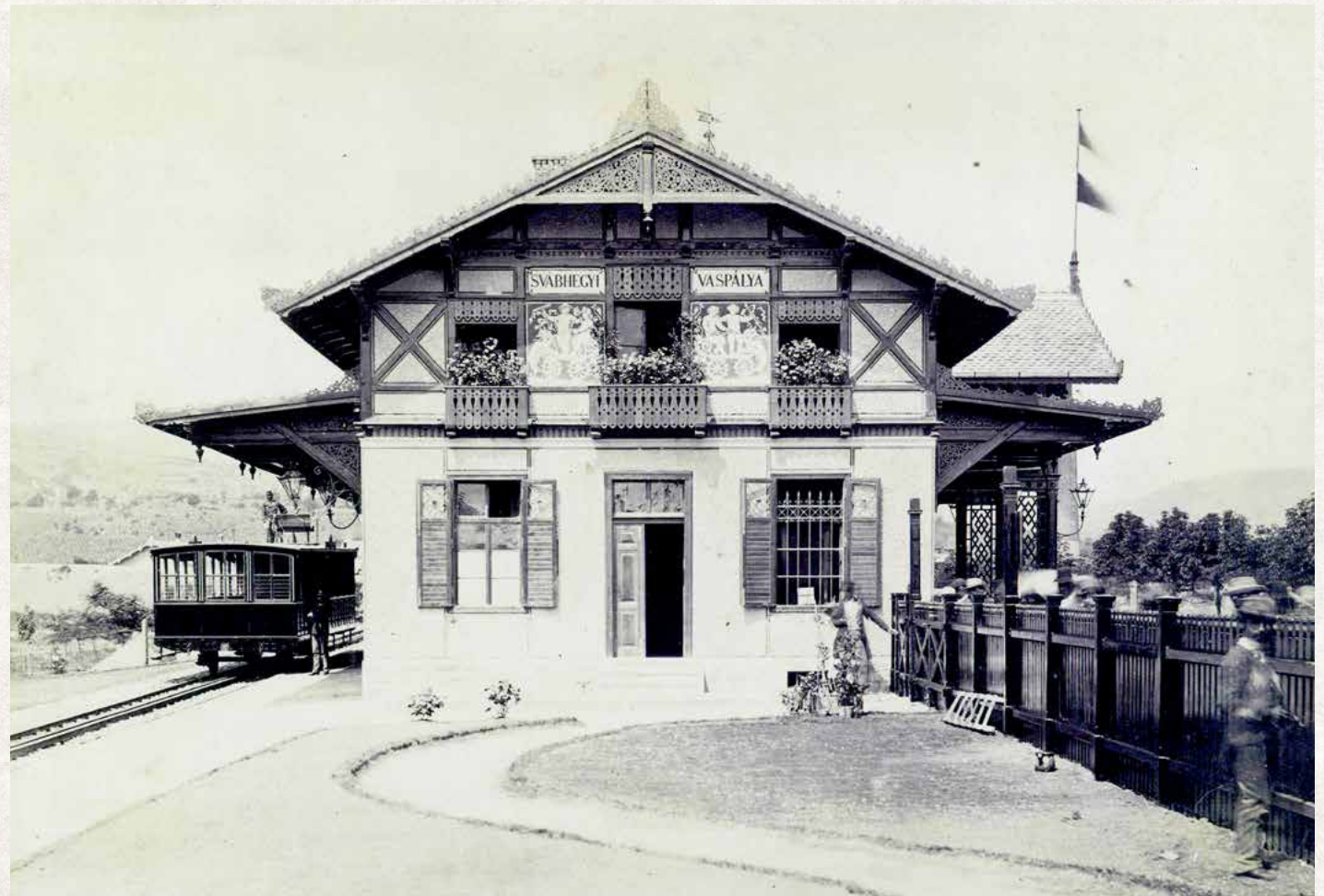
Jelenleg az Óbudai buszgarázsban 712 kollégánk dolgozik, akik 217 járművet üzemeltetnek, közöttük Ikarus 260-asokat, és 280-asokat valamint korszerű társaikat, a Mercedes Citaro és a Volvo 7700-as típusokat. Ezen kívül itt „laknak” a mozgásukban korlátozottak szállítására alkalmas Renault Master típusú kisbuszok, illetve innen indul útjára a nosztalgia céllal felújított Ikarus 415 típusú autóbusz is.

125 éve, A SZÉCHENYI-HEGYRE

A fogaskerekű ugyan már közel másfél évszázada viszi utasait a Svábhegyre, története még a városegyesítés előttre nyúlik vissza – amikor még Pest, Buda és Óbuda külön városok voltak –, mégis mai hosszát csak később, éppen 125 éve nyerte el.

Amikor 1870-ben elkészült a budavári sikló, a gőzkorszak is beköszöntött Budára. A budai polgárok pedig jó néven vették a kényelmes és korszerű közlekedést, a hosszú és unalmas hegyi séták helyett. Talán éppen a sikló sikerén felbuzdulva a „legnagyobb magyar” fia, Széchenyi Ödön állt elő azzal az ötlettel, hogy a budai várhegy mellett a Svábhegyre is vasutat kellene építeni. Még 1873-ban az önálló Buda utolsó polgármestere kötött szerződést ugyanazzal a svájci céggel, amelyik a rigi (Svájc) és a kahlenbergi (Ausztria) fogast építette.

1874. június 24-én ünnepélyesen fel is avatták Európa harmadik fogaskerekűjét az időközben Pest- Buda és Óbuda egyesítésével megszületett Budapesten. Nem csoda, hogy a megnyitó ünnepségre eljött nemcsak a főpolgármester, hanem maga a miniszterelnök is, négy miniszter, államtitkárok és hírességek kíséretében. A nemzet nagyhírű írója, Jókai Mór, aki valamiért nem vett részt a megnyitó ceremónián, állítólag



nyári parókáját lobogtatva, kökénytüskéktől szaggatott atillában rohant az ünnepi vonat elé és „svábhegyi kert- és háztulajdonos létére jogot vállott, úgy mondá, a vonat megállítására”. Így a kiegészült ünnepi menet végül az Eötvös-villában itta meg az áldomást a vasútra, „mely kurjantásnyira tolta a Svábhegyet a fővároshoz”.

A beruházó svájci, baseli cég azonban nem lehetett sokáig elégedett. Noha az első napokban még a pesti oldalról is utasokkal megtömve érkeztek a kis gőzhajók és szinte az egész város csodájára járt a Jókai által csak teaforraló masinának csúfolt gőzmozdonyoknak, a csoda csak három napig tartott. A svájci cég a vasút sikere mellett még jobban bízott abban, hogy a Svábhegyen vásárolt több mint 180 ingatlant jó áron eladja, ám nemcsak az utasok, a beköltözni vágyók is idővel elmaradtak. A jegyek drágák voltak, így nekifogtak a teherszállításnak, de az sem ment igazán, pedig egy idő után a vendéglátósok árui már ingyen szállították a fogason. A svájci cég el is adta volna a fogast, de vevő sem akadt, a lóvasúti cég vezetője is inkább arra várt, hogy csődbe menjen, akkor legalább olcsóbban juthat majd hozzá. Végül a főváros mentette meg a hegyi vasutat, mégpedig azzal, hogy az előrelátó városvezetők

a megszüntetés helyett a fejlesztéséről döntöttek. A közel 15 éves üzemvitelt alaposan tanulmányozva úgy döntöttek, inkább meghosszabbítják a fogas vonalát a Széchenyi-hegyig. Ezzel 850 méterrel toldották meg a vonalat (kitérőkkel együtt 1017 méterrel), amivel majdnem 70 méterrel magasabbra vitték az utasokat. A teljes pályahossz 3700 méter lett, a teljes emelkedési magasság pedig 327 méter. Az eredeti tervekben szerepelt a Normafa felé történő szárnyvonal megépítése is, ez azonban a tárgyalások során idővel sajnos kikerült a teljes koncepcióból. Ugyanakkor a főváros elérte, hogy a jegyárakat csökkentsék, így a fejlesztés után már csak a kirándulók tömegeit kellett várni. 1890. május 17-én, 125 évvel ezelőtt végül átadták a fogaskerekű vasút Széchenyi-hegyig tartó szakaszát. Ezzel kialakult a fogas máig meglévő vonala.

