

MOZGÁSBAN

BKV ZRT
BKV. ÖNNEK JÁR

XLVII. ÉVFOLYAM

III. SZÁM

EGY ELFELEDETT LIBEGŐ

BUSZÁGAZAT MA

AZ M3 MEGÚJULÓ JÁRMŰPARKJA

JAVULÓ VERSENYKÉPESSÉG

interjú Bolla Tibor elnök-vezérigazgatóval

Aranybogrács



Idén október 17-én rendezzük meg a BKV szokásos, immár negyedik Aranybogrács főzőversenyét. Ezúttal babgulyás-főzésre hívunk mindenkit, akinek van kedve velünk tölteni ezt a – reményeink szerint szép – őszi napot. A csapatok jelentkezését október 2-ig fogadjuk a jelentkezés@bkv.hu címre, csapatnév megadásával.

Társasági Kapcsolatok Iroda

Október 17.

BKV Előre pálya

Kedves Kollégák!

Visszanézve a korábbi beköszönőket, észrevettük, hogy szinte kivétel nélkül úgy kezdődnek: *eseménydús, sűrű, sok minden történt....* Három hónap hosszú idő, ennyi idő alatt ki tud fordulni a négy sarkából a világ, vagy ha az azért nem is, de garantáltan történik valami fontos. Egy akkora cégnél pedig, mint a BKV, bizony mindig történik is valami. Mi itt a szerkesztőségben igyekszünk a lehető legtöbb dologról beszámolni a BKV háza tájáról, vagy arról, ami akár csak érinti a céget, mindeközben próbálunk kitekinteni is, hiszen nem csak nálunk zajlik az élet; és nem csak a munka létezik, van család, otthon, szabadidő – ezt is igyekszünk szem előtt tartani. Megküzdünk az ötleteinkért, ki-ki a saját cikkéért – komoly csatákon vagyunk túl, mire elkészül egy-egy szám, de beleadunk mindent.

Bolla Tibor elnök-vezérigazgatót ismét elcsíptük egy beszélgetés erejéig – sokakat érdeklő kérdésekre kaptunk választ. Vele készült interjúnkat a 9–11. oldalon olvashatják.

12–13. oldali összefoglalónkból megtudhatják, milyen eredménnyel zárult a felszíni közösségi közlekedési járművezető verseny. Gratulálunk a kollégáknak!

Az autóbusz ágazatról és az M3 metróvonalról egyaránt elmondható, hogy állandó aktualitással szolgálnak. Mindkét té-

mát alaposan körbejártuk, cikkeinket a 14. és a 15. oldalon találják.

Történelmi összeállításunkban, a 20–21. oldalon ezúttal a Libegőről olvashatnak (20–21. o.), és ha kedvet kapnának egy kis „libegéshez”, hajrá, mert úgy tűnik, az időjárás is támogatja az ötletet még néhány hétig.

A külföldi közösségi közlekedés újabb különlegességét mutatjuk be a 23. oldalon.

Új sorozatot indítunk: a BAM-on kiállító kollégáink közül ezúttal 4 fővel beszélgettünk, és minden negyedévben újabb 4-4 főt ismerhetnek meg közelebbről a művészeink közül.

A sok-sok érdekesség közül itt most csak néhányat soroltunk fel, de megszokott, kedvelt rovataink (Programajánló, Gyereksarok, stb.) sem maradtak ki.

Köszönjük a témaötleteket kollégáinknak, ezeket továbbra is várjuk, és köszönjük a cikkek megírásában nyújtott segítséget az érintett szak területeknek!

Reméljük, az olvasás és a változatos őszi programok mellett azért jut egy kis idejük tervezgetni, mit készítenek az idei Aranybogrács főzőversenyen – október 17-én találkozunk!

a Mozgásban magazin szerkesztősége

TARTALOM

Hírek itthonról	4–5
Hírek a világból	6–7
INTERJÚ	
Javuló versenyképesség – Bolla Tibor	9–11
KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG	
Járművezető verseny.....	12–13
AKTUÁLIS	
Buszágazat ma	14
Az M3 megújuló járműparkja	15
POSZTER	16–17
ELEKTROMOS JEGYRENDSZER	
Mi történt az elmúlt másfél évben	18–19
VISSZAPILLANTÓ	
Egy elfeledett libegő.....	20–21

KIÁLLÍTÁS	
Buszkiállítás a föld alatt	22
KITEKINTŐ	
Tünel, a földalatti sikló	23
KOLLÉGÁK	
Átrajzott önarcképek	24–25
SZABADIDŐ	
Őszi programajánló.....	26
GYEREKSAROK	
Ha jön az álommanó	27
SZABADIDŐ	
Csinálj magadnak álomfogót	28–29

TOJÁSTÉRKÉP Egy tenyerünkben elfér Budapest. Legalábbis az a Budapestet ábrázoló térkép, amit Sátor Dénes végzős formatervező hallgató készített egy oxigénnel felfújt tojás formára. A térképen más-más színnel vannak kiemelve a kerületek, továbbá egy logikus és praktikus jelmagyarázat is tartozik hozzá. A Budapestre kalibrált tojáson 11 kerület térképét láthatjuk, feltüntetve a tömegközlekedési csomópontokat, vonalakat, látványosságokat, fontos intézményeket, parkokat. Ha egy területre részletesebben is kíváncsiak vagyunk, csak összenyomjuk a tojást, és máris „rázoomoltunk”. És végül, de nem utolsó sorban stresszlabdaként is használhatjuk a közlekedés okozta feszültségek levezetésére.



Hírek itthonról

VEP VIRTUÁLIS ERŐMŰ PROGRAM

A FEL NEM HASZNÁLT ENERGIA A LEGZÖLDEBB ENERGIA

Társaságunk 2014-ben csatlakozott a Virtuális Erőmű Programhoz, amelynek elsődleges célja, hogy összegyűjtse, rendszerezze, számszerűsítse és közzétegye a vállalkozások energiahatékonyság terén elért eredményeit. A program által indított Energiahatékonysági Kiválósági Pályázat keretén belül a BKV Zrt. 2014-ben megkapta az „Energiatudatos Vállalat” címet. A Társaság elkötelezett a tudatos és hatékony energiazgazdálkodás mellett, ezért a számos jelenleg is folyamatban lévő hatékonyságjavító projekt, intézkedés mellett folyamatosan keressük az újabb megtakarítási lehetőségeket.

Az Energiatudatos Vállalat cím pályázata kapcsán tett vállalásaival összhangban 2015. szeptember 15-én egész napos szakmai fórumot szervezett Társaságunk, ahol Nagy László főosztályvezető bemutatta a már eddig elért eredményeinket, a további terveinket és folyamatban lévő projektjeinket. A szakmai fórumot házigazdaként Bolla Tibor elnök-vezérigazgatója nyitotta meg, aki egyúttal hivatalosan is bejelentette: Társaságunk eddig elért eredményei, valamint további vállalásai alapján 2016-ban pályázik a Virtuális Erőmű Program (VEP) Energiahatékony Vállalat díjra.

Ezen kívül előadást tartottak meghívott partnereink képviselői is, akik tevékenységükkel hozzájárulnak a BKV Zrt. energia-megtakarítási eredményeihez, illetve saját működésük során kiemelt figyelmet fordítanak az energiahatékonyság és a környezetvédelem kérdéseire.



ÚJ BUSZOK JÖNNEK MISKOLCRA A Magyar Gázüzemű Közlekedés Klaszter által szervezett konferencián jelentették be a miskolci autóbuszok cseréjét; a tervek szerint negyven szóló és harmincöt csuklós jármű érkezik Miskolcra az év végéig. A környezetbarát, korszerű, gázüzemű buszok beszerzéséhez a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium harminc százalékos támogatást nyújt – mintegy 1,8 milliárdot –, amivel hetvenöt régi autóbusz cseréje valósulhat meg. A hetvenöt új busz érkezésével a Miskolci Városi Közlekedési Vállalat buszflottájának közel 50%-át le tudja cserélni.

Az új MAN buszok alacsonypadlósak, légkondicionálással felszereltek és a CNG motornak köszönhetően a környezetszennyezést és a zajkibocsátást is jelentősen sikerül csökkenteni.

A beszerzéshez kapcsolódva Miskolc töltőállomás létesítésére is tendert írt ki. Az MVK telephelyének bejáratával szemben, zöldmezős beruházként épülő CNG töltőállomás 2400 köbméteres óránkénti teljesítményre lesz képes. Az új CNG-kút nyilvános lesz, a buszokon kívül két forgalmi sávban a gázüzemű teher- és személygépkocsik is tankolhatnak.

ÚJ VILLAMOSOK BUDAPESTNEK

2015. szeptember 17-én Tarlós István, Budapest főpolgármestere ünnepélyesen átadta az első vadonatúj CAF Urbō3 villamost, amelyből 2016 végéig összesen 47 darab érkezik majd a fővárosba. A Spanyolországban gyártott flotta 35db rövid (34m) és 12db hosszú (56m) járműből áll majd, melynek utolsó darabjai 2016-ban érkeznek meg.

A rövidebb villamosok a 3-as vonalán és az elkészült budai fonódó villamoshálózaton a 19-es 61-es vonalon közlekednek majd, a hosszabb szerelvények pedig az 1-es villamos vonalán szállítják majd az utasokat.

A 47 CAF mindegyike alacsonypadlós, egyterű, légkondicionált, fedélzeti kamerával és FUTÁR kijelzővel ellátott. A járművek energia-visszatápláló technológiájának köszönhetően fokozottan környezetkímélők.

A rövidebb jármű 200 fő szállítására alkalmas és 46 ülőhellyel rendelkezik. A hosszabb villamos 345 főt tud egyszerre befogadni, és 81 ülőhelyet biztosít, 9 részről áll és jelenleg a világ leghosszabb villamosa.



BKV-S ULTIVERSENY A BKV legjobb ultizója címért indulhatnak azok a munkatársaink, akik Magócsi Gábor (magocsig@digikabel.hu 0620 4999 495), vagy Haibach János (janoshaibach@gmail.com 0630 6066 807) szervezők e-mail címére megküldik (névvel és elérhetőséggel) a jelentkezésüket. A regisztráció után befizetett 2 500 Ft-os nevezési díj tartalmazza a lebonyolítás költségeit és az ebédet is. A versenyt a Magyar Ultisok Országos Egyesületének vezetője, Muzslai Róbert is támogatja, s maga is jelen lesz az eseményen. Jelentkezési határidő: október 21., 17.00 óra.

Időpontja: 2015. november 21., szombat, 9.00 óra.

Helyszíne – a jelentkezők létszámának függvényében – Cinkota ATÜI Garázs Faház, vagy Cinkota HÉV, Oktatóterem.

A versenyszabályzat megtalálható a www.muoh.hu honlapon.



MÁSODIK HELY A BUDAPESTI KERÜLETEK ÖNKORMÁNYZATI FOCI TORNÁJÁN

A szeptember 11-én a Budapesti Kerületek Önkormányzati Foci Tornáján a kiváló 2. helyezést érte el a BKV Sporting nevű csapat (Németh Attila, Király Krisztián, Mikó Péter, Naszvadi Gergő, Papp Krisztián, Papp Tamás, Rózsa Kálmán, Szőke Tamás, Tóth Imre, Vig József). Gratulálunk!



BUSZTENDER SZEGEDEN A szegedi önkormányzat a tavalyi sikertelen pályázat után idén ismét tendert írt ki a „Szeged Megyei Jogú Város közigazgatási területén autóbusszal végzett, helyi menetrend szerinti közforgalmú személyszállítás”-ra. A kiírás érdekessége, hogy a személyszállításon kívül jegy- és bérletértékesítési, ellenőrzési és pótdíjazási, valamint utastájékoztatói és megállóhelyi takarítási feladatokat is el kell látnia a nyertesnek. A szolgáltatást 2017. január 1-jén kell megkezdenni, a közszolgáltatási szerződés 2024. december 31-éig biztosan érvényes, sőt akár két évvel a felek egyetértésével meg is hosszabbítható.

