

MOZGÁSBAN



XLVIII. ÉVFOLYAM

I. SZÁM

120 ÉVES A KISFÖLDALATTI

A KÉK METRÓ FELÚJÍTÁSÁRÓL

BAM4

**BÍZOM
A KOLLÉGÁIMBAN**

interjú Bolla Tibor elnök-vezérigazgatóval

Új időpontban!

VII. BKV Focikupa

tavaszi forduló

**Újra várunk mindenkit
a pályán!**

Előre SC Sportpálya, 2016. április 9., szombat

Jelentkezni 2016. március 26-ig, a szokásos módon e-mailben lehet a csapattagok névsorával és a csapatkapitányok elérhetőségeivel a jelentkezes@bkv.hu címen.

Kedves Kollégák!

A madarak vidám énekkel jelzik, hogy ébrednek a természet, egyre gyakrabban élvezhetjük a napsugarak melegét. A borongós, enyhe tél után megérkezett a várva várt tavasz, és vele együtt az idei év első Mozgásban Magazinja is, melyben próbáltunk minden fontos történetet és érdekességet összeszedni. A jelek szerint –ahogy azt már megszokhatták –, az idei év is tartogat izgalmakat Társaságunk számára, hiszen rengeteg feladat vár arra, hogy közös erővel megoldjuk őket, de természetesen lesz alkalom a kikapcsolódásra, szórakozásra is. Például április 9-én a hetedik BKV-s Focikupán, valamint az április 16-án megrendezésre kerülő Aranybogrács főzőversenyen a BKV Előre pályáján, ahol most babgulyás-főzésben mérhetik össze tudásukat a bátor jelentkezők.

A 4-7. oldalon Társaságunkkal és közlekedéssel kapcsolatos belföldi- és külföldi hírekről tájékozódhatnak, míg a 8. oldaltól Bolla Tibor, a BKV elnök-vezérigazgatója összegzi az elmúlt egy évet, és válaszol a BKV számára fontos kérdésekre. A 10. oldalon a HÉV történetéről olvashatnak egy rövid összefoglalót. A 11. oldalon dr. Jámbor Zoltán rendőr alezredessel készült interjúban a közlekedés biztonság fontosságáról beszélgettünk. „Viszszapillantó” című rovatunkban a kontinens első földalattijának

elindulására emlékezünk a 12-13. oldalon. A 14-15. oldalon az elmúlt évtizedek egyik legnagyobb fővárosi beruházásáról tudhatnak meg érdekességet. A 18-19. oldalon a hármas metró felújításáról, valamint az első szerelvények elszállításáról láthatnak képes beszámolót. A 20. oldalon a Virtuális Erőmű Programról és az energiahatékonyság fontosságáról olvashatnak bővebben. A 21. oldalon egy nemzetközi metróbaleset szimulációról írunk, melyre a magyar hivatásos nehéz kutató-mentő szervezet a BKV területein is gyakorolt.

Április 17-ig látogatható a Földalatti Vasúti Múzeumban a BAM4, azaz BKV-s Amatőr Művészek alkotásaiból rendezett kiállításunk (22-23. oldal). A 24. oldalon összeválogattuk a legígéretesebb tavaszi programokat, míg a 25. oldalon a Szerkesztőségünk szubjektív ajánlója található. A 26-27. oldalon a fűszernövények gondozásáról tudhatnak meg praktikákat. A 28. oldalon ismét egy különleges kollégát mutatunk be, aki fafaragó és citeraművész is egyben. A 29. oldalon a gyermekkor nehézségeivel; a kiközösítéssel és klikkesedéssel foglalkozunk.

Jó olvasást kíván a Mozgásban magazin szerkesztősége!