Május 17-ét így akár a vasút második születésnapjaként is ünnepelhetnénk, hiszen bölcs előrelátással nem megszüntették a kezdetben aligha sikeres üzemet, hanem máig egyetlen vonalhosszabbítással sikerült megalapozni az európai kontinens harmadik fogaskerekű vasútnak töretlen sikerét a pihenni vágyó fővárosiak körében.

Zs.G.

ELEKTRONIKUS JEGYRENDSZER: FRISS UTASSZÁMFELMÉRÉS KÉSZÜL



A 2017 végéig lépcsőzetesen kiépülő elektronikus jegyrendszer bevezetésének leglátványosabb mozzanata a metró- és egyes kiemelt HÉV-állomásokon automatikusan működő be- és kiléptető kapuk kihelyezése lesz. A kapuk számának és pontos helyszínének meghatározása előzetes mérést kíván, amely április közepén a BKV és a BKK szoros együttműködésében kezdődött el. Az elektronikus jegyrendszer kiépítésének egyik fontos statisztikai alapját nyújtó vizsgálat az elmúlt időszak legkomolyabb, legpontosabb utasszámfelmérése. A június elejéig tartó adatgyűjtéssel a BKV és a BKK kooperációjában válik majd véglegessé a kihelyezendő beléptetőkapuk pontos száma.

A XXI. század emberében jogos igényként merül fel, hogy egy Budapest méretű város közösségi közlekedésének eszközparkja korszerű, használata pedig egyszerű és kényelmes legyen. Ma már az sem számíthat irreális elvárásnak, hogy a díjrendszer alkalmazkodjon a fővárosban közlekedők igényeihez, vagyis az időalapú díjfizetés kialakításával mindenki a jelenleginél igazságosabb módon fizessen a szolgáltatásért, ami jobban tükrözi az utazással eltöltött idő hosszát is. Többek között ezeknek az elvárásoknak felel majd meg az új elektronikus jegyrendszer, amely az egyik legkomolyabb lépés közlekedésfejlesztési szempontból a magyar fővárosban. Az utazóközönség korszerű és a jelenlegihez képest sokkal kényelmesebb kiszolgálását biztosító rendszert 2017-re vezetik be, lépcsőzetesen, több ütemben. A fejlesztésnek köszönhetően Budapest nemhogy utoléri Európát, de még lépéselőnybe is kerül azokhoz képest, akik mögött évtizedeken keresztül csak kullogtunk. A Mozgásban Magazin korábbi számaiban már bemutattuk, hogyan fog kinézni az új jegyrendszer, ezúttal pedig abba nyújtunk rövid betekintést, hogy miként és milyen utasforgalmi felmérések készülnek, melynek adataira a főváros egyik legmodernebb beruházása épül.

Miért van szükség utasszámfelmérésre?

Az új, elektronikus jegyrendszer bevezetésének leglátványosabb mozzanata a metró és egyes HÉV-állomások be- és kiléptető kapuinak kihelyezése lesz. Az utasok ezeken a kapukon keresztül juthatnak majd be az állomásra, illetve hagyhatják el az állomást, miközben a készülékek elvégzik az elektronikus jegyek ellenőrzését is. A BKK és a BKV szoros együttműködésében a kapuk elhelyezését egy alapos vizsgálat előzi meg, hiszen az egyes állomásokra telepített beléptető készülékek számát a helyszínen rendszeresen, illetve a csúcsidőszakokban jelentkező utasszám alapján alakítjuk ki. A beléptetőkapuk helyéről szigorú követelmények alapján kell dönten, ezért a BKV túl azon, hogy engedélyezte a BKK számára az állomásokon végzett adatfelvételt, minden további feltételt is biztosított ahhoz, hogy az utasszámfelmérés profi módon, minden részletre kiterjedően történhessen.

A friss adatfelvételt a Budapesti Műszaki Egyetem (BME) Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki karának szakemberei végzik, akik már rendelkeznek a munkához szükséges tapasztalattal. A vizsgálat során nemcsak a be- és kiléptető kapuk pontos számát határozzák meg, hanem szimulációt készítenek a forgalmi helyzetekről, s ezzel párhuzamosan a kiviteli tervek elkészítése is zajlik. A metróállomásokra és a forgalmasabb HÉV-állomásokra kiterjedő felmérés április közepén kezdődött és tervek szerint június elejéig tart. Az eredményekből egy szimulációs program segítségével lesz megállapítható az egyes állomásokon kihelyezendő kapuk ideális darabszáma.

Hogyan zajlik a mérés?

Az utasforgalmi mérést a fővárosi metróhálózat valamennyi állomásán, továbbá 6 HÉV-állomás ki- és bejáratánál, a telepítendő kapuk által meghatározott keresztmetszetekben (vagy azokhoz közel) végzik. Az engedélyezés szigorú feltételei miatt elengedhetetlen, hogy

a szakemberek teljes körű utasforgalmi adatokat vegyenek fel, illetve hogy azokkal a megfelelő matematikai számításokat is elvégezzék. Összesen három méréssorozat készül annak érdekében, hogy a vizsgálat egész biztosan lefedjen minden időszakot s hogy látható legyen, hogy napszakonként miként alakul az utasforgalom a leendő beléptetőkapuk helyszínén.

- Az első fázisban egyes hétköznapi reggel 5 órától 23 óráig méri a ki- és behaladók számát. A kézi rögzítés során 5 perces időbenként dokumentálják az adatokat.
- A második szakaszban a legforgalmasabb napszakokban kontrollmérést is végeznek 7 órától 9 óráig, valamint 15 órától 19 óráig valamennyi metróállomáson és a kiemelt HÉV-állomásokon.
- Az adatfelvétel harmadik fázisában a forgalmi csúcsidőszakokban végeznek időbélyeges felmérést. Az időbélyeges mérés PDA-val, vagy mobiltelefonnal, az adott platformokra írt program segítségével történik. A program az áthaladó utasok számát másodperc pontosságú időértékhez köti. Ezzel a méréssel a pillanatnyi csúcsot, valamint a kapuk okozta feltartóztatást lehet modellezni.

A méréssorozat körülbelül 6 héten keresztül zajlik, emellett 6 kritikus, jelentős forgalmú állomáson további gépi mérést is végeznek.