A MITSUBISHI ÉPÍT METRÓT DOHÁBAN A japán cég által vezetett öt tagú konzorcium kapta a megbízást a Katari főváros újonnan épülő metróhálózata, amely teljesen automata vezérlésű lesz, első fázisának kulcsrakész rendszer-kiépítésére. A megbízás magában foglalja a vágányok építését, a 75 darab háromkocsis szerelvény leszállítását, az állomásokon helyet kapó speciális – a jármű ajtajaival együtt nyíló és csukódó – peronfal rendszer elkészítését. A megállapo-

dás alapján a rendezővágányok, az irányítórendszer, az áramellátást biztosító berendezések, az alagutak légcserélő rendszerének megépítése és üzembe helyezése is a konzorcium feladata, ezen kívül az átadástól számított 20 évig ők végzik a rendszer karbantartását. A teljes – 4 metróvonalból álló – hálózat, mely egész Dohát bejárja majd, összesen 241 km hosszú lesz, melyből 123 km földfelszín alatti, és 106 állomást érint majd.

Hírek a világból



VISSZATÉRT A VETERÁN VILLAMOS HIROSHIMÁBA 70 évvel ezelőtt dobták le az atombombát Hiroshimára. Az emberiség egyik legpusztítóbb bombatámadása következtében – mely 140 000 ember életét oltotta ki – a város gyakorlatilag megsemmisült. Csak kevés szerkezet vészelte át a támadást, köztük a 653-as számú kocsi, mely egészen 2006-os nyugdíjazásáig szállította az utasokat a városban. A Hiroshima Elektromos Járműgyártó Vállalatának 650-es típusait, melyek még 1942-ben kerültek forgalomba, sokan Hiroshima látképének szerves részeként tartják számon. Most, a tragédia 70-ik évfordulója alkalmából a városvezetés restauráltatta a járművet, mely újra visszakapta hagyományos kék-szürke fényezését, így Hiroshima és lakói továbbélésének szimbólumaként róhatja tovább a síneket.

BEGÖRDÜLT AZ ELSŐ ALACSONYPADLÓS, EMELETES BUSZ A BVG-HEZ

Megérkezett az első VDL Citea DLF-114 alacsony-padlós emeletes busz a Berlini Közlekedési Társasághoz (BVG), hogy megkezdje a próbaútját annak érdekében, hogy októbertől már szolgálatba is állhasson Berlin Spandau kerületében. A próbaüzem lezárultával mind a járművezetői, illetve üzemeltetői oldalról, mind az utasoktól érkező tapasztalatokat is figyelembe véve hoznak majd döntést. A tesztidőszakban külön figyelmet fordítanak majd a busz szintjei közötti utasáramlás vizsgálatára, főleg a megállóknál eltöltött várakozási idő függvényében, illetve a szintek kihasználtságának foka is fontos tényező lesz. Ez utóbbit megkönnyítik majd a busz alsó szintjén mindkét feljáratnál elhelyezett kijelzők, melyeken az utasok nyomon követhetik, hogy a felső szinten hány szabad hely található. A VDL Citea DLF-114 akár 97 személy szállítására is alkalmas, 6,7 literes Cummins motor hajtja, és ZF Ecolife 6AP1200 hatsebességű, teljesen automata váltóval rendelkezik. Extrái közé tartozik, hogy a felső szinten minden ülés saját USB csatlakozóval rendelkezik, a világítást és a kapaszkodókat pedig úgy alakították ki, hogy segítse a gyengén látók tájékozódását ki- és beszálláskor.



SZÉLVÉSZKÉNT SZÁGULD A „TRÁGYABUSZ”

Saját kategóriájában sebességi rekordot döntött egy kizárólag tehéntrágyával, pontosabban az abból keletkezett biometánnal hajtott autóbusz. A bedfordshire-i Milbrook tesztpályán a Reading Buses által üzemeltetett jármű 76,8 mérföld per órási sebességet ért el, így a gázüzemű városi besorolású buszok esetében a leggyorsabbak közé tartozik. A sűrített, folyékony halmazállapotú biometán, melyet természetes eljárással állítottak elő, 7 darab tartályban kapott helyet, és azokat a busz tetejéhez rögzítették. A folyékony biometán sok tekintetben hasonló tulajdonságokkal rendelkezik, mint a CNG, melyet a gázüzemű járműveknél használnak, elégetésével pedig az a metángáz is semlegesíthető, mely egyébként a légkörben kötne ki, erősítve az üvegházhatást.



NAPELEMES METRÓÁLLOMÁS BRAZÍLIÁBAN Ősztől a brazil fővárosban találkozhattunk majd az első olyan Latin-Amerikában található metróállomással, melynek energiaellátását kizárólag a nap sugarai biztosítják, világviszonylatban pedig a negyedik ilyen állomás lesz a sorban. A Metrô-DF és egy kínai nagyvállalat által jegyzett Fenntartható Metrô nevű kísérleti projekt helyszínéül a Brazíliaváros melletti Ceilândiában található Guariroba állomást választották. A megújuló energia természetesen nem a metrószerelvényeket hajtja majd, hanem a peronokat, a jegypénztárt és egyéb szolgálati helyiségeket látja el a szükséges mennyiségű árammal. Az esetlegesen keletkező többletenergiát a Brazil Elektromos Vállalat vásárolja majd meg. A metrótársaság szándékai szerint – amennyiben a projekt a várakozásoknak megfelelően bizonyít – a rendszert kiépítik a braziliai Központi Kerület további 23 metróállomásán is.



SZENTPÉTERVÁR 20 METRÓSZERELVÉNYT RENDEL A TMH-TÓL Szerződés kötött a Peterburgsky Metropoliten és a Transmashholding egyik leányvállalata, az OEVRZ között, melynek alapján 2020-ig 160 metrókocsit szállítanak le a város közlekedési vállalata számára. A 20 darab 8 kocsiból álló szerelvény a város 113 km hosszú metróhálózatában teljesít majd szolgálatot. A tenderen az OEVRZ 164 millió dolláros ajánlata nyert végül a Skoda Transportation ajánlatával szemben. A beszerzést a városvezetés által 2014 júniusában elfogadott Szentpétervár 2015-2020 közlekedésfejlesztési alapjából finanszírozzák majd, amelynek a metróhálózat fejlesztése is részét képezi. A metrókocsikat az OEVRZ Szentpétervár közelében található üzemében szerelik majd össze, az első 3 szerelvény a megállapodás szerint már jövőre megérkezik, a többi 2020-ig több részletben szállítják.



KAMERÁKKAL A RÉSZEGEK ELLEN Az alkoholfogyasztás és a hipergyors vonatok egyaránt a Japán kultúra szerves részét képezik, keveredésük azonban sosem vezet jóra. A felismerés nyomán a Japán nyugati részének vasúti közlekedéséért felelős JR West nemrég bejelentette, hogy az oszakai Kyobashi állomás területén új biztonsági kamerarendszert helyez üzembe. Az újonnan telepített 46 kamera elsődleges feladata, hogy a részegség jeleit mutató utasokat az állomás személyzete még idejében kiszűrje. A kamerák segítségével az állomás egész területét figyelik, az ittasságot jelző magatartás után kutatva, úgymint céltalan, iránytalan járás, hirtelen el-elbóbiskolás, valamint a hosszabb ideig tartó teljes mozdulatlanság. Amennyiben a rendszer jelez, az állomási személyzet még idejében a helyszínre tud sietni, és még a megtörténte előtt megakadályozandó egy esetleges balesetet. A társaság elmondása szerint az ittas metrózás olyan valós veszély, mely a Japánban 2013 óta a metróban bekövetkezett 221 gázolósos eset közel 60%-áért felel.

Kedves Kollégák!

A 2015. szeptember 4-éről 5-ére, péntekről szombatra virradó éjszaka különösen nagy feladat elé állította a BKV munkatársait. Az Operatív Törzs döntése értelmében a BKV – a BKK-val együttműködve – összesen 67 darab autóbust biztosított a menekültek elszállítására a Keleti pályaudvar és Hegyeshalom között. A járművek műszaki felkészítése, a különjáratok előkészítési és logisztikai feladatai, a szállítás lebonyolítása, majd az utómunkálatok elvégzése, mindezek megszervezése és megvalósítása gyors és hathatós intézkedést, elkötelezett hozzáállást igényelt.

Kedves Munkatársak!

Önök, akik részesei voltak e nem mindennapi feladat végrehajtásának, nem csak példamutató magatartásról, kitartásról, fegyelmezettségről tettek tanúbizonyságot, de emberségből is kitűnőre vizsgáztak. Ezúton szeretnénk megköszönni és tiszteletünket kifejezni mindazoknak, akik közreműködtek illetve hozzájárultak egy jelentős fővárosi és országos probléma megoldásához, amivel nagyon sok embernek jó szolgálatot tettek.

Büszkék vagyunk Önökre és még egyszer köszönjük a helytállást!

Üdvözlettel:

Dr. Dabóczy Kálmán
a BKK vezérigazgatója

Bolla Tibor
a BKV elnök-
vezérigazgatója

Tarlós István
főpolgármester



JAVULÓ VERSENYKÉPESSÉG

Bolla Tibor elnök-vezérigazgató



Nyár elteltével, visszatekintve az év első felére, nem mondhatjuk, hogy eseménytelen időszakon vagyunk túl, hiszen az uborkaszezonnak számító nyár is mozgalmas volt a BKV életében. A metrótender zárásáról, a buszos ágazatról, valamint a féléves eredményről kérdeztük Bolla Tibor elnök-vezérigazgatót.

Évek óta a budapestieket, a sajtót és természetesen a politikát is foglalkoztató kérdés a hármas metró járműveinek állapota. A hosszú előkészítést igénylő projekt most egy fontos szakaszához ért: szerződést kötött a BKV és a Metrowagonmash.

Igen, ezen a nyáron nagy előrelépést tettünk a probléma megoldása felé. Hosszú ideje dolgoztunk azon, hogy megvalósulhasson a projekt, hiszen mindannyian tudjuk, nincs mit szépíteni, ezek a járművek már igencsak felújításra szorulnak. Így is maximálisan kifutották a tervezett élettartamukat, ami azért nem kis teljesítmény.

Miért húzódott ilyen sokáig, hiszen a problémák már egy ideje jelentkeztek?

Természetesen nem most kezdtük el a munkát. A tervezés korábban megkezdődött, de a finansziális háttér megteremtése elengedhetetlen volt. A kormány a fővárosi közösségi közlekedés biztonságos működtetése érdekében tavaly határozott arról, hogy a szerelvények felújítására vonatkozó terveket támogatja és a fővárostól is zöld utat kapott a projekt, hiszen a tulajdonos Fővárosi Önkormányzat vállalta, hogy biztosítja a szükséges forrásokat. A nyertest pedig közbeszerzési eljárás keretében választottuk ki.

A döntést, azaz a Metrowagonmash kiválasztását mégis sokan megkérdőjelezték.

Igen, ez így van, mi azonban helyesnek és szakmailag megalapozottnak tartjuk a döntést. Egyébként pedig olyan nagyon sok választásunk nem volt, hiszen az eljárás végére egyetlen érvényes pályázó maradt (keretes írásunk – szerk.), aki a műszaki kiírásnak megfelelő ajánlatot tett. Az eljárásoknak mindig csak egy nyertese lehet, és gyakran követi az, hogy a vesztes pályázók jogorvoslati kérelmet nyújtanak be. Ez a Skinest Rail, az észtt pályázó részéről meg is történt. Bár számunkra nem volt kérdés, mégis örömmel nyugtáztuk, hogy a Közbeszerzési Döntőbizottság szeptember 11-ei határozatában megerősítette: a BKV nem hibázott az eljárás során és jogszerű volt a nyertes pályázó kiválasztása..

A sajtóban arról is írtak, hogy a szerződést még a KDB (Közbeszerzési Döntőbizottság) határozata előtt megkötötték. Ha ez része a közbeszerzési eljárásnak, akkor hogyan történhetett meg az „idő előtti” szerződéskötés?

Nincs szó idő előtti szerződéskötésről. Minden szabályosan, a KDB engedélyével történt, hiszen a bizottság kiemelt nemzetgazdasági érdekre hivatkozva engedélyezte a szerződéskötést. Erre azért volt szükség, mert elértük azt a pillanatot, amikor a biztonságos üzemeltetés érdekében feltétlenül szükségessé vált a felújítás megkezdése. Ahhoz pedig, hogy a kitűzött céldátumot tartani tudjuk, haladéktalanul meg kellett kötni a szerződést. A KDB legutóbbi döntése azonban végérvényesen igazolta, jogszerű volt mind a döntés, mind a szerződéskötés.