TARTALOM

HÍREK	4-7
INTERJÚ	
Bízom a kollégáimban – Bolla Tibor	8-9
TABLÓ	
A budapesti HÉV.....	10
KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG	
A figyelmetlenség veszélyes.....	11
VISSZAPILLANTÓ	
120 éves a kontinens első földalattija	12-13
BKK	
Már csak néhány hét az átadásig.....	14-15
POSZTER	16-17
METRO	
A kék metró felújítása	18
Újabb mérföldkő	19

VEP	
Villamos energia visszatáplálás	20
AKTUÁLIS	
Hatalmas matróbaleset Londonban	21
BAM	
Negyedszer is.....	22-23
SZABADIDŐ	
Konyhakert a kaspóban	24-25
Programajánlók	25-27
KOLLÉGÁK	
A hobbik tesztek teljessé az életem	28
GYEREKSAROK	
Klikkesedés	29
HIRDETÉS	30



65 ÉVES A CSEPELI HÉV 65 éve, 1951. április 29-én adták át a ma H7 számjelzést viselő csepeli helyi érdekű vasúti vonalat. A számos előzmény után megépült vasút gyors, közvetlen összeköttetést biztosított a Boráros tér és Csepel között.

Hírek itthonról

UTAZÁS KIÁLLÍTÁS



A tekintélyes, közel 40 éves múlra visszatekintő, a HUNGEXPO „A” pavilonjában megrendezett Utazás 2016 kiállításnak idén fővárosunk a belföldi díszvendége. A Budapesti Fesztivál- és Turisztikai Központ meghívására a BKV Zrt. társkiállítóként szerepel a Budapest Standon. A kiállítás belföldi szakmai napján a BKV Zrt. elnök-vezérigazgatója, Bolla Tibor is előadást tartott Mobilitás Budapesten címmel.

NEGYEDSZER IS BAM



Február 15-én, immár negyedik alkalommal nyílt meg a BKV-s Amatőr Művészek műveiből rendezett kiállítás a Földalatti Vasúti Múzeumban. 2009-ben hagyományteremtő céllal rendeztük első kiállításunkat kollégáink alkotásaiból. Azóta több alkalommal is megmutattuk, mivel foglalkoznak munkatársaink szabadidejükben. Többségükkel nap mint nap találkoznak az utasok, de vannak olyanok is, akik a háttérben dolgoznak Budapest zavartalan közlekedéséért. Ebben az évben újra a Deák téri Földalatti Vasúti Múzeumban láthatóak azok a művek (festmények, grafikák, fotóművészeti alkotások), amelyeket munkatársaink – fizikai és szellemi dolgozók – alkottak.

A BAM 4 képei április 17-éig láthatóak a BKV Deák téri múzeumában. Nyitvatartás: hétfő kivételével 10.00 és 17.00 óra között
Képes beszámolónk a 22-23. oldalon.

MÁR SZOMBATHELYEN IS LEHET ÁRAMOT TAN- KOLNI

Szombathely egyik legforgalmasabb főútja mellett található az úgynevezett középgyors, 22 kilowatt teljesítményű töltőállomás, ahol az elektromos autók típusától és töltöttségi állapotától függően 30-300 perc alatt lehet teljesen feltölteni.

Ez a töltési sebesség nem túl nagy, előnye viszont, hogy ez a kútfajta az elektromos hálózatot nem terheli meg úgy, mint egy gyorsöltő, így szinte bárhová gazdaságosan és gyorsan telepíthető.

Az eTank Hungary Kft. első elektromos töltőkútját három Vas megyei mérnök fejlesztette ki.

Hajdú Adrián, az egyik mérnök elmondta: fejlesztésük abban új, hogy a rendszer szinte személyre szabott szolgáltatást képes nyújtani a felhasználónak, aki egy mobilapplikáció segítségével okos eszközön – telefon, óra, tablet – kaphat információt arról, hogy áll a feltöltés, hány kilométer megtételére elegendő a jármű energia-tartaléka, vagy hogy hol található a legközelebbi töltőállomás.

A töltőkút – aminek használatát az átadőünnepeken a gyakorlatban is bemutatták – egy mágneskártya segítségével vehető igénybe, amely alapján a számítógépes rendszer azonosítja a felhasználót, és a feltölteni kívánt járművet, így a mért töltési teljesítmény alapján fontos adatokkal tud szolgálni.