A felmérés során nemcsak a beléptetési pontok áteresztőképességéről kapunk információkat, hanem arról is, hogy a beléptetőkapukat miként lehet elhelyezni úgy, hogy az arra közlekedő utasok mozgását a lehető legkisebb mértékben akadályozzák. A modellezés során nemcsak a csúcsidőszak forgalmát kell figyelembe venni, hanem a váratlan események során (pl. vészhelyzet és menekülés esetén) kialakuló utastorlódással is számolni kell. Mindezek mellett természetesen tekintettel vagyunk az aktuális forgalmi helyzetekre (pl.: nagykorúti vágányfelújítás) és az azokkal járó ideiglenes utasforgalmi változásokra. A beléptetőkapuknak minden nap több ezer, vagy tízezer utast kell hiba nélkül átengedniük és ellenőrizniük, nem véletlen tehát, hogy a jelenlegi adatfelvétel az elmúlt időszak legkomolyabb statisztikai munkája.

Az adatfelvétel során használt modell jól alkalmazkodik az utasforgalom leírásához. Olyan fontos helyzeteket kell szimulálni, amiből kiderül a leendő beléptetőkapuk előtti várakozási idő, az ott kialakuló sor hossza, vagy éppen a mozgólépcsők és a kapuk közötti terület nagysága, s annak befogadóképessége. A kezdeti időszakban viszont azt is figyelembe kell venni, hogy a kiépítést követően az utasoknak hozzá kell szokniuk a kapuk használatához, ami lassabb áthaladást és a szokásoshoz képest nagyobb torlódást is okozhat. Emellett az átmeneti időszakban párhuzamosan két rendszer – a papíralapú és az elektronikus – is működni fog.

A mostanihoz hasonló utasszámlálást utoljára 2012-ben végeztek Budapest gyorsvasúti hálózatán, de az sem érte el a jelenlegi mérés pontosságát, részletességét. A BKV és a Budapesti Közlekedési Központ a Budapesti Műszaki Egyetem közreműködésében egy olyan munkába kezdett április közepén, amely több szempontból is hiánypótló, értékes adatokkal szolgálhat. Ez a hosszú távú együttműködés lehet a garanciája annak, hogy az elektronikus jegyrendszer kiépítésével a budapesti közlekedés valóban átlépje a XXI. század küszöbét, és Európa egyik legmodernebb, ügyfélközpontú közlekedési rendszerét valósítsa meg.

100 ÉVES

A BUDAPESTI

AUTÓBUSZ-KÖZLEKEDÉS



MEGÁLLÓBA ÉRKEZÉS ÉS ELINDULÁS, UTASCSERE

Munkavégzésünk során az egyik legveszélyesebb feladat az utascsere. Ennek balesetmentes, zavartalan végrehajtásáról írunk most.

Az utasbalesetek jelentős százaléka a fel- illetve leszálláskor történik, nagy számban az utasok figyelmenlensége, betegsége, kora, esetleg bódító szer okozta mozgászavar miatt.

Annak érdekében, hogy ezen balesetek is lehetőleg minél alacsonyabb számban forduljanak elő, sokat tehetünk mi is azzal, hogy a megállóba történő beálláskor körütekintően járunk el.

A megállóba mindig olyan sebességgel érkezünk, hogy a leszálláshoz készülődő emberek biztonságban érezzék magukat és balesetmentesen el tudjanak jutni az ajtóig. Soha ne nagy sebességgel és hirtelen kormánymozdulatokkal álljunk be, mert ezzel bizonytalanságot kelthetünk, balesetveszélyt idézhetünk elő, főleg az idősebb utasainknál, akik koruknál fogva nehezebben, lassabban tudnak csak közlekedni, vagy akár az ülőhelyen helyet foglalni. Sokszor nehéz beállni szabályosan a padka mellé, mert városunkban sajnos jellemző, hogy másokkal nem törődve, szabálytalanul és balesetveszélyesen állnak meg idegen járművek a megállóban. Amikor ilyen eset előfordul, az ajtónyitás előtt mindenképpen hívjuk fel utasaink figyelmét a kialakult helyzetre, arra, hogy a leszálláskor fokozottan figyeljenek, mert messzebb lehet a járdá, magasabbról nagyobbat kell lépni, stb. Kérjük meg utasainkat, hogy segítsék az arra rászorulókat leszálláskor, hogy senki ne szenvedjen balesetet.

A megállóban tartózkodás alatt minden esetben fokozottan kövessük figyelemmel az utasok cseréjét a tükrökből, illetve közvetlen módon is. Mielőtt nyitjuk az ajtókat, figyeljünk arra, hogy nem készülődik-e leszálláshoz alacsonyabb, idősebb személy, vagy nehezkesebb mozgású

utas, aki esetleg takarásban lehet a későbbiek során. Az indításjelzés adása előtt minden alkalommal – ha kell többször is – győződjünk meg arról, hogy a járművünk ajtóitól és a jármű mellől is eltávolodott mindenki. Ne engedjük, hogy bárki, vagy bármi elvonja a figyelmünket az utascseréről! Az érdeklődő utasoknak is csak úgy adjunk felvilágosítást, hogy az ne okozzon más utasoknak balesetet. Soha ne a felvilágosítás adása közben zárjunk ajtókat, mert ilyenkor a figyelem megoszlása miatt könnyen kialakulhat balesetveszélyes helyzet, odacsukás. Győződjünk meg arról is, hogy a felszállók is biztonságosan elhelyezkedtek az utastérben. Amennyiben látjuk, hogy idősebb vagy nehezebben mozgó személyek még keresik a helyüket, legyünk türelmesek, hiszen mi vagyunk értük. Elindulás előtt minden esetben, amikor ez szükséges, inkább még egyszer ellenőrizzük az ajtókat és a megállót is, nincs-e valaki a biztonságos kihaladási távolságon belül, vagy véletlenül nem maradt-e valaki az ajtószárnyak fogságában. Fokozottan figyeljünk erre akkor, ha nagy fordulási szögben tudunk csak kiállni a megállóból, mert ilyenkor a jármű hátulja felszaladhat a járdára és „elkaszáthatja” az ott tartózkodókat. Kerüljük a hirtelen gázadást és kormánymozdulatot!

Az elindulás, a forgalomba történő bekapcsolódás nem azt jelenti, hogy minden áron azonnal ki kell haladni a megállóból. Igaz, hogy a KRESZ szerint elő kell segíteni a busz megállóból történő kihaladását, de azt is előírja, hogy elinduló járművel elsőbbséget kell adni az úton haladóknak.

Forgalombiztonsági és Üzemeltetési Osztály



TÁNCMŰVÉSZETTŐL A GYERMEKJÓLÉTI SZOLGÁLATIG

Hogy kerül valaki a Állami Balettintézetből az UNICEF Magyar Bizottságának ügyvezetői pozíciójába? Itt kellene most azt írni, hogy hát a Malévon, a Tescón, az Erste Bankon – és még sok máson – keresztül... Egy ilyen életút persze soha nem egyszerű, beszélgetőpartnerünk esetében pedig még különösebb. Danks Emesét kérdeztük.

Elég kacifántos a szakmai utad. Mesélnél kicsit arról, hogy kerültél a jelenlegi pozíciódba?

Közel húsz évet töltöttem a business világban. Fő szakterületem a kommunikáció, bár eredetileg táncművész lennék.