Szintén visszatérő kérdés, hogy valóban jobb volt-e a felújítás mellett dönteni, mint új járműveket beszerezni?

Természetes, hogy egy szolgáltató új járművekkel szeretne közlekedni, így mi is. De erre nem volt pénzügyi forrásunk. Itt arról kellett dönteni, hogy felújítunk vagy nem csinálunk semmit. A jó döntést hoztuk meg. A cél az volt, hogy biztonságos, jó, még hosszú ideig futó és egyben megfizethető megoldást találjunk. Természetesen végeztünk számításokat, amelyek szintén ezt a döntés támasztották alá, hogy a felújítás is reális és nem gazdaságtalan megoldás, hiszen egy Alstom kocsi ára 1 205 758 Euró volt, most pedig egy felújított orosz kocsi ára 864 854 Euróra jön ki. A felújítás során a típusengedély megszerzése és az üzembeállítás jóval rövidebb idő alatt várható, mint új jármű beszerzése esetén.

A szerződés alapján tehát mi az, amit kapunk és mennyiért?

Az alapmegrendelésben szereplő 222 motor-kocsi korszerűsítéssel egybekötött felújítására és a kapcsolódó berendezésekre, eszközökre, szerszámokra, tartalék-alkatrészekre, valamint képzésre és egyéb szolgáltatásokra szerződ-

MEGVALÓSULT ÉS FOLYAMATBAN LÉVŐ JÁRMŰBESZERZÉSEK 2015-BEN.

első félév

18 db szóló IK127 (PKD konstrukcióban)
12 db szóló Van Hool A330 (használt, CNG)
25 db csuklós Van Hool AG300 (használt)
15 szóló MB Conecto (új) +60 db opciós lehetőség

második félév

75 db (50 db csuklós és 20 db szóló dízel, valamint 5 db elektromos szóló) rendelkezésre tartás keretében (új)
15+15 db Modulo M108D szóló (PKD konstrukció) (új)
20 db elektromos midibusz (új)
16 db Karsan-Atak midibusz (új)
38 db Volvo 7000 és 25 db M-B Citaro (használt)
4 db Volvo 7000A (használt)
20 db szóló és 16 db csuklós Solaris-Skoda Trollino trolibusz (új)
15 db + 100% opció szóló autóbusz (10 évesnél fiatalabb használt)
75 db + 75 db új csuklós autóbusz (részben PKD konstrukcióban, M3 pótlásra)

tünk a Metrowagonmash-sal. Ennek szerződésben szereplő ára 219,2 millió euro, ami 310,1 forintos tervezési árfolyamon 67,97 milliárd forintnak felel meg.

A szerződésben (a szerződés a BKV honlapján elérhető – szerk.) részletesen meghatároztuk, hogy pontosan milyen feladatokat várunk el, azt, hogy az ajánlattevő ezt milyen ütemezésben és hogyan valósítja meg, valamint a BKV Zrt. érdekeinek védelmében egy szokásos járműbeszerzési szerződésnél jóval erősebb, több részből álló és részenként is szigorú és összetett biztosítérendszer is tartalmaz a nem megfelelő teljesítés esetére, valamint garanciákat a vállalt és garantált 25 éves élettartam idejére.

Azaz fontos látni, hogy ebben a szerződésben olyan garanciákat kaptunk, amelyek például a korábbi, új beszerzés esetén nem voltak.

A sajtó részéről felmerült, hogy a végleges ár további 13 milliárd forinttal több lehet. Ez így van?

Nem, nincs így. A félreértés abból adódhat, hogy az alapmegrendelés mellett az eljárást megindító felhívásban, valamint a szerződésben is szerepel a 42 opcionális motorkocsi lehívásának lehetősége és 10 új automatikus vezetőrendszer, azaz AVR beszerzése valamint 6 AVR korszerűsítése, amelyek ára a szerződés szerint összesen 42,1 millió euró, ami körül-

belül – ahogyan a sajtóban is szerepelt – 13 milliárd forint. De tévedés, hogy ez plusz, nem várt költség lenne, hiszen az opcionális motorkocsi lehívása eredetileg is szerepelt a kiírásban, azaz számoltunk ezzel a költséggel. Így abban a szerencsés esetben, ha az M3 vonal meghosszabbítása zöld utat kapna az EU-ban, lehetőség van további járműfelújítás megrendelésére a nyertes pályázótól.

És mi történik, ha tovább romlik a forint? Ennek kockázatát is mérlegették?

A szerződés fedezetét nyújtó forrást a BKV számára euróban biztosítják, így nem merül fel nálunk árfolyamkockázat.

Lehet tudni valamit arról, hogy miben különböznek majd ezek a szerelvények a most futó járművektől?

Felújított, korszerűbb, kényelmesebb járművek lesznek, a mostanihoz hasonló belső elrendezéssel, de új designnal, a szerelvények utastájékoztató rendszere is megújul és kiegészül vizuális eszközökkel, valamint folyamatosan működtethető, nagy teljesítményű ventilátoros szellőző rendszert építenek be.

A metró mellett a buszos ágazat is rendszeresen téma a sajtóban és már korábbi interjúkban is felmerült, hogy milyen jövő vár az ágazatra. Van újabb fejlemény?

Eddig sem és most sem tagadom, hogy az új buszüzemeltetési modell megviselte az ágazatot, hiszen addig, amíg a kötöttpályán a BKV az egyedüli szolgáltató, addig a busznál nyílt pályáztatás után megjelentek más cégek is, ami

A JÁRMŰFELÚJÍTÁS SZÁMOKBAN

Alapmegrendelés:

222 motorkocsi korszerűsítéssel egybekötött felújítása (valamint a kapcsolódó berendezések, eszközök, szerszámok, tartalék-alkatrészek, képzés és egyéb szolgáltatások)

219,2 millió euro (310,1 forintos tervezési árfolyamon 67,97 milliárd Ft)

2016 végén az első felújított metrókocsi Magyarországra érkezhet

2018-ra pedig minden metókocsi megújul az M3 vonalon

Opcionális:

42 további motorkocsi korszerűsítéssel egybekötött felújítása és 10 új AVR beszerzése és 6 AVR felújítása és korszerűsítése

42.144.380 euro (310,1 forintos tervezési árfolyamon 13,07 milliárd forint)

megvalósítás, ha az M3 vonal meghosszabbítása zöld utat kapna



jelentős bevételkiesést okozott. De folyamatosan dolgozunk azon, hogy megtaláljuk a lehető legjobb megoldást és van koncepciónk az autóbusz és trolibusz ágazat további gazdaságos üzemeltetésére és az ágazatban dolgozó munkatársak jövőbeni foglalkoztatására. Ezt igazolja, hogy 2015 I. féléve során a BKV 80 db autóbusszal végzendő személyszállítási szolgáltatást szerzett vissza a konkurens operátori teljesítményből. Szintén a versenyképességünket javítja, hogy több autóbusz és trolibusz járműbeszerzésünk valósult meg az utóbbi időben, illetve van jelenleg is folyamatban (keretes írásunk – szerk.). Bevált a PKD konstrukció, aminek számos előnyét már korábban is kifejtettük, ezért folytatódnak az ilyen típusú járműbeszerzések. De számos műszaki fejlesztés szolgálja majd a versenyképességünket, amelyeknél fontos szempont a cég környezettudatos megoldások iránti elkötelezettsége.

És a mindig felmerülő kérdés: telephely bezárásra lehet-e számítani?

A felszabaduló garázkapacitások hasznosítását, akár társaságon belüli, akár társaságon kívüli, folyamatosan vizsgáljuk, de az M3 metrófelújítás idejére tervezett nagy volumenű pótlási többletfeladatok gördülékeny biztosítása érdekében idén nem tervezzük egyetlen telephely bezárását sem. Ezzel a kis nyert idővel szeretnénk is élni, és ezalatt újabb teljesítményt visszaszerezni.

Ide kívánczik az esetleges Busz Zrt. létrehozásának kérdése. Hallhatnánk erről valamit?

Van szó róla, hogy érdemes lenne egy 100 %-ban BKV tulajdonban lévő Zrt.-t létrehozni a buszos és az árízre is, amikor BKV-sok segítettek ön-pótlások lebonyolítására, de ez még egy függő-

ben lévő dolog, opcionális lehetőségként számolunk vele.

Így ősszel már az első féléves eredmények is látszanak. Hogyan alakult a BKV féléves eredménye?

Bár erről kevesebbet cikkeznek és kérdeznek, a BKV az elmúlt öt évben folyamatosan pozitív üzemi eredményt ért el. A 2012-2015-ig terjedő időszakban kumuláltan több, mint 60 milliárd forintot takarítottunk meg hatékonyság-javító intézkedésekkel. Üzemi eredményünk 2010-től pozitív, 2014-ben pedig már 246 millió forint adózás előtti eredménye is volt a BKV-nak. Az adózás előtti eredményünk kiugróan magas, alakulását nagymértékben befolyásolta az adósságkonszolidáció, melynek hatására a Társaság 2015 első félévét közel 53 milliárd Ft-os eredménnyel zárta. Az adósságkonszolidációval a BKV Zrt. a korábbi időszakokban felhalmozott hitelállománya megszűnt, jelentős mértékben hozzájárulva a gazdálkodási és likviditási egyensúly fenntartásához.

A legfrissebb hírek szerint több, mint 100 buszszal szálltunk be a menekültprobléma megoldásába, és azóta is 35 busz folyamatosan rendelkezésre áll. Ráadásul a kollégák önkéntesen vállalták a munkát.

Igen, ez így van és nagyon büszke vagyok. Nem szeretnék szentimentális lenni, de tényleg jó érzés egy olyan cégért dolgozni, ahol tudom, hogy a kollégák ilyen áldozatvállalásra képesek egy jó ügy érdekében, és nem először, hiszen emlékszem például a vörösiszap katasztrófára és az árvízre is, amikor BKV-sok segítettek önkéntlenül.

Szeptember 16-án rendeztük meg Társaságunk egyik legizgalmasabb versenyét, a „Keressük a BKV legjobb felszíni közösségi közlekedési járművezetőjét!” vetélkedő sorozat idei döntőjét. A versenyen 51 szakavatott járművezető vett részt; a 25 autóbusz-, 12 trolibusz- és 14 villamosvezetőt számláló bátor és elkötelezett versenyző közül a megmérettetésnek 2 kiváló hölgy tagja is volt.

JÁRMŰVEZETŐ VERSENY



A HELYEZETTEK NÉVSORA

Trolibusz

- | | | |
|----|------------------|---------|
| 1. | DIVINSZKI FERENC | Kőbánya |
| 2. | LENGYEL FLÓRIÁN | Kőbánya |
| 3. | KÖRÖMI IMRE | Kőbánya |
| 4. | KITKA SÁNDOR | Kőbánya |
| 5. | ANTAL KÁROLY | Kőbánya |
| 6. | KOVÁCS JÓZSEF | Kőbánya |

Autóbusz

- | | | |
|----|----------------|-----------|
| 1. | HAIBACH JÁNOS | Cinkota |
| 2. | VARGA ZOLTÁN | Óbuda |
| 3. | SZABÓ ANDRÁS | Kelenföld |
| 4. | SIMON ISTVÁN | Kelenföld |
| 5. | SZILÁGYI LAJOS | Kelenföld |
| 6. | HUJBERT LÁSZLÓ | Kőbánya |

Villamos

- | | | |
|----|----------------|-------------|
| 1. | HARSÁNYI ANTAL | Dél-pest v. |
| 2. | NAGY FERENC | Budai v. |
| 3. | HOFFMAN FERENC | Dél-pest v. |
| 4. | LŐRINCZ ANTAL | Dél-pest v. |
| 5. | KOVÁCS ATTILA | Budai v. |
| 6. | CHARÉ FERENC | Budai v. |

Az izgalmas döntőt többfordulós válogatók előzték meg. A középdöntőket az ágakatok rendezték meg, ahonnan csak a legjobbak kerültek a döntőbe. A Mozgásban magazin különszámában megjelent feladatokra több száz lelkes járművezető küldte be a megoldásokat. A döntőben résztvevő munkatársak esetén elvárás volt a kiváló minőségi munka, melynek feltétele az utaspanasz nélküli, balesetmentes és szabálytalanságokat mellőző közlekedési múlt. Tehát a döntőbe kerülő járművezetők a BKV nagyszerű frontembereinek legjobbjai voltak!