BKV, AZ ENERGIAHATÉKONY VÁLLALAT

Mára már mindenki számára ismert és elfogadott tény, hogy erőforrásaink hatékony felhasználásától jelentősen függ a jövőnk alakulása. A Virtuális Erőmű Program célja, hogy összegyűjtse, rendszerezze, számszerűsítse és közzétegye a csatlakozó vállalkozások energiahatékonyág terén elért eredményeit. Társaságunk 2014-ben csatlakozott a programhoz, hiszen számunkra is fontos, hogy élhetőbb környezetet teremtsünk. A tavalyi évben megkaptuk az Energiatudatos Vállalat címet, idén március 4-én pedig az Energhatékony Vállalat díjat vehette



át Buzinkay Tamás fejlesztési és koordinációs igazgató. A BKV Zrt. pályázatával – Villamos energia visszatáplálás a BKV Zrt. Metró keletnyugati vonalának áramellátási rendszerébe – 1036,8kW teljesítménnyel járult hozzá a virtuális erőmű építéséhez. Az energiahatékonyág növelésében jelentős szerepet vállaló szakemberek egyéni díját „Az év energiamenedzsere” kategóriában Társaságunk munkavállalója, Buday Ágota vehette át.



60 ÉVE INDULT ÚTJÁRA AZ ELSŐ UV 60 éve, 1956. április 3-án állt forgalomba az első UV villamos a kettes villamos vonalán, a Duna-parton. A Ganz-Mávag és a Ganz Villamossági Művek által gyártott UV a legnagyobb darabszámban gyártott magyar villamos típus. Kilenc év alatt 375 db készült belőle a Fővárosi Villamos Vasút (FVV) számára. Az UV-k mintegy fél évszázadig voltak meghatározói a budapesti városképnek, az utolsó szerelvény 2007. augusztus 20-án vett búcsút utazóközönségétől.

SZENTENDREI MÚZEUM Április 1-jén újra nyit a BKV szentendrei Városi Tömegközlekedési Múzeuma. Az egykori HÉV kocsizín műemléki épületében, 3000 négyzetméter fedett és 2000 négyzetméter szabadterületen kialakított állandó kiállításunkon mintegy 70 felújított muzeális járművel várjuk látogatóinkat hétfő kivételével minden nap 9.00 és 17.00 között.



MEGHOSSZABBÍTOTTÁK A BARCELONAI METRÓ 9-ES VONALÁT

20 kilométerrel lett hosszabb a 9-es metróvonal Barcelonában, mely így egészen az El Prat nemzetközi repülőtérig szállítja majd az utasait. A 10 éve tartó, 2,9 millió eurós projekt február 12-én zárult le, mikor az új, 15 állomást érintő szakaszt átadták a nagyközönségnek. A vonal újdonsága, hogy segítségével a repülőtér mindkét terminálját el lehet érni, ezen kívül gyors összeköttetést biztosít a város és a Fira de Barcelona nevű kiállítótér között, amely legutóbb a nemzetközi Mobil Világkongresszusnak adott otthont. A meghosszabbított vonallal együtt 32 perc alatt lehet eljutni az egyetemi negyedből a repülőtérre, az Alstom 9000 kocsiból álló vezető nélküli szerelvények hétperces követési idővel közlekednek, és bár 80 km/órás sebességre is képesek, átlagosan 37 km/óra sebességgel haladnak.



Hírek a világból



EINDHOVEN ELEKTROMOS BUSZFLOTTÁT VÁSÁROL

A Dél-Hollandiában található Noord-Brabant tartomány vezetői határozott célt tűztek ki maguk elé: a tervek szerint a 2016-2025-ös időszakban fokozatosan megvalósítják a zéró emissziós helyi tömegközlekedést, 2020-tól pedig Eindhovenben kizárólag elektromos meghajtású járműveket ad majd forgalomba a helyi operátor. Az elképzelés megvalósítása érdekében a Hermes közlekedési vállalat számára 2016-ban 40 darab Citea SLFA elektromos buszt szállít majd a VDL Bus&Coach egy nemrég aláírt megállapodás szerint. A kifejezetten BRT (Bus Rapid Transit) felhasználásra tervezett járművek 18,1 méter hosszúak és teljesen sík padlóval rendelkeznek, ezáltal ideálisak nagyszámú utas szállítására. A buszok a tervek szerint a legfrekvenciáltabb városrészek viszonylatain teljesítenek majd szolgálatot, bizonyos vonalakon pedig a villamosokéhoz hasonló járatsűrűséggel bonyolítják majd az utasforgalmat.