Hú, így még kacifántosabb...

Igen, az Állami Balettintézetben végeztem, aztán egy baleset miatt nem választhattam azt a hivatást, amit 9 éves koromban elhatároztam. De szerencsére a mai napig közeli kapcsolat van a tánccal és a kultúrával. Több évig külföldön éltem, majd hazatérve több munkahelyet követően a Malévnál helyezkedtem el kommunikációs igazgatóként – épp abban az időszakban, amikor a terrorfenyegetettség fokozódott, a légi közlekedés minden rezdülése hírnek számított. A Malévtól a Tescóhoz mentem át, azt követően pedig egy rövid ideig kormányzóvivőként dolgoztam – itt szintén egy krízisidőszakban kellett helytállnom. Ezt követően kerültem az Erste bankhoz.

Onnan pedig egyenes út vezetett az UNICEF-hez?

Azért nem egészen... Az Erstétől szervezeti átalakítás miatt kellett távoznom. Tulajdonképpen döntési helyzetbe kerültem – amiért ma már hálás vagyok –, és mivel akkoriban már elég régóta a „hogyan lehet jót tenni?” gondolata mozgatott, önkénteskedni kezdtem az UNICEF-nél. Amikor pedig az elődöm távozott, lehetőségem nyílt a jelenlegi állásom megpályázására, és immár 19 hónapja vagyok az UNICEF Magyar Bizottságának ügyvezető igazgatója.

Tehát már az UNICEF előtt is a segítő szándék vezérelt?



Igen, elmondhatom, hogy pozícióimban évek óta a CSR lehetősége vonzott, igyekeztem megteremteni a segítség lehetőségét. Önkéntesként dolgoztam korábban a Máltai Szeretetszolgálatnál is, ahol a partvonalra került emberekkel beszélgettem, megosztottam velük a gondolatimaikat arról, hogy lehetne visszakérülni a munka világába. Fontosnak tartom a rászorultabb csoportok segítségét, akár gyermekekről, akár felnőttekről van szó.

Mik az UNICEF-nél kitűzött céljaid?

Egyik célom, hogy az UNICEF nevét minél jobban és minél többen megismerjék itthon is, illetve hogy tisztában legyenek a tevékenységünkkel, a profilunkkal és a helyzetünkkel. Sokan például azt hiszik, hogy ez egy gazdag szervezet – ezt a tévhitét szeretnénk eloszlatni, hiszen az UNICEF nem kap támogatást sehon-

nan, kizárólag magánadományozókból tartja fenn magát. Szeretnénk felhívni a figyelmet azokra a célokra és értékekre amelyekért az UNICEF tesz a világ különböző pontjain. Úgy itélem meg, a jelenlétünk mostanában intenzívebb, hangosabb itthon, egyre ismertebbek vagyunk, annak ellenére, hogy az UNICEF számításai szerint Magyarország nem olyan alulmaradt ország, ahol indokolt lenne program indítása. Itthon ezért nincs is hivatalos program, ami persze nem azt jelenti, hogy csak külföldi ügyekkel foglalkozunk. Ébresztő-óra programunk keretében például már közel 6000 gyereket oktattak kollégáink a gyermekek jogairól. Az ENSZ gyermekjogi egyezmény alapján legfontosabb misszióink a gyerekek jogainak megismertetése, érvényesítése, védelme. Fontos, hogy a gyerekek észrevegyék, ha bármi jogsértés éri őket, hiszen felvilágosítás híján honnan tudnák, hogy hova fordulhatnak segítségért is akár? Olyan ártatlanok, és annyira ki vannak téve a veszélynek, hogy kötelességünk mindenféle gyermekbántalmazásra felhívni a figyelmet.

Rosszabb helyzetben levő országokban más jellegű kihívásokkal találja szemben magát a szervezet...

Igen, ez kétségtelen. 196 országban és régióban van jelen az UNICEF, és szoros együttműködésben a katasztrófavédelemmel, valamint a helyi kormányokkal élet-halál helyzetekben azonnali segítséget nyújt. A nepáli földrengés-kor például a katasztrófavédelem után másodikként érkezett a helyszínre a helyi bizottság, és vett részt a mentésben.

– fzs –

Az “Ébresztő-óra” az UNICEF Magyar Bizottság ingyenes, országos iskolai programja. Az UNICEF által kiképzett előadók interaktív előadásokat tartanak 4-12. osztályos gyermekeknek a gyermekjogokról, a gyermekek helyzetéről a világban, a gyermekekkel szembeni erőszakról. és arról, hova fordulhatnak a gyerekek segítségért, ha szükségük van rá.

ebresztoora.unicef.hu/

VIRÁGÜLTETÉS A FÖLD NAPJÁN

A tavalyi évben megkezdett hagyományt folytatva idén is növényültetéssel ünnepeltük a Föld napját.



Célunk, hogy közösen tegyünk az élhetőbb városért, szerethetőbb munkahelyért, hiszen magánemberként életünkben és egy közösség részeként munkahelyünkön mindannyiunk felelőssége, hogy odafigyeljünk környezetünkre, arra az életérre, amelyben mindennapjainkat töltjük.

A HÉV Üzemigazgatóság vezetői, néhány munkavállalója és a Független HÉV Szakszervezet még ennél is többre vállalkozott, összefogtak, virágokat vásároltak, ültető kanalat ragadtak, így az utasok és a HÉV-es dolgozók örömeire a HÉV vonalak főbb állomásain a virágtartó edényekbe színes virágok, az állomás-épületekre pedig szebbnél szebb muskátlik kerültek.

Kérésünkre több telephelyről is érkeztek fényképek a kertészcsapatokról.

Ezúttal is köszönjük, hogy velünk ültettek és megosztották fotóikat mindannyiunkkal.



GYERMEKNAP ÉS NYÍLT NAP AZ ÓBUDAI BUSZGARÁZSBAN



Gyermeknap alkalmából és a „100 éves a budapesti autóbusz-közlekedés” jubileumi rendezvénysorozat részeként ezúttal az Óbudai autóbuszgarázs nyitotta meg kapuit az érdeklődők előtt.

Számos izgalmas, szakmai és családi programmal készültünk, valamint a „100 éves a budapesti autóbusz-közlekedés” címmel meghirdetett rajzpályázatunk nyerteseit is kihirdettük, akik a helyszínen vehették át díjukat Bolla Tibor elnök-vezérigazgatótól. Az esemény fényképes beszámolóját láthatják.





A RAJZPÁLYÁZAT EREDMÉNYHIRDETÉSE

Végéhez ért a „100 éves a budapesti autóbusz-közlekedés” címmel meghirdetett, általános iskolásoknak szóló rajzpályázatunk. Két korcsoportban lehetett pályázni a különleges BKV-s ajándékcsoomagokért; 1–4. osztályig és 5–8. osztályig. A zsűrinek nem volt egyszerű dolga a dobogósok és a 25-25 különdíjas kiválasztásakor, hiszen közel 1500 ötletesnél is ötletesebb remekmű érkezett.