A társasági döntőt Szedlmajer László, az Autóbusz és Trolibusz Üzemeltetési Igazgatóság vezérigazgató-helyettese nyitotta meg. A kivételes szaktudást igénylő vetélkedő során mind az elméleti tudás, mind a gyakorlati ismeretek megmérettettek. Az elméleti feladatok során

számot kellett adni a KRESZ, a műszaki és forgalmi utasítások kiemelt ismeretéből, valamint az utasok által jogosan elvárt magas szolgáltatói készségekből.

Az autóbusz és trolibusz gyakorlati feladatok Kőbánya telephely területén, míg a villamos feladatok a Salgótarjáni utcában (Hungária körút – Őrház közötti szakaszon, a telephely előtti részen) kerültek lebonyolításra, ahol a versenyzők igazán bizonyíthatták szakmai rátermettségüket. A képek önmagukért beszélnek:

Ágazatonként az első hat helyezettet díjaztuk 200.000, 180.000, 160.000, 140.000, 130.000 és 110.000 Ft értékben. Azonban senki nem ment haza üres kézzel. Az autóbusz és trolibuszvezetők a Generali Biztosító Zrt., míg a villamosvezetők a UNIQA Biztosító Zrt. ajándécsomagját kapták.

A BKV Zrt. legjobb járművezetőinek Berhidi Zsolt, osztályvezető (Forgalombiztonsági és Üzemeltetési Osztály) adta át az elismerő okleveleket kiváló teljesítményükért. A villamosvezetők közül Harsányi Antal a Dél-pesti kocsiszínből, a buszvezetőknek Haibach János Cinkotáról, a trolibuszvezetők közül pedig Divinszki Ferenc került ki győztesen a megmérettetésből.

Szívből gratulálunk a győzteseknek! Nagyon büszkék vagyunk minden dolgozónkra, akik kiváló munkájukkal egész évben hozzájárulnak társaságunk magas színvonalú és biztonságos szolgáltatásához.

Forgalombiztonsági és Üzemeltetési Osztály

A GYŐZTESEK: Divinszki Ferenc, Haibach János, Harsányi Antal

BUSZÁGAZAT MA

Az új és használt autóbuszok beszerzésének, az innovatív technológiák előtérbe helyezésének köszönhetően a BKV Zrt. folyamatosan megújuló járműállománya az évtizedes üzemeltetési, karbantartási tapasztalattal karöltve egyértelműen képes a 2012 óta beállt operátorokkal felvenni a versenyt, amelynek bizonyítéka az is, hogy 2015 I. féléve során a BKV Zrt. 80 db autóbusszal végzendő személyszállítási szolgáltatást szerzett vissza a konkurens operátori teljesítményből, amely kollégáink kitartó munkája nélkül nem sikerülhetett volna.

Az úgynevezett rendelkezésre tartási konstrukcióban tervezetten állományba álló járművek érkezése, illetőleg a médiában több alkalommal is éles kritikával illetett koncepció ugyan generálhatott fenntartásokat a munkavállalók körében, azonban a járművezetői állomány munkakörülményeinek javítását, a munkahelyek hosszú távú biztosítását eredményezi. A karbantartói állományban a BKV Zrt. járműfelújítási, illetve autóbusz-építési projektjeivel igyekszik megvédeni a munkahelyeket.

A BKV konszolidációjával természetesen előtérbe kerülhetnek a saját finanszírozású és beszerzésű járművek, azonban a flotta megújítási szükségletének sürgetése a már megteremtett lehetőségek kiaknázását is szükségessé teszi. A menedzsment célja tehát egyértelműen a munkavállalók pozíciójának megóvása, amelyet a további piacvesztés megakadályozása révén érhetünk el. Fontos megjegyezni azonban, hogy az új autóbuszok beszerzése önmagban is a korosabb járműállományhoz rendelt karbantartói létszám leépítését tenné szükségessé, így a célkitűzések azon járműgyártási, illetve főegységfelújítási műveletek saját hatáskörbe sorolásával érhetőek el, amelyek az összegzett ráfordítások csökkenéséhez, s így a versenyképesség fejlődéséhez vezetnek. E tekintetben példaként emelhető ki, hogy a PKD konstrukcióban épülő autóbuszok összegzett ráfordítása mintegy 15%-kal szerényebb az újonnan, készre szerelt állapotban vásárolt járművek beszerzésénél.

Mindemellett kiemelhető, hogy a BKV Zrt. a konstruktőrökkel való szoros együttműködésben és a kooperáció kiterjesztésének eredményében az innovációk irányába is nyit, így

például 20 db magyar gyártású elektromos autóbusz beszerzési tenderének meghirdetésével fővárosunk közösségi közlekedése rég nem látott fejlődéssel léphet előre. Az új beszerzésű járművek térnyerésével, azok mérsékelt karbantartási igényéből fakadóan felül kell vizsgálni a jelenlegi karbantartói létszám indokoltságát, majd az eredmény függvényében – szükség szerint – intézkedni a humán erőforrás racionalizálásáról/ átcsoportosításáról.

A PKD konstrukcióban készülő autóbuszok összeszerelésével Társaságunk hatványozottan vállal szerepet a magyar autóbuszgyártás feltámasztásában és fellendítésében, bizonyosságot téve arról, hogy már a fejlesztés szakaszában képesek vagyunk érvényt szerezni megrendelőnk és ügyfeleink elvárásainak. E projektek révén ráadásul munkatársaink előtt különleges

lehetőség nyílik a szakmai fejlődésre, illetve az új, nemzetközi viszonyításban is éllovas technológiák megismerésére.

Való igaz, hogy az új buszüzemeltetési modell bevezetése kezdetben a teljesítmény csökkenéséhez vezetett, azonban ez lehetőséget biztosított a legkorszerűtlenebb autóbuszok kivonására, a kisebb volumenű flotta modernizálására, jellemzőinek javítására. Valótlanként azon állítások, amelyek az autóbuszos üzemletág koncepcionális útvesztését vizionálják, hiszen az Autóbusz és Trolibusz Üzemeltetési Igazgatóság éppen a hosszú távú fenntartható fejlődés útján jár, amelyen a kollektíva tapasztalata, szakértelme és töretlen lelkesedése kíséri minket.



FELÚJÍTÁS ÉS KORSZERŰSÍTÉS

AZ M3 MEGÚJULÓ JÁRMŰPARKJA

Talán mondhatjuk, hogy az elmúlt időben Társaságunknál és a budapesti utazóközönség körében a legnagyobb érdeklődés a 3-as metró szerelvényeinek felújításának kérdését kísérte. A tender bírálati szakasza ugyan lezárult, ám bizonyos tényezőknek köszönhetően jó ideig nem születhetett meg a beruházást útjára indító megállapodás.

2015. augusztus 7-én azonban – a KDB döntését követően – végre megszülethetett a megállapodás Társaságunk és az orosz Metrowagon mash Nyrt. között.

Maradt azonban a kérdés: hogyan is újulnak meg ezek a metrókocsik, milyen változásokat tapasztalhatunk majd a várhatóan másfél év múlva forgalomba álló megújult szerelvényeken utazva.

Az M3 vonalon közlekedő metrókocsik több mint három évtizede futnak már, ez idő alatt pedig erősen elhasználódtak, így a felújításuk már nem volt tovább halasztható. A változás, melyen a szerelvények a közeljövőben átesnek, számos olyan elemet is tartalmaz, melyek nem látványosak, a továbbüzemeltetés szempontjából mégis létfontosságúnak tekinthetők. Ilyen az elhasználódott szerkezeti elemek cseréje, vagy a jármű teljes újrakábelezése, a kábelvezetés és a kábelvédelem cseréje, illetve rozsdamentes csövezés alkalmazásával a levegős rendszer újraépítése.

A főbb szerkezeti elemek megújulása során új forgóvázak kerülnek majd beépítésre és a vontatómotorok, a hajtóművek és a kerékpárok cseréje is megtörténik. A teljes járművet és részegységeit új korrózióvédelemmel látják el, és ahol szükséges a metrókocsik rezgésgátló, hőszigetelő, hangszigetelő bevonatot is kapnak, melynek eredményeképpen az utastér sokkal csendesebb lesz.

Észrevehető változást jelent majd a vezérlőkocsik homlok kialakításának modernizálása is. Az elképzelések szerint a vészkijárat a vezetőfülke homlokfalának menetirány szerinti bal oldalán fog elhelyezkedni, és a Metró Jármű Szabályzatban leírtaknak megfelelő módon kerül kialakításra, mely lehetővé teszi majd az utasok esetleges alagúti menekítése során a pályaszintre való biztonságos és akadálymentes lejutást.

A felújítással, illetve korszerűsítéssel együtt megújul a jármű utastere is. A végleges dizájn

természetesen csak a tervezést követően alakul majd ki, pár dolog azonban már elmondható az utastérrel, illetve a jármű majdani külalakjával kapcsolatban.

Az utasbarát anyagok alkalmazásának köszönhetően, illetve az utastér átalakításával, jelentősen javulni fog az ergonómia, illetve a komfortérzetet, ezáltal a járművek budapestiek és a fővárosba látogatók számára kulturáltabb közlekedési feltételeket biztosítanak majd. A járművek tűzbiztonsága a tűzgátolt, nehezen éghető, önkilóanyagból készült szerkezeti elemek beépítésével jelentősen javul majd, a készülékszerekrényeket tűzjelző rendszer fogja védeni, amely az alvázon lévő berendezések esetében automata tűzoltó rendszerrel is kiegészül.

Fontos szempont még a kialakításnál, hogy a kivitelezőnek ahol csak lehet, vandál-biztos megoldásokat kell alkalmaznia, így többek között a graffitik – melyek eltávolítása sok gondot okoz Társaságunknak – eltávolítása is lényegesen könnyebbé válik.

A korszerűsített járművek a mozgáskorlátozott utasok, valamint a gyerekkocsival közlekedők számára is lehetővé teszik majd a biztonságos és kényelmes utazást. A 6 kocsis szerelvény minden közbenső kocsiájában megtalálható lesz egy-egy férőhely, rögzítési lehetőséggel és lehajtható ülésekkel. Ezek helyéről a jármű külső és belső felületein jól láthatóan elhelyezett jelölésekből tájékozódhatunk. A járművek akadálymentesítése érdekében a látás- és hallássérült utasok biztonságos ki- és beszállását hang-, illetve fényjelzés is segíti majd.

A metrókocsik korszerűsítése során végre megvalósul a szelektív ajtónyitás lehetősége. Az ajtók a záródásuk előtt csökkentett sebességgel fognak összezáródni. Amennyiben az ajtók közrezárnak valamit, vagy a csukódás akadályba ütközik, az érintett ajtó többször

automatikusan újra kinyílik. A többszöri visszanyitás lehetősége, száma – az üzemeltető által is – szoftveresen beállítható lesz, ugyanígy az az utasáthaladás-mentes időszak is, mely után egy hosszabb állomási tartózkodás esetén az ajtók automatikusan visszazárnak. Természetesen a járművezetőnek továbbra is meg lesz a lehetősége, hogy az ajtóműködtető ciklusba bármikor beavatkozhasson, újbóli ajtónyitást, vagy ajtózárást kezdeményezhessen, azonban a járművezető által kiadott ajtózárási parancs a folyamatban lévő automatikus újrainyitást nem írja felül.

Egy másik fontos változás, mely egyértelműen kulturáltabb közlekedési feltételeket biztosít, hogy a járműveket az utastér – a jármű álló helyzetében is megfelelő – légcseréjét biztosító kényszerszellőzéssel látja el a kivitelező. Ennek köszönhetően megfelelő mennyiségű friss, szűrt levegő áramlik majd be huzatmentesen az utastérbe, miközben a zajterhelés – melyben jelenleg a tetőn található szellőzőkopoltyúk is közrejátszanak – a lehető legnagyobb mértékben csökken majd. Az utasterekben háromfokozatú kényszerszellőzés lesz, a légbefúvás rendszerét úgy alakítják ki, hogy a maximális légteljesítmény befúvása esetén se érzékelhessenek az utasok huzathatást.