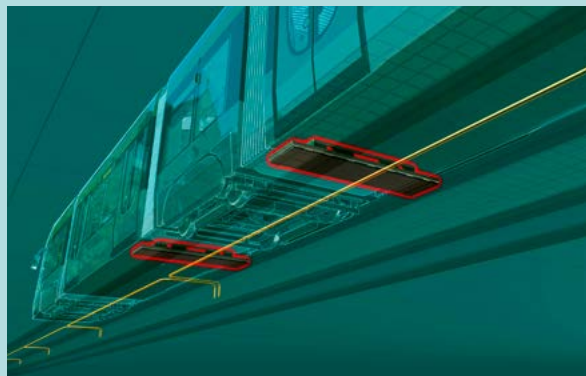
PRÁGÁBAN TESZTELIK A PRAGOIMEX ÚJ VILLAMOSÁNAK PROTOTÍPUSÁT

Utasforgalmi próbaüzemben teszteli új fejlesztésű járművét a csehországi Pragoimex február 1-től. Az EVO₁ nevű alacsonypadlós villamos az EVO típus legkisebb képviselőjeként csak 15,1 méter hosszú, azonban a jármű egyik oldalán három kétszárnyú és egy egyszárnyú ajtó is helyet kapott. A villamos 110 utast képes egyszerre szállítani és 30 ülőhellyel rendelkezik. A prototípus – mely informálisan az Evička névre hallgat – korábban már megfordult a prágai hálózaton, hogy megszerezze a szükséges engedélyeket az utasforgalmi teszthez, így most már naponta találkozhatnak vele a cseh fővárosban közlekedők. A villamost gyártó konzorcium elképzelése szerint a jármű hivatott kiszolgálni a rövid, szóló villamosok iránt jelentkező piaci igényt, mely osztály hosszú ideig népszerű képviselője a CKD Tatra volt. A villamos önállóan, vagy kétkocsis szerelvényben is közlekedhet, így a gyártó elmondása szerint kiválóan alkalmas a változó utasforgalmat lebonyolító villamosvonalak kiszolgálására.



REKORDOT DÖNTÖTT A BOMBARDIER VILLAMOSA

A Bombardier Transportation sikeresen teljesített 41,6 kilométert felsővezeték energiaellátásának igénybevétele nélkül (CFO), kizárólag akkumulátoros üzemben – ezzel új rekordot állított fel. Az eredményt saját gyártású villamosával érte el, melyet Mitrac hajtóművel szereltek fel, az energiaellátásról pedig a szintén saját fejlesztésű Primove akkumulátor gondoskodott. A tesztet a németországi Mannheim városában az RNV villamoshálózatán végezték. Az RNV már 2009 óta használ nagykapacitású energiatároló rendszereket, melyek már 30 járműükben működnek, azonban ezek csak rövidebb távokon biztosítottak megfelelő energiaellátást. Az újgenerációs Primove akkumulátor rendszert a Bombardier kifejezetten hosszabb távú CFO üzemre tervezte, a legújabb nikkel-mangán-kobalt-lítium-ion cellákat használva, melyben a nagy teljesítmény kivételesen hosszú élettartammal és megbízhatósággal párosul.