Mindig nagy öröm számunkra, ha rajzpályázatot hirdethetünk, és reménykedünk benne, hogy a pályázó gyermekek is hasonló örömmel készítik el alkotásaikat. Meglepődve tapasztaltuk, hogy nem csak az ország különböző pontjairól, de még a határon túlról is érkeztek hozzánk alkotások. Érdekes volt számunkra, hogy a témát minden pályázónk kicsit másként értelmezte, és másképpen dolgozta fel, ennek köszönhetően számtalan különböző, kreatív alkotás érkezett hozzánk, hiszen volt, aki néhány színes úrlény kíséretében úrbuszként ábrázolta BKV Zrt. buszait, és olyan is, akit egyértelműen a régi buszok hangulata ihletett meg alkotása elkészítése közben. A díjátadót május 31-én a BKV gyermeknap rendezvényén, az Óbudai autóbuszgarázsban tartottuk meg, ahol Bolla Tibor elnök-vezérigazgatótól vehették át nyereményüket a helyezett.

A legötletesebb 100 rajzból összkel kiállítást rendezünk, ahova minden érdeklődőt szeretettel várunk

A LEGJOBBAK LEGJOBBJAI

I. korcsoport: 1–4. osztály

- helyezett: Peresztegi Hanna (Móra Ferenc Általános Iskola)
- helyezett: Szadlics Viktória (Károlyi István Általános Iskola és Gimnázium)
- helyezett: Erdősi-Szücs Veronika (Fazekas Mihály Fővárosi Gyakorló Általános Iskola és Gimnázium)

II. korcsoport: 5–8. osztály

- helyezett: Szarka Benedek (Ady Endre Általános Iskola)
- helyezett: Maksi Mónika (Új Budai Alma Mater Általános Iskola)
- helyezett: László Csenge (Szegedi Szabad Waldorf Általános Iskola és Gimnázium)

GYEREKSAROK

Akármilyen szuper ötletekkel is álljunk elő – amelyek a mi elképzeléseink szerint lefoglalják az óvodát vagy az iskolát már látványosan unó kisebb-nagyobb gyermekünket a nyári szünetben –, egy szép napon azt látjuk, hogy a gyerkőc bizony UNATKOZIK!

UNATKOZIK?

Délig alszik, aztán mikor végre felkel, csak ténfereg a lakásban. Mi is hallottuk gyerekkorunkban eleget, hogy egy gyerek ne unatkozzon, hiszen nincs más dolga, mint besegíteni egy keveset a házimunkába, elolvasni a kötelező olvasmányt, rendet tartani a szobájában, és ezen kívül ott az egész nap, azt csinálhat, amit csak szeretne.

A játékospolcok dugig, a könyvespolcok roskadoznak – ugyan mi untatja ennyire? Valamit nem jól csinálók? Még többet kellene foglalkoznom vele? Kevés a program, amit kitaláltam? – kérdezi ilyenkor a szülő saját magától.

Ne hibázzassuk sem magunkat, sem a gyerkőcöt, hiszen az unatkozás tulajdonképpen nem káros dolog sőt! Kifejezetten hasznos!

A gyermeklélektannal foglalkozó szakemberek szerint igenis jó jel, ha egy gyerek tud unatkozni. Ez azt mutatja, hogy képes kivonulni a számára túlságosan ingergazdag világból, és a látszólagos tétlenség ideje alatt feldolgozza mindazt, ami vele történt az elmúlt időszakban.

Tapasztalatok szerint a gyermeki unatkozásnak 3 fő megjelenési formája létezik, bár ezek különböző mértékben keveredhetnek is:

Nem csinál semmit

Fekszik a leghetetlenebb pózokban valahol az asztal alatt, jó esetben az ágyon hasal. Ez leginkább a szülőket zavarja, a gyerekeken a lelkiismeret-furdalás legapróbb jelét sem igen lehet felfedezni ilyenkor.

Nehéz elfogadni, de higgyük el, semmilyen beavatkozásra nincs szükség, tudatosítsuk magunkban, hogy amit csinál, az teljesen helyénvaló – hiszen gyerek.

Percenként kérdez

Ilyenkor a gyermekünk kapcsolatot keres velünk. A legtöbb, amit adhatunk neki, az odafordulás, és az, hogy a kérdéseit komolyan vesszük, és válaszolunk rájuk. Ezzel azt üzenjük neki, hogy fontos számunkra a kettőnk közötti kapcsolat, fontosak a gondolatai, érzései.

Látványosan szenved

A látvány sok szülőből előhossa a segítő szándékot: gyorsan valami program után nézünk, hogy lefoglaljuk vele a gyermeket. Ezzel pedig hatalmas öngólt rúgunk, mert nem hagytuk, hogy ő maga küzdjön meg a problémájával, hanem szállítottunk neki egy kész megoldást.

Mit tegyünk, hiszen nagyon idegtépő akár órákig hallgatni, és nézni egy unatkozó gyereket, de mégis a legjobb tanács: hagyd, hogy maga keresen megoldást, elfoglaltságot!

Engedjük, hogy tegye, amit épp tesz, és várjuk ki, hogy belefogjon valami olyan tevékenységbe, amit ő maga talált ki. Higgyük el, megéri! Így válik majd belőle olyan kamasz, aki pontosan tudja magáról, mi érdekli, és az őt érdeklő dolgoknak képes lesz utánajárni. Lesz kedvenc tantárgya, és képes lesz többet kihozni magából, mint az iskolai kötelező minimum.

Természetesen mindez nem jelenti azt, hogy nincs szükség értelmes, érdekes programokra a nyári szünet alatt.

Nekünk szülőknak azt célszerű megtanulni – bár talán ez a legnehezebb –, hogy elengedjük gyermekeink problémáit, a megoldást az ő kezükben hagyva.

A túlgondoskodás, a bőség zavara elértéktelenedést hoz magával, valahogy úgy, ahogy egy svéd gyermekvers fogalmaz:

Bélyeget gyűjtöttem.

Papa hozott egyszer egy kilót.

Azóta nem gyűjtök bélyeget.

Összefoglalva: magát az unalom fogalmát is a szülőktől tanulja meg a gyerek; a valódi unalom átéléséhez olyan ingerszegény környezetben kellene lennie, ami szinte elképzelhetetlen. A gyerekek életében és személyiségük fejlődésében a fantáziának és az álmodozásnak óriási szerepe van. Az ehhez szükséges időt többnyire akkor teremti meg magának, amikor mi kívülről csak annyit látunk, hogy unatkozik, sőt „nem tud mit kezdeni magával” – mondja dr. Pusztai Éva, tanulásmódszertan tréner.

Ráadásnak egy kis tudomány:

A szakértők már eddig is ismerték a KÖZÖMBÖS UNALMAT – ellazultság és zárkózottság; a KALIBRÁLÓ UNALMAT – bizonytalanság és fogékonyosság a változásra; a KERESŐ UNALMAT – nyugtalanság és a változás aktív keresése és a REAGENS UNALMAT – motiváció egy helyzet alternatíváinak felkutatására. A most felfedezett ötödik típust apatikus unalomnak nevezték el, amit tehetatlenséggként definiálnak.

–kmt–

forrás: <http://www.bien.hu>
<http://www.hazipatika.com>



V. BKV LABDARÚGÓ BAJNOKSÁG

Szikrázó napsütés, látványos védések és meglátványosabb gólok... Áprilisban rendeztük az V. BKV Labdarúgó Bajnokságot, amelyre ezúttal is számos csapat nevezett, hogy megküzdjenek az új vándorkupáért, hiszen tavaly háromszoros bajnokként a győztes csapat örök emlékül hazavihette a trófeát.