A korszerűsítésnek részét képezi a fedélzeti utastájékoztató eszközök cseréje, és egy teljesen új audiovizuális utastájékoztató rendszer kiépítése is.

A 37 darab hatkocsis szerelvény korszerűsítéssel egybekötött felújítása hamarosan megkezdődik, így elmondható, hogy nemsokára Budapest legnagyobb forgalmat lebonyolító metróvonalán a mai kor műszaki, utas- és vasútbiztonsági követelményeinek megfelelő, modern, kulturált közlekedési környezetet biztosító, széleskörű utas tájékoztatással rendelkező járművekkel találkozhat majd a fővárosi utazóközönség.

100 ÉVES A BUDAPESTI AUTÓBUSZ-KÖZLEKEDÉS



MI TÖRTÉNT AZ ELMÚLT MÁSFÉL ÉVBEN?



Rendkívül profi, összehangolt együttműködés zajlik a közlekedési szolgáltató BKV és a mobilitás menedzserként a közlekedésszervezésért is felelős Budapesti Közlekedési Központ között a közösségi közlekedés színvonalát jelentősen emelő, 2017 végéig lépcsőzetesen kiépülő elektronikus jegyrendszer kiépítésében. A Mozdásban Magazin oldalain több, mint másfél éve követjük nyomon: a két cég közös munkájával hogyan épül föl Magyarország egyik legösszetettebb közlekedésinformatikai fejlesztése, hogy kiváltsa a papíralapú jegyeket és bérleteket. A mostani lapszámban összefoglaljuk, mi történt 2014 eleje óta.

Az elektronikus jegyrendszer több ütemben történő, 2014-ben kezdődő bevezetése számos kézzelfogható változást hoz ügyfeleink számára, hozzájárul a közösségi közlekedés színvonalának jelentős emelkedéséhez és annak fenntartható finanszírozásához. Magyarország egyik legösszetettebb közlekedésinformatikai fejlesztése során minden budapesti villamost, buszt és trolibuszt új jegyértékesítő készülékkel kell ellátni,

hogy a papíralapú jegyeket és bérleteket kiválthassuk; emellett az összes metró- és néhány hévállomáson több száz kaput kell felszerelni.

„Az elektronikus jegyrendszer egyik kedvező hozadéka, hogy az eddig megszokott vonaljegy felváltja az időalapú jegy, amely érvényességi idején belül (30 vagy 60 perc) korlátlan számú átszállást és utazást biztosít

majd. Utasaink többségének ez könnyebbé, adott esetben pedig olcsóbb utazást jelent. A bérletigazolványt felváltja egy chipkártya, a papír bérletszelvény megszűnik, és virtuális terméké válik. Hasonlóan működik majd, mint egy bankszámla a hozzá tartozó bankkártyával, illetve a számlán lévő pénzüsszeggel. A számlát a BKK vezeti majd, a bankkártyának az utazási kártya felel meg, míg a számlán lesz nyilvántartva a bérlet” – ismertettük a magazin tavaly tavaszi számában megjelent cikkünkben. („Szoros együttműködésben az elektronikus jegyrendszer kiépítéséért”, Mozdásban Magazin XLVI. évfolyam 1. szám, 18-19. oldal) „Az új jegyek érvényesítéséhez új jegykezelőket kell felszerelni közel 2000 budapesti tömegközlekedési járművön. A hozzávetőleg 450 villamoskocsi, a több mint 1300 autóbusz és a 100-at is meghaladó darabszámú trolibusz jegykezelő gépekkel felszerelésének megtervezéséhez a BKV műszaki üzemeltetési munkatársainak szakértelmére, kivitelezéséhez pedig legalább olyan precíz logisztikára lesz szükség, mint amilyent a közösségi közlekedési járművek FUTÁR egységeinek felszerelésekor tapasztalhatunk/tapasztalhattunk.”

„A 2014-től fokozatosan, több ütemben bevezetendő, a részben az Európai Újjáépítési és Fejlesztési Bank (EBRD) által nyújtott hitelből kiépülő új elektronikus jegyrendszer egyik legkiemeltebb eleme a metró- és egyes hév-állomásokon automatikusan működő be- és kiléptetőkapuk kihelyezése lesz. A rendszer kiépülésével az új budapesti kapuk legalább 180 cm magasak lesznek, hogy ezzel is meggátolják az átúgrásukkal történő bliccelést. Nemcsak 60, de 90 cm széles kapuk is lesznek, amelyek a kerekesszékekkel, kutyával, babakocsival, nagyobb csomagokkal közlekedők számára biztosítanak könnyebb áthaladást.” („Egy gombnyomásra a jövőtől”, Mozdásban Magazin XLV. évfolyam 4. szám, 18-19. oldal) „A ki- és beléptetőkapuk – amelyek telepítését folyamatosan végezzük majd – terveink szerint mindaddig nyitva maradnak, amíg a papíralapú jegyeket nem vonjuk ki a forgalomból.”

Míg a be- és kiléptető kapuk a közeljövő „zenéje”, addig már a jelen, sőt a múlt sikere az a 300 új jegy- és bérletautomata, amelyek üzembe helyezésével többszörösére nőtt az utasok bérletvásárlási, valamint bankkártyás fizetési lehetősége a fővárosban. „A nap 24 órájában működő gépek a modern kor követelményeinek megfelelően már a legtöbb jegy- és bérletfajtát árusítják, érmét és bankjegyet egyaránt elfogadnak és visszaadnak, sőt bankkártyás fizetésre is alkalmasak. A visszajelzések jellemzően pozitívak, egyre többen választják az új automatákat a sorban állás helyett. A fejlesztés az elmúlt évtizedek egyik legjelentősebb, a jegy- és bérletvásárlási lehetőségek színvonalát javító beruházása.” (Jegy- és bérletértékesítés európai színvonalon, Mozdásban Magazin XLVI. évfolyam 2. szám) A BKV-tól az üzembe állító BKK rengeteg segítséget kapott, nemcsak a telepítésben, de a működtetésükhöz szükséges áram is a BKV-tól származik.

A jegy- és bérletvásárlási lehetőségek fejlesztése azonban nem korlátozódik kizárólag az új automatákra. „2012 májusa óta a fővárosi közösségi közlekedés menetdíjainak beszedése és az ehhez kapcsolódó

feladatok – így például a jegy- és bérletértékesítés – ellátása a BKK feladata lett. A BKK a modern kor elvárásainak megfelelően egy, az elmúlt évtizedekben megszokotthoz képest eltérő szemléletű, ügyfélközpontú értékesítési rendszer előkészítését és bevezetését kezdte meg az elektronikus jegyrendszer bevezetéséhez illeszkedve, azzal összhangban. Az új értékesítési rendszert egy jól átgondolt, hosszú távú fejlesztési koncepció mentén dolgoztuk ki. A stratégia célja, hogy minden korábbinál több értékesítési ponton a lehető leg szélesebb, egységes termékkínálatot nyújtsunk az ügyfeleknek, ne csak a belvárosban, illetve a metróvonalak mentén, de a kert- és külvárosokban, az agglomerációs településeken is közelebb vigyük szolgáltatásainkat az ügyfeleinkhez, ezzel együtt a azok színvonalát is emeljük.” A fővárosban már kilenc helyszínen nyílt ügyfélközpont. „A modern szolgáltatóhelyiségekben több munkapult található, ezért egyszerre 3-4 munkatárs segíti az ügyfeleket. Az új ügyfélközpontok megoldást jelentenek az eddigi nehézkes, időnként hosszú sorban állással együtt járó jegyvásárlás és ügyintézés problémáira.” (A múlt és a jövő találkozása a Deák Ferenc téren, Mozdásban Magazin XLVI. évfolyam 3. szám, 18-19. oldal)

„Az elektronikus jegyrendszer bevezetésével megjelenő új eszközök kihelyezése, felszerelése, használatba adása előtt számos műszaki kérdésre kell megoldást találni közösen a BKV-val és a többi szolgáltatóval együtt úgy, hogy a hazai és nemzetközi normáknak, közlekedésbiztonsági elvárásoknak is megfeleljenek a felületei jogokat gyakorló Nemzeti Közlekedési Hatóság szerint. Egyebek közt a mintegy 800 állomási be- és kiléptető kapu energia-ellátása, valamint elhelyezése is ilyen kérdés. A kapuk esetében nemcsak az jelent kihívást, hogy ne állítsanak akadályt a gördülékeny utasforgalom elé, de az állomások lezárása már magában is több szigorú hatósági engedély birtokában történhet csak meg.

Nemcsak a be- és kiléptető kapuk pontos számát, de a végső kivitelezési tervüket is meghatározza az a friss utasszám-felmérés, amelyet a Budapesti Műszaki Egyetem Közlekedésmérnöki és Járómérnöki kara dolgozott ki, és amelynek módszertanát mind a Nemzeti Közlekedési Hatóság, mind a BKV, mind a BKK elfogadta.” (Elektronikus jegyrendszer: hamarosan befejeződik a rendszertervezés, Mozdásban Magazin XLVII. évfolyam 1. szám, 14-15. oldal) „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 2015. április közepén kezdődött és a nyáron fejeződött be. A mérést a fővárosi metróhálózat valamennyi állomásán, továbbá 6 HÉV-állomás ki- és bejáratánál, a telepítendő kapuk által meghatározott keresztmetszetekben (vagy azokhoz közel) végezték.” (Elektronikus jegyrendszer: friss utasszám-felmérés készül, Mozdásban Magazin XLVII. évfolyam 2. szám, 14-15. oldal) A felmérés kiértékelése jelenleg is zajlik, eredményeiről talán már a Mozdásban Magazin következő számában, az elektronikus jegyrendszerrel szóló cikksorozatunk soron következő részében is beszámolhatunk.

EGY ELFELEDETT LIBEGŐ

A zugligeti libegőt 1970. augusztus 20-án, éppen 45 éve adták át. Óriási ötletparádé volt a névadás kapcsán, rövid idő alatt igazi látványossággá vált és a személyszállító drótkötélpálya még a magyar mérnökök fantáziáját is megmozgatta. De nemcsak 45 évvel ezelőtt...

Az első ilyen műszaki megoldás rajzait ugyanis ifjabb Hantos István mérnök kezdte el lobogtatni a fővárosi döntéshozók előtt az 1930-as években. Hantos 1933-ban éppen a Zugligetből a János-hegyre vezető kábelvasút dokumentációját kezdte előkészíteni. Ekkoriban a zugligeti villamostól, vagy a fogaskerekűtől csak hosszú – legalább másfél órási – sétával juthattak el az erdei csendre vágyó turisták, vagy éppen a téli időben síelni, szánkózni vágyók. Komoly, kitartó gyaloglás volt, ami úgy tűnik, hogy mégiscsak megérte: a harmincas években téli szezon idején több mint kétszázezren jártak fel a hegyre. Hantos tehát tisztában volt tervének jelentőségével. Számításai szerint a kábelvasút tíz-tizenkét éven belül térült volna meg. Ráadásul a felső állomásnál értékesíthető ingatlanokból búsás bevétellel is lehetett számolni. Hantos biztosra akart menni: a tervezés során megkereste a világhírű lipcsei Bleichert és Tár-sa céget. Ez a vállalkozás volt az előző évszázad egyik nagy sikerű startupja, ugyanis az egész cégbirodalom Adolf Bleichert 1873-ban megépített drótkötélpályájával indult. A pálya Halle városától néhány kilométerre, az addig alig ismert Teutschenthalban valósult meg és egy csapásra ismertté tette a település és Bleichert nevét. A lipcsei cég pozitív szakvéleményt adott a zugligeti tervekre, majd hamarosan a magyar hatósági eljárások is megindulhattak. Hantos terve egészen odáig jutott, hogy a minisztérium kivitelezési tervet is kiadott a munkák megkezdéséhez. Itt aztán lelassult a dolog. Valamiért csak az előmunkálati engedélyek állandó meghosszabbítása jelentett valódi feladatot. A papírmunka egészen 1939-ig tartott, majd kitört a második világháború. Az ország háborús erőfeszítései, majd a végtelen pusztítás miatt szóba sem kerülhetett a zugligeti turisták, kirándulók kényelme.

Ugyan a háború után újra előkerültek a tervek, sőt az újjáépítés lázában még egy budai drótkötélpálya-hálózat kiépítése is felmerült, valójában pénz nem volt a beruházásra. Ráadásul a János-hegy tetejére az ötve-



nes években katonai hírközlő bázist telepítettek, a Hármashatár-hegy, a Kis-Svábhegy és a Sas-hegy részben katonai területté váltak. Úgy tűnt, a libegő tervei végleg a feledés homályába vesznek.

Csak a politikai enyhülést követően, 1967-ben került ismét szóba a drótkötélpálya ügye. Valaki előásta a Hantos-féle terveket és nekilátott a megvalósíthatóság részletein dolgozni. Persze többféle változat is készült, nemcsak a végállomások kijelölésében, de például a függőszékek – mások szerint kabinok – kialakításában is komoly viták voltak. A végleges tervek az UVATERV koncepciója szerint valósultak meg. Az építkezést 1969. március 24-én kezdték meg. A speciális drótkötelet és a függőszékeket Ausztriából szereztek be, de amit lehetett idehaza állítottak elő, vagy helyben oldottak meg. Végül, hogy a János-hegyi kö-

télpálya név ne ijessze el az utasokat, kiírtak egy ötletpályázatot az új eszköz nevére. Mivel már erre több tízezer adtak névjavaslatokat, maga a névadási kampány is segített a kezdeti népszerűsítésben. Az eredeti listát átnézve egészen hajmeresztő neveket is találunk. Például jó, hogy nem Hegyi-kopter, Űrbusz, Jánogyhegyi Zümmögő, vagy Huza-vona lett a libegő neve. Valójában a nyertes a Lebegő volt, ebből alkották meg a libegőt. Így ma már, 45 évvel később libegőzni megyünk a hegyre és szerencsére nem hegyikopterezni. Talán ekkora sikerre az alkotók sem számítottak. Néhány lelkes mérnök már a Hármashatár-hegyre, vagy a Gellért-hegyre kezdte meg az új libegő terveinek előkészítését. Talán egyszer, Hantos terveihez hasonlóan, ezeket is leporolja valaki.

–zsg–

BUSZKIÁLLÍTÁS A FÖLD ALATT

Több ezren látogattak el a Földalatti Vasúti Múzeumba a „100 éves a budapesti autóbusz-közlekedés” címmel megrendezett időszaki kiállításra.

A BKV „100 éves a budapesti autóbusz-közlekedés” programsorozatához kapcsolódva a Földalatti Vasúti Múzeum egy egyedülálló időszaki kiállítással készült az érdeklődők számára. A Múzeumok Éjszakáját megelőzően a megnyitóval egybekötött sajtótájékoztatón Dr. Székelyné Pásztor Erzsébet, a Társasági Kapcsolatok irodavezetője idézte fel a fővárosi autóbuszozás legemlékezetesebb pillanatait. A különleges tárlatra hat hét alatt több mint 6000-en váltottak jegyet, hogy bepillantást nyerhessenek a budapesti autóbusz-közlekedés történetébe, és kipróbálhassák – az ATÜI kollégái által elkészített – ülésekből, kapaszkodókból összeállított, jegylukasztókkal felszerelt installációt, valamint a nagy sikernek örvendő valódi kormányművet. A látogatóknak archív fotók, járműmodellek, dokumentumok, plakátok és számos más tárgyi emlék segítettek visszarepülni az időben. Megismerhették, hogy melyek voltak az elmúlt 100 év legjellemzőbb járműtípusai, milyen járművekkel indult el a fővárosi autóbusz-közlekedése, mikor tértek át a fővárosi autóbuszok a jobboldali közlekedésre. Mindemellett kollégáink rendszeresen tartottak a kiállításhoz kapcsolódó múzeumpedagógiai foglalkozásokat, hogy a diákok játszva tanulhassanak fővárosunk tömegközlekedésének történetéről.

Aki esetleg lemaradt a kiállításról, annak is érdemes ellátogatni a múzeumba, hiszen hamarosan a „100 éves a budapesti autóbusz-közlekedés” címmel meghirdetett rajzpályázatukra érkezett legjobb 100 alkotást mutatjuk be. A BKV Zrt. múzeumaiba BKV-s utazási igazolvánnyal a belépés továbbra is ingyenes.



TÜNEL

Isztambulban található a világ egyik legelső földalatti vasútja, a Tünel. Tulajdonképpen ez igazából kötélpályás „felvonó”, hasonló a mi Budavári Siklónkhoz, bár – ahogy azt a neve is mutatja, ami magyarul annyit tesz: alagút – a föld alatt közlekedik. Közbenső állomása nincs, a pálya hossza több mint fél kilométer, és 60 méteres szintkülönbséget kell „leküzdeni” a járműnek. Az utat a két végállomás között mintegy 1,5 perc alatt teszi meg, 25 km/h sebességgel.



A „földalatti sikló” ötletét eredetileg Henri Gavand francia mérnök vetette fel. Az építkezés 1871 júliusának végén kezdődött, és 1875. január 17-én meg is nyitották a Tünel az Aranyzarv-öböl északi oldalán.

Az emberek eleinte persze bizalmatlanok voltak a földalatti közlekedéssel szemben, a megnyugtatóra pedig különös megoldást találtak az üzemeltetők: forgalomba állítottak egy plusz kocsit is, mely állatokat szállított, így bizonyítva a vasút biztonságát.

A vasút kezdetben gőzüzemű volt, később villamosították. Az 1971-es felújításkor az eredeti fakocsikat fémszerelvényekre cserélték, amelyeket azóta belül felújítottak, kényelmes, modern belsőt és üléseket kapott.

A vonalon eddig egyetlen súlyos baleset történt: 1943 júliusában kábelszakadás miatt egy utas meghalt, hat pedig megsérült. Hasonló esetre azóta szerencsére nem volt példa.

Átrajzolt önarcképek

Amikor az első BAM-ot meghirdettük, bízunk benne, hogy a BKV munkatársai között szép számmal akadnak olyan emberek, akik szabadidejükben festenek, rajzolnak, szobrászkodnak, vagy valamilyen más, a nagyközönség számára is megmutatható művészeti tevékenységet űznek. Nagy örömmel fogadtuk a jelentkezőket, s lelkesen szerveztük már akkor is a kiállítást. Azóta bebizonyosodott, hogy igazunk volt, amikor azt feltételeztük, hogy sok-sok művészi vénával és tehetséggel megáldott ember dolgozik társaságunknál. A 3. BAM-on, az M2-es és az M4-es vonalon közlekedő Alstom szerelvényekben 18 kollégánk munkájából 39 tablót állítottunk ki. Az ő önarcképüket adjuk közre, illetve portréjukat ezúttal mi magunk rajzoljuk meg a Mozgásban magazin hasábjain – alkalmanként 4 BKV-s alkotóművészről olvashatnak, s hogy igazságos legyen a dolog, névsor szerint történik a bemutatás.

Antalfi-Farkas Erzsébet választott műfaja a természetfotózás. A természet az a közeg, amely mindig megnyugtatja és feltölti, amely vallomása szerint Isten ajándéka számunkra, olyan ajándék, amelyben bármikor jól érezhetjük magunkat, amelyre vigyáznunk kell. Kiapadhatatlan, állandó inspiráció forrása számára, de ebből a közegből is kiemelkednek, mint remekművek a virágok, amelyek – meglátása szerint – többértű és mély értelmű jelentést sűrítenek magukba.

Virágportréiban a szépség, az öröm, az arányosság, a tisztaság, a kifinomultság, amellet az érzékiség és a termékenység jelenik meg. Orchideaportréi is ezt az összetett, csodálatos jelentésvilágot hordozzák. Mivel fényképezőgépe mindig kéznél van, a virágokon kívül megörökíti, „elkap” más szép, megragadó természeti jelenségeket is. Az utóbbi időben mozgékonyabb fotóalanyokkal is kísérletezik, megjelentek képein az állatok is.

Kedvence a fekete-fehér fényképezés és a makrofotózás. Elmondása szerint az előbbi irányzathoz általában akkor nyúlnak a fényképészek, ha a téma önmagában is nagyon erős – kiemelő eszközként használható akkor, amikor a kevesebb néha több. Úgy véli, a makro felhívja a figyelmet a részletekre, ugyanakkor a lényegre, az egésze is szépen utal. A makrofotókat nézegetve az a benyomása támad az embernek – mondja –, hogy a fotós különös tisztelettel és odaadással viszonyult a témájához. Egy témához pedig ennyire közel kerülni – mint egy makrofelvételnél – a fotós számára nagyon jó érzés, hiszen a fotográfus szinte már maga is a kép részévé válik. Ez nagyfokú beleélést feltételez, ami lelki szinten is élmény.



A természetfotózáson túl két kislányának fényképezése külön ajándék, és kétszeres öröm, hogy egy számára oly kedves művészi megjelenítési eszközzel saját maga dokumentálhatja növekedésüket, fejlődésüket.

Mikor vett a kezébe először fényképező gépet, s hogyan képezi magát? Önállóan, vagy van mestere, aki segíti abban, hogy mind jobban megismerje a fotózás csínját-bínját? Filmtekerces fényképező már hatévesen a kezembe akadt, ám ekkor még csak a szüleim lábát sikerült megörökítenem. Kompakt digitális fényképezőgéppel 2005-ben, tükrorreflexessel 2007-ben kezdtem fotózni. Önállóan képezem magam, de fotózás közben is tanul az ember; a lényeg, hogy folyamatosan művelje a tevékenységet, és ne féljen kísérletezni.

Bákai László önarcképe néhány szerény vonallal megrajzolt portré, sejtelmes, a vonások alig-alig tűnnek fel a vásznon. Mit tudunk meg róla? Azt, hogy 43 éves, Gödöllőn él a feleségével és két fiával. Több mint 20 éve dolgozik a metrónál. Kiderül, hogy gyerekkorom óta rajzol, fiatal kora óta fest olajképeket, évente egyet-kettőt. Nem akar elkápráztatni, nem akar mondanivalót beleerőszakolni a látványba, egyszerűen festi, amihez kedve van. Nem túl termékeny festő, mivel évente csupán néhány kép kerül csak ki a keze alól. Mit lehet ehhez hozzátenni? Hiszen az nyilván való, hogy ennyire azért nem egyszerű és magától értetődő, hogy az ember amatőr festővé lesz.

Mindenki vesz előbb utóbb ceruzát a kezébe, nyomokat is ejt vele a papíron, vagy éppen olajfestékbe is márthatja az ecsetjét, de ettől még a produktumai nem lesznek élvezhetőek, nem válnak képpé, festményé. Ehhez valami több kell. Egy olyan látásmód és egy olyan tehetség, amely érdemessé teszi az így készült alkotást arra, hogy bekeretezzék és mások is gyönyörködhesseken benne. Az Ön életében mikor érkezett el az életében az a pillanat, amikor nyilvánvalóvá vált, hogy a rajzai, festményei visszaadnak valamit a környező világból, valamit, ami kicsit több? Mi inspirálja témaválasztását, miért fog ecsetet a kezébe? Gyerekkoromban sok örömet okozott, ha sikert aratott egy-egy rajzom, hiszen ezzel tudtam kitűnni a társaim közül. Továbbtanuláskor az iparművészet felé „kanyarodtam”, s a Metró előtti életemben épület-szobrászoknál dolgoztam, gipszstukkókat készítettem. Az olajfestést azért próbáltam ki, mert egy festőművész ismerősöm váratlanul megajándékozott a hozzá való kellékekkel, kaptam tőle fes-



tékes tubusokat, fatáblát, terpentint, és festőállványt. Ha akkor nem sikerül az első képem, valószínűleg nem próbálkoztam volna tovább. De sikerült és így egyre jobban belelendültem! Hosszú évek gyakorlata után azért már belátom, hogy ahhoz, hogy festő legyen az ember a kézügyesség nem elég. Megtanultam elhagyni a fiatalkori türelmetlenséget, megtanultam, ha aprólékosabban figyelem meg a dolgokat, a kezem könnyebben megcsinálja, amit az agyam akar! Kedvenc témáim: a természet, a hangulatos régi utcák, de a legnagyobb örömet az okozza, hogy a fiaimról is készíthetek arcképeket. Boldogsággal tölt el, hogy ezek a festmények akkor is létezni fognak, amikor már én rég nem vagyok!