Ebben az évben a Sporting csapata nyert, második helyen a Hatosfogát, míg harmadikként a GLOBITO FC végzett. Gratulálunk a győzteseknek és minden kollégáknak, aki ezen a délelőttön a csapatáért hajtott a pályán.

Képes beszámolóinkkal az őszi fordulóhoz szeretnénk kedvet csinálni mindenkinek, akár csapattagként, akár szurkolóként tart majd velünk.



„A SZERETETBEN AZ A JÓ, HOGY KIFOGYHATATLAN.”

Interjú Orlik Szidóniával, az egykori Fővárosi Autóbuszüzem Cházár András utcai hetes óvodájának óvónőjével.

Mi motiválta arra, hogy az óvónői hivatást válassza?

Minden a háborúval kezdődött, amikor el kellett hagynunk a lakásunkat. Két testvéremmel és édesanyámmal némán mentünk az utcán, legszívesebb sírtunk volna, de nem mertünk, és egyszer csak anyukám megfogta a kezem. Abban a pillanatban úgy éreztem, hogy most már semmi baj nem lehet, hiszen fogják a kezem, vigyáznak rám. Nagy biztonság és nyugalom töltötte el a lelkemet. Talán ekkor rögződött bennem, persze tudat alatt: én is kezdet szeretnék nyújtani mindenkinek, aki kisebb és elesettebb, mindenkinek, akit bántanak. Életcélom lett ez a „kéznyújtás”. Ezért lettem óvónő.

Hogyan került az egykori Fővárosi Autóbuszüzem hetes óvodájához?

1956. júniusában végeztem el az óvónőképzőt Budapesten. Alig száradt meg a tinta oklevelemen, már munkába is álltam az akkoriban Rákosi Mátyásról elnevezett bejárós óvodában. Az ötvenhatos események miatt hamar bezárt az óvoda, helyet adott a Heine-Medin (járványos gyermekbénulás) utókezelő kórháznak, ahol folytattam munkaviszonyomat – más munkakörben ugyan, de legalább gyerekek közelében lehettem. Akkoriban a nagy paralízis járvány miatt egyre több lebénuult kisgyermeket hoztak hozzánk. Voltak közöttük csecsemők és óvodáskorúak is. Teljesen új feladatokkal kellett megbirkóznom nap mint nap. Megtanultam, hogyan kell bánni a beteg csecsemőkkel, pelenkáztam, fürdettem, ettettem őket, részt vettem a gyógytornához való előkészítésüknél. Többen megkérdezték tőlem, hogyan tudtam a változást elviselni, hiszen mindössze 18 éves voltam akkor. Előtte eleven, mozgékony, egészséges gyerekekkel foglalkoztam az óvodában. Mint mindig, akkor is a gyerekek iránti szeretet vezényelt munkám során. Bár nővérként alkalmaztak, sokszor találtam lehetőséget, hogy óvónői teendőket is ellássak. Az óvónőképzőben megtanultam hegedülni, aminek jó hasznát vettem a kórházban, emellett meséltem, verseket mondtam a kicsiknek, gyakran énekeltem altatókat, amihez természetesen járt a kis fejek simogatása is. De mint

egyszer minden, a kórházi munkám is véget ért. Első óvodám vezetője felkeresett, megkérdezte, van-e kedvem dolgozni a Fővárosi Autóbuszüzem hetes óvodájában. Így kerültem húsz évesen, 1958. január 28-án a Cházár András utcai hetes óvodába. Ettől kezdve előre hozott nyugdíjazásomig a Közlekedési Vállalat óvodáiban dolgoztam.

Miért döntöttek a szülők a vállalat által üzemeltetett hetes óvodák mellett?

A hetes óvodába azok a kisgyerek kerültek, akiknek nem volt zavartalan az otthoni ellátása, rosszak voltak a lakáskörülményei, és a szülők úgy látták jobbnak, ha nem kell mindennap hajnalban kelteni gyerekeiket. Gondolták, hogy jobb dolguk lesz az óvodában, hiszen ott melegben lehetnek, napi ötször ehetnek, óvónői felügyelet és foglalkozás is biztosított volt számukra. A szülők között sok volt az egyedülálló, többen laktak albérletben, elsősorban a város központjától távolabbi helyeken, ahol olcsóbban jutottak lakáshoz. A vállalatnak egyetlen hetes óvodája volt a Cházár András utcai, a többi bejárós óvodaként üzemelt: a Zugló óvoda a Bosnyák téren, a kocsiszín épületében, a Ságvári óvoda a Budakeszi úton, az Andrásy úton, a Halmi úton, Cinkotán és a Búr telepi kocsiszín épületében, az Orbánhegyi úton, a Bíró Lajos utcában, ahol egy ideig iskolai napközis csoportot is foglalkoztattak.



Egy hetes óvodában dolgozni összetettebb feladat lehetett, mint egy hagyományos, bejárós óvodában. Nehéz volt Önnek egyszerre „pótanyának” és óvónőnek is lenni?

Nem volt nehéz számomra a pótanyaság, áramlott belőlem a gyerekek felé a szeretet, és ugyanannyit vissza is kaptam. A szeretetben az a jó, hogy kifogyhatatlan. A gyerekek nagyon érzékenyek, ők is érezték a kölcsönösséget, és ez megnyugtatta őket. A szülőktől is kaptam sok visszajelzést, nyugodt szívvel hagyták gyerekeiket az óvodában. Soha nem tettem kivételt egy gyerek között sem. Ezek a gyermekek egy héten át éjjel-nappal az óvodában voltak, pénteken mentek haza és hétfőn jöttek is vissza. Az óvodások sok szeretetet, odafigyelést igényeltek, sok kellemes élményt kellett nyújtanunk nekik, tanítgatni Őket. Volt olyan gyerek, aki a kenyeret csak szeletelt formában ismerte fel, egészben már nem, és olyan is, aki még hétvégéken sem tudott édesanyjával tartalmas, élmény teli időt tölteni, hiszen dolgozó anyukáknak csak akkor volt idejük a háztartási teendőkre.

Milyen programokat tudtak szervezni az óvodásoknak?

Sajnos egyik óvodának sem volt udvara, ahol én dolgoztam, ennek ellenére sokszor tartottunk helyszíni foglalkozásokat. Párszor ellátogattunk az autóbusz végállomásra is, megis-



mertettük a gyerekekkel a kocsiszín épületét, elmentünk a Keleti pályaudvarra, a Récsei autóbuszgarázsba, jártunk a Közlekedési Múzeumban, és a Műjégpályára, de még a Ferihegyi repülőtérre is elvittük őket. A vállalat biztosított az óvoda számára egy ún. kirándulóbuszt, amivel eljuthattunk a gyerekekkel olyan helyekre, ahová a szülőknek nem állt módjukban elvinni őket.

Kik szorgoskodtak még azon, hogy a gyerekek mindene meglegyen?