Balla Györgyi a bőrművességgel még gyerekként, az arlói kézműves táborban ismerkedett meg, s mivel az alkotómunkának ez a változata, illetve a bőr alakíthatósága továbbra is érdekelt, felnőttként a Hagyományok Háza bőrműves képzésén igyekezett ellesni a régi mesterek szakmai fogásait.

Ezt a tudást alkalmazva elmondása szerint ma leginkább apró használati tárgyakat készít hagyományos kézműves eljárással. Kézzel varrom, fonom ezeket a tárgyakat – mondja. Mai használatra szánt tárgyaim formájukban gyakran a régi korok tárgyait idézik, de díszítésükben igyekszem valami újat, egyedit alkotni. Készítettem már pénztárcát, övtáskát, válltáskát, szütyőket, mappát, mobil tokot és övet is. A kiállításon bemutatott tárgyak a különböző kézműves technikákkal (szíronyozással, domborítással, kéttűs kézi varrással, mélyített díszítéssel) készített első alkotásaim voltak.

Hogyan kell szíronyozni, egyáltalán mi az a szíronyozás? A szíronyozás bőrből hasított (ami lehet a tárgy alapanyagából, vagy attól eltérő kikészítésű, színű bőrből is), vékony, 2-3 mm széles bőrszalagokkal történő díszítő varrás, fonás, vagy hímzés. Felületek díszítéséhez és a tárgy alkatrészeinek összedolgozásához is használható technika. Szerintem ezzel a módszerrel lehet a legszebb, legművesebb tárgyakat létrehozni, ugyanakkor ez a legidőigényesebb és legnehezebb eljárás is egyben. Nehézsége egyrészt a bőrszalag egyenletes szélességűre, egyenletes vastagságúra történő vágásában rejlik, de a harmonikus, szép fonatokat készítése is nehézséget okoz, hiszen a hosszú, vékony bőrszalagok a fonás közben folyamatosan nyúlnak, vékonyodnak, a szélükön kiszőrösödnek.

Mikor bőrzőött utoljára? A munkám mellett kevés időm jut a bőrzésre. Legutoljára, körülbelül egy évvel ezelőtt egy mobil tokot készítettem ajándékba, de ez nem jelenti azt, hogy közben nem foglalkozom a bőrzéssel. Rengeteg tervem van papíron, illetve a fejemben. Utazás közben gyakran találok ki újabb tárgyakat, részleteket, amelyeket lejegyzek, lerajzolok, tehát gyűjtöm az ötleteket. Ékszereket és lábbeliket még nem készítettem, így mostanában ez a két témakör foglalkoztat leginkább.



Ekker István Somogyországban, egy a népművészetéről híres kis faluban, Karádon töltötte a gyermekkorát. Elmondása szerint valószínűleg innen ered a természet és az állatok szeretete is. Az oviban is a ceruza volt a jele, hogy azért-e mert már akkor is sokat rajzolgatott, vagy valami véletlen folytán, talán csak az óvó nénik tudnák megmondani.

Így emlékezik vissza a kezdetekre: Előbb tudtam lerajzolni, mint leírni a nevemet. Tanáraim nagy öröme a tankönyveim, füzeteim is tele voltak a kis műveimmel. Már ekkor ösztönösen vonzódtam a festményekhez, de más dolgok is elkezdtek foglalkoztatni: sokat olvastam, sokat „szereltem” (szét), mert nagyon kíváncsi voltam és édesapám is sok mindenre megtanított. De a sors keze megkavarta az életemet: a pályaválasztáskor a tanáraim grafikusképzésre küldtek volna, de a szüleim másképp gondolták. Sok évig nem vettem rajzeszközt a kezembe.1993-ban azonban Budapestre költöztem, s villamosvezető lettem a kelenföldi kocsiszínben. A vidéki csend és nyugalom után azonnal magával ragadott a főváros forgataga, de egy idő után valahol mélyen belül elkezdtem vágyani a csendre, hiányzott az erdő, a patak, a tágas rétek hangulata, nyugalma. Először csak fotóztgattam, aztán eljött az a pillanat, amikor a újra ceruza és vázlatfüzet volt a kezemben. Aztán jött a többi eszköz, a pasztellkréta, a különböző festékek. Már tizenöt éve festegetek, alkotok újra. Legjobban az olajfestéket kedvelem, az illata az állaga, és a színei miatt. Autodidaktaként képezem magam, gyűjtöm a szakirodalmat, művészeti albumokat. Ösztönösen festek, a képeimen a nyugalom tükröződik vissza, az a nyugalom, amire magam is vágyom egy-egy hosszú, nehéz nap után, eltűnik belőlem a stressz.

Köszönöm az önarcképet, de épp a teljessége tett kíváncsivá. Úgy tudom, stressz-űzőnek azért megmaradt a fotózás is és CB-rádiózik is. A CB-rádiót is saját kezűleg építette? Ki mindenkivel, illetve milyen távolságban élő rádiósokkal lehet így kapcsolatot teremteni?

A rádiózást a go-es évek végén kezdtem, de ma már olyan komolyabb, nagyteljesítményű rádióamatőr készülékekkel is rendelkezem, amelyekkel elvileg bármelyik földrésszel fel tudnám venni a kapcsolatot. Ehhez azonban hátra van még az amatőr-vizsga, így egyelőre inkább csak hallgatózom – gyakran hallom külhoni magyarok hangját a tengerentúlról. Itt Újpest 30-40 kilométeres körzetében azonban sok ismerősöm van, többen is egyszerre össze-összejövünk egy jó csevegésre, rövidhullámon, vagy az URH sávban.

– kmt–

Őszi programajánló

KORTÁRS MŰVÉSZETI FESZTIVÁL október 2-18.

Immár 24. alkalommal rendezik meg az egyik legjelentősebb kortárs összművészeti rendezvénysorozatot, a CAFé Budapest Kortárs Művészeti Fesztivált, 2015. október 2. és 18. között. Az idei programsorozat főleg Bartók Béla életműve előtt tiszteleg. Többek között a Söndörgő együttes és a Kelemen Kvartett közös koncertjén vagy a Magyar Nemzeti Táncegyüttes és a Budafoki Dohnányi Zenekar közös produkciójában hallhatunk Bartók-szerzeményeket.

Látható lesz még a Neue Oper Wien és a Müpa legújabb közös előadásában Sosztakovics Az orr című operaszatírája, és Bella Máté darabja, A tavasz ébredése.

Eötvös Péter új cimbalomversenyének ősbemutatója is a fesztiválon lesz Lukács Miklós és a BMC Kamaraegyüttes előadásában, csakúgy, mint Bogányi Bence és Bogányi Gergely koncertje a Münchener Kammerorchesterrel, illetve az ENSEMBLE GENEAMUS (Budapest-Bécs) estje.

A könnyedebb műfajok kedvelői sem fognak csalódni, hiszen Budapestre látogat a Radiohead gitárosaként is ismert Jonny Greenwood, aki többek között a Vérző olaj és a The Master című filmek zenéjéért felelős, és hozzánk a London Contemporary Orchestra szolistáival érkezik.

Több mint 40 helyszínen közel 180 program közül választhatunk. A komoly- és könnyűzene mellett jazz, tánc, világzene, opera, színház és újcirkusz, képzőművészet és irodalmi program színesíti a palettát.

<http://cafebudapestfest.hu>

LUDWIG GOES POP október 9.

A több európai városban is látható kiállítás a pop-art eddigi legnagyobb hazai bemutatására vállalkozik. A kiállítás a Ludwig múzeumok együttműködésében valósult meg és a budapesti bemutatót megelőzően a kölni, majd a bécsi Ludwig Múzeumban mutatták be.

A múzeum alapítói a legjelentősebb popart-gyűjteményt hozták létre Európában, melynek híres darabjait az általuk alapított intézmények őrzik. Hatvan jelentős műtárgy érkezik az irányzat emblematisztikus alkotóitól (többek közt Jasper Johns-tól, Roy Lichtensteintől, Claes Oldenburgtól és Andy Warholtól). Budapestén az anyag kiegészül a korszak magyar és kelet-európai alkotóinak műveivel. Többek között Keserű Ilona, Konkoly Gyula, Lakner László, Siskov Ludmil, Szenes Zsuzsa, Boris Bučan. A pop art érdekessége abban rejlik, hogy absztrakció után egy olyan figuratív ábrázolást hozott az akkori kortárs művészetbe, amely látszólag könnyen értelmezhető volt a nézők számára. Ugyanakkor paradox módon épp a fogyasztói társadalom kritikáját is adják ezek a művek.

A kiállítás 2015. október 9. és 2016. január 31. között tekinthető meg.

DISZNÓTOROS KOLBÁSZFESZTIVÁL október 16-18.

3 napon keresztül várja az érdeklődőket a disznótoros kolbászfesztivál Budapesten a Vasúttörténeti Parkban 100% hagyományőrző programokkal. Lesz kolbászgyúró verseny, hagyományőrző disznóvágás és disznófeldolgozás. A malacokat ismét a 115 éves cséplőgépből kipotyogó szalmán fogják megperzsélni a böllérek, akik a helyszínen el is készítik a világhírű Csabai Kolbászt és mindenféle egyéb disznóságot. A rendezvényen megkísérlük a világ leghosszabb kolbászt megfőltetni, és így Guinness rekordot felállítani.

<http://www.disznotoroskolbaszfesztival.hu>

GYEREKSAROK

Melyik szülő nem ébredt még fel az éjszaka közepén a rémülten sikoltozó, rosszat álmódó kisebb, vagy nagyobb gyermeke hangjára? Nézzük meg, mi lehet a rossz álmok mögött, s azt is, vajon meg lehet-e előzni a rémálmokat.

HA JÖN AZ ÁLOMMANÓ...

Miért álmodnak rosszat a gyerekek?

Az álmok – legyenek bár jók vagy rosszak – természetes részei életünknek. A babák álmairól még nincsenek pontos információk, de az biztos, hogy mivel az alvásuk fele REM-fázisokkal telik, többet álmodnak, mint mi felnőttek. Ahogy cseperednek, ezek a gyors szemmozgások, álmódós fázisok egyre csökkennek, és öt éves korra eléri a felnőtteknél szokásos 20-25 százalékos arányt. A rossz álmok okozta rémület nem hasonlít a felnőttekére, hiszen a kisebbek még nem tudnak határozott különbséget tenni az álom, a mese és a valóság között.

A pszichológusok szerint az álmok az agy nagytakarításának melléktermékei, így egy rémálom még nem feltétlenül jelenti azt, hogy az ember érzelmi problémákkal, szorongással küszködik – bár ez is előfordul, főleg a visszatérő álmok esetében.

A rémálmokat egy bizonyos pontig tehát elfogadhatjuk – mintegy természetes velejárójaként – agyunk rendszerezésének.

Az iskola- és óvodakezdet, válás, családon belüli haláleset vagy kistestvér születése mind olyan feszültséggel járó élethelyzetek, melyben a gyermek nem könnyen találja meg a helyét, szorong.

De a nem nekik való mesék és tévéműsorok is rettegést okozhatnak, hiszen ahogyan az álmokról sem tudják egy darabig, hogy az nem a valóság, úgy a meséről sem, így mindez összefolyva éjszakai felriadásokban törhet ki, mikor a mesében látott szörny üldözi a rettegő gyereket. Különösen igaz ez az iskoláskorúakra.

Mi okozhatja a pavort, az éjszakai felriadást?

A kutatások szerint ez egyfajta genetikai hajlam, amelynek gyakoribb az előfordulása, ha már volt ilyen a családban, vagy hajlam van az alvajáráásra.

A pavortól szenvedő gyermek általában nem tudja elmesélni, hogy mit álmódott, ez ugyanis a mélyalvás fázisára jellemző, és nem ebben az alvási fázisban álmodunk. A gyerekek éjjel felé hangos, sikolyszerű kiáltással kísérve felülnek ágyukban, a pánik tüneteit mutatják: szíverés, légzés felgyorsulása, remegés, verejtékezés. Majd hangos kétségbeesett sírás, ami szülői nyugtatásra sem enyhül. A gyerekek ilyenkor láthatólag nem alszanak, de ébernek sem tekinthetőek. A pavor rendszerint az alvási idő első harmadában, valószínűleg éjjel előtt jelentkezik, a rossz álom miatt ébredés pedig csak hajnalban. A jó hír az, hogy az ilyen rohamok száma általában az életkor előrehaladtával csökkennek és a serdülőkor körül szinte el is tűnnek.

Ebben az esetben fontos azonban, hogy gyanú esetén mindenképpen szakemberhez kell fordulni, hogy mielőbb szakszerű kezelésben részesüljön gyermekünk.

Mit tehetünk a rossz álmok ellen?

Bár örülnénk a lehetőségnek, sajnos egy szülő sem tudja közvetlenül megszüntetni gyermeke rossz álmait. A megelőzéshez azonban több eszköz is a rendelkezésünkre áll: először is megpróbálhatjuk megóvni gyermekeinket azoktól a helyzetektől, melyek nagy megrendülést jelentenek, illetve

hetünk az elkerülhetetlen helyzetekben fel dolgozni a feszültséget. A gyermek rettegését – tűnjön bármilyen irreálisnak is – soha nem szabad erőszakos eszközökkel vagy gúnynyal „kikezelní”, ahogyan a tagadás sem segít, hiába mondogatjuk neki, hogy „nem kell félni”, vagy azt, hogy „a szörny nem is létezik”.

A feldolgozásban fontos szerepe van a meg-hitt beszélgetéseknek, de az is segít, ha kirajzolja, kímőzolja vagy kibeszéli magából a feszültséget. Minél több dolog marad ugyanis kimondatlanul, annál több bukkán fel a „fel-szín alól” rémálmok formájában.

Ha esetleg a sötétben előbukkanó szörnyektől fél, megnyugtathatja a derengő fény, vagy az, ha lefekvés előtt látványosan „elő-ráncigáljuk” a szörnyeket az ágya alól, mintha valóságosak lennének.

A legfontosabb szülői teendő rémálom esetén az ölelés, a megnyugtató simogatás. Megelőzőképpen – akár már nap közben is – szemléltethetjük bábokkal vagy más módon az álmokat és a valóságot.

Mit gondolnak az álmokról a gyermekek?

Jean Piaget pszichológus megkérdezett különböző korú gyerekeket, és azt tapasztalta, hogy a kisebb gyerekek szerint az álmok kívülről jönnek, illetve a szobájában vannak, és alvás közben a szemünkkel látjuk őket. Ezért van, hogy úgy mesélnek nekünk az álmaikról, mintha valóságos esemény volna, amiben mi is ott voltunk, tehát tudnunk kellene róla. A nagyobbak, a hét-nyolc évesek már úgy gondolják, hogy az álom a fejünkben, a gondolatainkból jön, látjuk a szemünkkel, de a szülők nem tudnak róla, mit álmodnak a gyermekeik, még akkor sem, ha szerepeltek az álomban. Tehát erre az időszakra már megtanulnak különbséget tenni a valóság és a fantázia között, és megértik, hogy nem látunk bele egymás gondolataiba és álmaiba.

forrás: life.hu

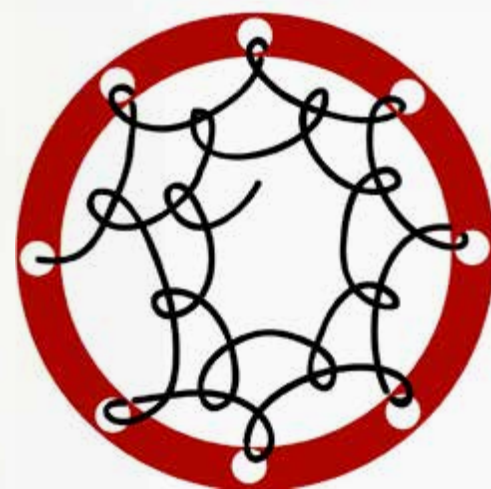
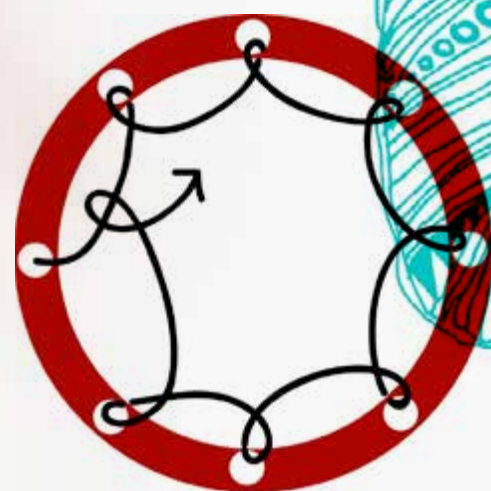
–kmt–



Csáld csapdába az álmokat!

Gyereksarok rovatunkban „Ha jön az állommanó...” címmel a rossz álmokról írunk. Itt a kreatív oldalunkon most abban segítünk, hogy ha nem tudjuk megelőzni a lidérces álmokat, legalább ejtsük csapdába őket.

Az álomfogó készítése még az észak-amerikai indián törzsektől ered. Úgy vélték, hogy az álomcsapda hálóján fennakadnak a rossz álmok, ezért az ágy fölé helyezték, hogy megvédjék gyermekeiket a rémálmoktól. A kézzel készített, varázslatos tárgy alapját eredetileg egy fűzfakarikára inakból vagy fonalból szőtt háló adta, amit aztán apró személyes vagy megszentelt kiegészítőkkal, gyöngyökkel, tollakkal díszítettek. A természetes alapanyagokból készült darabok nem tartottak örökké: kiszáradásuk jelezte a gyermekkor végét.



Ha az álomcsapda alapját, a háló szövését megtanultuk, elő a gyöngyökkel, fonalakkal, tollakkal, személyes apró tárgyakkal – bármit használhatunk, amivel az álomfogót személyesebbé és szebbé tehetjük!

Forrás:
thefibernest.com
rubywing.com
hookedonhomes.com
imgfave.com





könyv

DORIS LESSING: MEGINT A SZERELEM

Igen, ez egy szerelmes regény. És nem, nem egy könnyed nyári olvasmány. Ennek ellenére már kétszer is elolvastam, és biztos, hogy még néhányszor leveszem a polcra.

Egy nem túl gyakran tárgyalt témát – az időskori szerelmet – vet fel az író, aki maga is túl volt a hetvenen, mikor megírta ezt a regényt. Regénye talán ezért is rendkívül hihető és hiteles írás egy, a hatvanas éveiben járó nő kései szerelembeeséséről.

Sarah Durham, a kötet főhőse, a Zöldmadár alternatív színház vezetője, egy új színdarabot készít elő társulatával Julie-ről, egy varázslatos lányról, aki az 18. század végén elbűvölt egy francia tisztet, majd mindenkitől távol egy erdei kis házban élte különös, magányos életét. Az ő életét feldolgozó színházi próbák során aztán teljesen felkavarodik a társulat élete: Julie szerelmi története az összes érintett (színész, producer, rendező) bőré alá befészkelte magát, így Sarah-nak is könyörtelenül szembesülnie kell saját eddigi életével, környezetével és legfőképp jelenlegi saját magával. Sarah, immáron 65 évesen, kénytelen észrevenni, hogy az ifjú titán színész, Bill iránti érzelmei valami olyasmire foghatóak, amit már húsz éve nem érzett. De Bill iránti érzelmei elmúltával felbukkan Henry is, a mindjárt középkorú producer. S végül ott van a tulajdonképpen korban leginkább Sarah-hoz közel álló Stephen, aki reménytelenül szerelmes az immáron legalább 80 éve halott Julie-be, viszont aki saját bevallása szerint a létező legjobb beszélgető- és lelki társra lelt Sarah személyében. És ott van még Sarah családja, unokahúgai, aki mind önálló szigetcsoporthoz tartoznak a szerelem újonnan és ismételtelen felfedezett óceánján. A bemutató és egy tragédia, a szerelem újbóli átélése után Sarah-t utoléri az idő, mely eddig elkerülni látszott őt.

Szóval, ahogy a cím is utal rá, valóban megint a szerelemről van szó, de egészen másként, mint általában.

Demjén Anikó



kiállítás

100 ÉV, 100 RAJZ

Október 2-ától ismét **értelmes lesz** ellátogatni a Deák téri Földalatti Vasúti Múzeumba, hiszen a „100 éves a budapesti autóbusz-közlekedés” címmel meghirdetett, általános iskolás gyermekeknek szóló rajzpályázatunkra érkezett közel másfél ezer alkotás közül a 100 legkreatívabb rajzból készül kiállítás. Az ötletes rajzok segítségével gyermekszemmel tekinthetünk vissza a budapesti autóbusz-közlekedés elmúlt száz évére, miközben találkozhatunk tengeralatti sellőbusszal, szülinapját ünneplő, szakállas Ikarussal, és egy-egy kép erejéig belecsöppenhetünk a jövőbe, ahol a BKV úrbuszokkal szállítja az utasokat.

Találkozunk Deák téri Földalatti Vasúti Múzeumban októberben is!

Sipos Olivía



színház

PINCESZÍNHÁZ ÉS CAFE BUDAPEST

Már a második évadban válthatnak kedvezményesen jegyek a BKV dolgozói a Szabad Tér Jegyirodában a Pinceszínház előadásaira. A IX. kerületi kis színház nézőterén estéről estére megvalósul a varázslat: elfelejteti a néző, hogy nem bársonnyal bélelt székeken, kristálycsillárok alatt ül, mert az egyszerű színpadon olyan neves színészek játszanak, mint Pogány Judit a Pedig én jó anya voltam című darabban, vagy Szervét Tibor a Libikókában. A nézőtér és az előadói tér közelségének köszönhetően minden apró gesztus látható és szinte tapintható közelségbe kerül. De van itt olyan fura komédia is, mint a Bányavirág című darab – viszonzatlan szerelem, önpusztítás látható a színpadon, és közben a nézők még is fennhangon nevetnek.

Október 2. és 18. között ismét korunk művészetéé lesz a főszerep Budapesten, a CAFE Budapest Kortárs Művészeti Fesztivál fókuszában Bartók Béla és az idén 80 éves észt zeneszerző, Arvo Pärt lesz. Az összművészeti fesztivál 17 nap alatt ismét világsztárokat lát vendégül.

Munkatársaink a CAFE Budapest 30%-os kedvezménnyel látogatható koncertjeire október 5-éig jelezhetik igényüket a jegy@fesztivalvaros.hu e-mail címen, vagy a 06 (1) 269-0470-es telefonszámon. A Pinceszínház várhatóan az egész évadban látogatható a BKV-s kedvezménnyel. Jelentkezés: 06 (1) 301-0147, e-mail: szervezes@pinceszinhaz.hu



Konyher Mária

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)

A HÓNAP KÉPE

fotó: Lovas Gábor

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!



Cavident
az egészséges fogakért

**A Cavident Fogászati Kft.
most RENDKÍVÜLI AKCIÓT
hirdet!**

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

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

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

MOZGÁSBAN MAGAZIN

A Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság havilapja • www.bkv.hu • bkvzrt@bkv.hu • 2015. ősz
Lapigazgató: Dr. Székelyné Pásztor Erzsébet • Főszerkesztő: Fodor Zsannett • 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: ANY Biztonsági Nyomda Nyrt. • 1102 Budapest, Halom u. 5. • Vezérigazgató: Zsámboki Gábor

hommage à *Hundertwasser*



„Annyi sok vonal van, millió és millió, de halálos csak egy van köztük: a vonalzóval húzott.” Friedensreich Regentag Dunkelbunt Hundertwasser (Bécs, 1928. december 15. – Csendes-óceán, a Queen Elizabeth II nevű hajón, 2000. február 19.), osztrák építészre, festőre, filozófusra emlékezünk, aki egész életében kárhoztatta és kerülte az egyenes vonalat, mint természetellenes, megbetegítő alakzatot.