A gyerekeket minden este dajkák fürdették, a nagy pancsolás volt a nap fénypontja. Az óvodának volt külön helyisége, ahol a kimosott ruhákat vasalták a dajkák, megjavították az elszakadt ruhácskákat és kivasalták a felnőttek köpenyeit is. Az alagsorban volt a főzőkonyha, ahol szakácsnők készítették a finom ételeket, volt egy gazdasági vezető, aki nagy gonddal állította össze az étrendet, mindig feljött ebédkor, és figyelte, ízlik-e a gyerkőcöknek. Ezt a munkát szívügyének tartotta. A fűtő dolga volt az élelmiszervásárláskor a fizikai munka, egyébként két ember munkáját is elvégezte; ő cipelte fel a sok tűzifát, amivel felfűtötte a cserép-kályhákat, hogy meleg legyen az óvodában, mire a gyerekek megérkeznek. Nagy hidegben már vasárnap bejött fűteni, hogy ne hűljenek ki teljesen a helyiségek. Hetente kétszer gyermekorvos is ellátogatott hozzánk, figyelemmel kísérte a gyerekek egészségi állapotát, az étrend összeállítását. Egy ideig tánctanár is járt az óvodába, aki a rendezvényekre készítette elő a gyerekeket. Jó volt a kapcsolat a Zuglói kocsiszín szakmunkásaival, bármilyen javítási munkát kértünk tőlük, szívesen segítettek. Több óvoda kapott az udvarára nagyméretű

babaházat, kis villamost, még autóbuszt is, melyekbe belefértek a gyerekek, és jókat játszottak. A zuglói óvodának nem volt kertje, előfordult, hogy kiálló villamos vezetője szabad idejében elszállította a gyerekeket a Bosnyák téri úgynevezett hurok részre, ahol szabadban játszhattak, és vissza is hozta őket a villamossal ebédidőre az óvodába. Éreztük a remízben dolgozók törődését, szeretetét. A vállalat sokat áldozott a gyermekintézményeire, így az óvodák is rendszeresen kaptak játékvásárlásra fordítható összegeket, amit a vezetők költöttek el legjobb belátásuk szerint.

Mennyire voltak kihasználva a vállalat által üzemeltetett óvodák?

Az óvodák kihasználtsága maximális volt. Előfordult, hogy egy csoportba a bejárós óvodába 36-38 gyereket is fel kellett venni. A hetes óvodába, egy csoportba 20-24 gyerek járt.

Úgy tudom, hogy gyermeküdültetést is többször szerveztek, ez hogyan valósulhatott meg?

A BKV működtetett gyermeküdülőket Balatonföldváron, Balatonszéplakon és Balatonvilágoson, ahol BKV dolgozók gyerekei üdülhettek. Teljes ellátásban részesültek. A nyaraltatást a vállalatnál dolgozó pedagógusok, gondozónők végezték, a táborvezető pedagógus irányításával. A gyerekeket külön autóbuszok szállították a nyaralás helyszínére, majd vissza Budapestre. Évekig nyaraltattam gyerekeket, óvodás, és iskoláskorúakat egyaránt.

Mik a legszebb emlékei a hetes óvodákban eltöltött éveiből?

Számtalan gyönyörű emlékem van ezekből az időkből, nehéz lenne egyet is kiragadni, de egész biztosan köztük vannak az Anyák napi ünnepségek, ahol szülők, nagyszülők meghatódottan hallgatták a gyönyörűen mondott verseket, énekeket, és átvették gyermekeiktől az általuk készített ajándékokat. Szép emlék az is, hogy a meleg nyári estéken a Melinda úti óvodában mindig kimentünk a hatalmas teraszra, a gyerekek már pizsamában voltak, gyönyörködtünk a kivilágított városban, a csillogos égben, élveztük a csendet. Tudták, érezték, milyen különös élményben lehetett részük. Olyankor szinte megilletődve mentünk be a hálósobákba, altató hangjánál, simogatás után nagyon hamar elaludtak. Fontosnak tartottam a nyugodt légkör megteremtését. A simogatás csodálatos hatása, az altató ének ereje, az alvás előtti szép pillanatok érzése mellett jó lehetett elaludni, érezhették: szereti őket az óvó nénijük.

–soa–



Nyári kreatívkodás

Ha nyár, akkor kerti mulatságokon, baráti összejöveteleken, jókedvű vacsorákon mulatjuk az időt. Esténként barátokkal eszünk-iszunk, jót mulatunk. A hőség elviseléséhez pedig időnként egy-egy jó hideg sör vagy felüdítő fröccs segít hozzá. Az alábbi ötletekkel ahhoz adunk tippet, hogyan váljon az előző vacsoráról megmaradt palack, vagy üdítő doboz a következő vacsoraasztal, vagy éppen a lakásunk dekorációjává. VIGYÁZAT, az ötletek megvalósításához gondos előkészületekre és nagy óvatosságra van szükség!

Borosüveg

A megmaradt borosüveget számos módon hasznosíthatjuk: mécsestartó, váza, csillár készíthető, ha egy ügyes, otthon is elvégezhető trükkal levágjuk az alját (vagy éppen a tetejét, ahogy tetszik).

AZ ÜVEGVÁGÁSHOZ SZÜKSÉGES:

Pamutfonal
Gyufa
Aceton (körömlakklemosó)

Első lépésben töltsük meg hideg vízzel a mosogatót. Ezután a pamutfonalat tekerjük körbe az üvegen 5-6 alkalommal ott, ahol el szeretnénk vágni. Kössük meg a fonalat, majd óvatosan húzzuk le az üvegről. Áztassuk be acetonos körömlakklemosóba, majd húzzuk vissza az üvegre. Nagyon óvatosan fogjuk meg az üveget a nyakánál, majd a mosogató fölött gyújtuk meg a fonalat és lassan forgassuk körbe az üveget kicsit megdöntve úgy, hogy a meleg levegő az üveg aljába szálljon. Vigyázzunk a művelet közben arra, hogy ne égessük meg magunkat, ne sérthessen meg az elpattanó üveg, illetve ne szívjuk be az égő acetonos levegőt. Amikor a láng kezd kialudni, aljával lefelé merítsük bele az üveget a mosdóba engedett hideg vízbe. Ha mindent jól csináltunk, az üveg elpattan épp ott, ahol szerettük volna. Az éles peremet kicsit érdemes megcsiszolni, hogy biztosan ne vágjon. A módszerről több videó is található az interneten, nem árt megnézni őket.



Sörösdoboz

Aki inkább a sörre, vagy dobozos üdítőre esküszik, a fémdoboz nyitójából lámpaburát, a dobozból pedig mécsestartót készíthet.

Lámpabúra

A BÚRÁHOZ SZÜKSÉGES:

A fémdoboz nyitója (elég sokra van szükség, így több vacsorát is kell tartani ahhoz, hogy egy asztali lámpa elkészülhessen)

Csípőfogó

Korábbi lámpabúra fém váza

Az első sort úgy kezdjük, hogy a lámpabúra felső keretére félbehajtva szorosan ráhajtjuk a nyitókat. A következő sorhoz a csípőfogóval elvágjuk a nyitó tetejét (azon az oldalon, amelyik nem volt rögzítve a dobozhoz), így a két „fölkötte”, egymás mellett lévő nyitót összefogatjuk vele. Így haladunk sorról sorra, majd a legalsó sort az első sor mintájára félbehajtva rászorítjuk a fém váz alá.

Mécsestartó

A MÉCSESTARTÓHOZ SZÜKSÉGES:

Üres, kimosott sörös doboz

Sniccer

Tea mécse

A dobozokat kimossuk, az aljától és tetejétől körülbelül 2-2 centire óvatosan párhuzamos hosszanti bevágásokat ejtünk, majd az asztalra állítva „megrogyasztjuk”. Vigyázva, behelyezzük a mécsest az aljába és készen is van az asztali dekoráció.

– ke –



Forrás: napikeduenc.com; otletes.blogspot.hu; silverinthecity.com; szinesotletek.blog.hu; minamole.cafeblog.hu; handimania.com



AJÁNLO

Cavident

az egészséges fogakért

A Cavident Fogászati Kft. most RENDKÍVÜLI AKCIÓT hirdet!

Nyári akció a BKV és BKK dolgozóinak és nyugdíjasainak. Porcelán korona 28000 Ft-tól További kezelések árából 30%-os kedvezményt adunk!

Nézze meg akcióinkat a www.cavident.hu oldalon, a BKV-s árak oszlopban.

Egységpénztári kártyával is lehet fizetni, de egyszerre csak egy kedvezményt lehet érvényesíteni. Kérjen időpontot a 461-6500/29156 és /29155 melléken.



mozi

A SZELEBURDI SVÉD CSALÁD NYARAL

A SZELEBURDI SVÉD CSALÁD NYARAL című színes, szinkronizált, svéd családi vígjáték június 4-étől látható a mozikban. A 12 éven felülieknek szóló történet az Andersson családról szól, akik általában az unalmas Szúnyog szigeten töltik a nyári vakációt, de most egy félreértés folytán Görögországba mennek nyaralni. A család apraja-nagyja

maximálisan beleveti magát a nyári kalandba: a kamaszdó Sunne a csajozás rejtelmeivel ismerkedik, öccse pedig a csínytevésekben jeleskedik. Mindeközben a fukar család fő az all-inclusive szállás előnyeit próbálja kihasználni. A vidáman zűrzavaros, kalandokkal tűzdelt történetből egy valódi ifjúsági film született, amelyet szeretettel ajánlunk az egész család számára. Az Anjou Lafayette Distribution – tervei szerint – a trilógia mindhárom részét bemutatja a magyar közönség számára.

Konyher Mária



bábszínház HOPPÁ-HOPPÁ!

Itt a jó idő, ami, lássuk be, nem mindig olyan jó; néha túl meleg, néha túl esős... Ilyenkor nincs más hátra, mint a háromévesével valamilyen zárt programot keresni, mert otthon azért nem lehetünk egész nap. Ezért aztán az egyik esős szombaton elrohantunk a Bábszínházba, ahol végig izgultuk Vadkan Dönci és Cirmos Liza civódásokkal teli meséjét egy Volkswagen buszban. Hoppá-hoppá! Ki gondolta volna, hogy a következő generációt ennyire lázba hozza a 60-as évek autócsodája, de

ujjongva nézték a gyerekek, és szurkoltak – hol a rendetlen, de roppant vicces vadkannak, hol a rendmániás cicának. A tél közeledtével mindketten beköltöztek egy elhagyott volkswagen buszba az erdő közepén, és mint a jó testvérek, folyamatosan borsot törnek egymás orra alá, összevesznek-kibékülnek. Az 1 óra alatt kicsik és nagyok egyaránt jól szórakoztak. www.budapest-babszinhaz.hu Demjén Anikó



MOZGÁSBAN MAGAZIN

A Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság havilapja • www.bkv.hu • bkvzrt@bkv.hu • 2015. nyár
Lapigazgató: Dr. Székelyné Pásztor Erzsébet • Főszerkesztő: Fodor Zsanett • Címlapfotó: Bognár András • Szerkesztőség: 1072 Bp.VII., Akácfa u. 15.
Tel.: 461-6500/mellékállomások: 117-41, 12-024 • mozgasbanmagazin@bkv.hu
Kiadja a BKV Zrt. 1072 Bp.VII., Akácfa u. 15. • ISSN 1786-1845
Nyomdai munkálatok: e-Print Magyarország Zrt. • Projektvezető: Patkó Judit • Felelős vezető: Oravecz Ákos • www.e-print.hu

hirdetés

JOGOSÍTVÁNY KEDVEZMÉNNYEL!

Elméleti tandíj BKV-s dolgozóknak 27.000.- Ft helyett 15.000.- Ft, illetve a gyakorlati vezetés első 10 órája kedvezményesen a BKV-s dolgozóknak és hozzátartozóinak. Órai anyagai, házi feladatok tankönyv és teszt cd ajándékba. Tanfolyamok havonta folyamatosan indulnak
Tóth Zoltán Autósiskolában 1143 Bp. Hungária krt. 136. fszt. 10.
További információ: 20/323-4688 (bármikor hívható),
1/321-7008 (H-K-CS: 13.00-17.00)

AKCIÓS WELLNESS GYÓGYÜDÜLÉS HAJDÚSZOBOSZLÓN

Extra ajánlat: Az ár tartalmazza a félpanziós ellátást (bővített kontinentális reggeli, kétfogásos meleg vacsora), wellness centrum korlátlan használatát (finn szauna, gőzfürdő, infrakabin, pezsgőfürdő, napozóágy) és a négy napos gyógykezeléssel egybekötött Hungarospa gyógystrand, uszoda fürdőbélépőt (a TB által).

Előszézon (2015.06.27-ig) és Utószézon 2015.08.23-tól	Főszézon (2015.06.28-2015.08.22.)
4 nap/3 éj: 27.990 Ft/fő	4 nap/3 éj 38.990 Ft/fő
7 nap/6 éj: 34.900 Ft/fő (vas-szo.)	7 nap/6 éj 44.900 Ft/fő (vas-szo.)

Normál ajánlat: Az ár tartalmazza a bővített kontinentális reggelit és a kétfogásos meleg vacsorát

Előszézon (2015.07.04-ig) és Utószézon 2015.08.23-tól	Főszézon (2015.07.05-2015.08.22.)
4 nap/3 éj: 22.490 Ft/fő	4 nap/3 éj 33.490 Ft/fő
7 nap/6 éj: 27.990 Ft/fő (vas-szo.)	7 nap/6 éj 38.990 Ft/fő (vas-szo.)

Az árak nem tartalmazzák a 450 Ft/fő/éj idegenforgalmi adót

BKV-dolgozók és nyugdíjasok részére az adott áraból 10% kedvezményt biztosítunk.
Erzsébet utalvány, Széchenyi Pihenő kártya, egészségpénztár elfogadók hely.
Telefon-viber 06-30/856-4990, 06-52/750-282, skype: primavilla2, email: primavilla@gmail.hu, www.primavilla.hu



A HÓNAP KÉPE

Óbuda
fotó: Albert Tibor

KEDVES KOLLÉGÁK!

Továbbra is várjuk képeiteket a BKV minden napjairól: lehet ez humoros, kedves, megható vagy naturalista. Küldjétek el nekünk – a legjobbat, a legjobbakat pedig megjelentetjük!



A „100 éves a budapesti autóbusz-közlekedés” címmel meghirdetett, általános iskolásoknak szóló rajzpályázatunkra érkezett munkákból mutatunk kis ízelítőt. A száz legjobb alkotást ősszel nyíló kiállításunkon tekinthetik meg a Földalatti Vasúti Múzeumban.