LÁTOGATHATÓ LESZ A MAIL RAIL LONDONBAN Az angol főváros egyik kevésbé ismert különlegessége az a rejtett vasútrendszer, melynek összesen 22 mérföldnyi pályája nagyjából 6 mérföldes területen – a Baker Street és a Whitechapel között – kanyarog a belváros utcái alatt. A hálózat még 1917-ben épült egyetlen célból, hogy a Királyi Posta nyolc elosztóhelye között a lehető leggyorsabb kapcsolatot biztosítsa. Azonban az első világháború közbeszólt, így az alagutak rendszerében kezdetben a National Portrait Gallery koordinálásával értékes műkinckeket – mint például a Rozetta-kő - tároltak, hogy megvédjék őket a német támadásoktól. A hálózat végül 1927-ben kezdte meg működését, és rögtön világszínre került: ez volt az első vezető nélküli, teljesen elektromos meghajtású földalatti vasút a világon. A rendszer 2003-as bezárásáig átlagosan 4 millió levelet szállított és 22 órát üzemelt naponta. A londoni Postamúzeum 2017 tavaszán megnyitja a látogatók előtt a Mail Rail egy mérföldes szakaszát, mely alkalmából a különleges vonal történetét bemutató állandó kiállítással is készülnek.



CSÓKÉRT VONALJEGYET Ebben az évben is folytatta kedves Valentin napi hagyományát a Rigas Mikroautobusu Satiksme (RMS), a lett fővárosban, Rigában működő közlekedési vállalat. A társaság által üzemeltetett minibusz járatokon február 14-én az utazás szabályos ellenértékének számított a városban közlekedő párok szerelmének bizonyítéka, a járművezető előtt váltott csókju-kért cserébe ingyen utazhattak. A vállalat kereskedelmi igazgatójának elmondása szerint a kampánnyal a rigai szerelmeseknek szeretnének kedveskedni, az akció a tavalyi évben hatalmas sikernek bizonyult, közel 800 pár élt a különleges lehetőséggel.

ÁTADTÁK A MOSZKVAI METRÓ ÚJ, KÉTSZÁZADIK ÁLLOMÁSÁT

Februárban megnyitották a moszkvai piros jelzésű Sokolnicheskaya vonal déli meghosszabbításának Salaryevo elnevezésű új állomását. Az állomás belső terének kialakítása a konstruktivizmus jegyeit mutatja, a falakat, oszlopokat, a mennyezetet és a padlót jellemzően különböző burkolatok alkotta egymást metsző vonalak, illetve az ezek által képzett négyzetek hálózák be, a peronok két oldalát pedig szintén négyzet alakú színes üveglapok díszítik.



BÍZOM A KOLLÉGÁIMBAN

Bolla Tibor elnök-vezérigazgatóval beszélgettünk.



A 2016-os év első lapszáma készül, és máris rengeteg kérdésünk van – de haladjunk sorban. Az előzetes adatok alapján a tavalyi évet ismét pozitívan zárta a BKV. Mit jelent ez pontosan?

Ez tulajdonképpen azt jelenti, hogy gazdaságilag eredményes évet tudhatunk magunk mögött. Tehát – az előzetes adatok alapján – Társaságunk üzemi eredménye az elmúlt évben a tervezettnél 1,9 milliárd forinttal kedvezőbb volt, miközben olyan módon adott le a felül-

vizsgált Üzleti tervvel közel megegyező teljesítményt, hogy a főbb ráfordítás-sorok a teljesítménynél nagyobb mértékben csökkentek.

Számítottak erre?

Azt mondhatom, igen, hiszen a BKV Zrt. már 2010 óta folyamatosan pozitív üzemi eredményt produkál. Adósságállományunk már a hitelállomány 2015-ös kormányzati átvállalása előtti években is lassan, de folyamatosan csökkent. Az adósságkonszolidációval pedig

a BKV Zrt. korábbi időszakokban felhalmozott hitelállománya megszűnt, jelentős mértékben hozzájárulva a gazdálkodási és likviditási egyensúly fenntartásához.

A BKV a 2012-2015-ös időszakban összességében több mint 60 milliárd forintot takarított meg hatékonyságjavító intézkedésekkel, melyek nélkül a Társaság működési költségei ma 10 milliárd forint nagyságrendű összeggel lennének magasabbak. Többek között a hatékonyság javulásának is köszönhetően az elmúlt

években az előírt költségkeretek betartása mellett, minden évben az üzleti tervnél jobb eredményt értünk el, miközben a Társaság által igényelt működésre fordítható kompenzáció folyamatosan csökken.

Ezzel párhuzamosan a BKV teljes munkaidős, átlagos állományi létszáma – követve az elmúlt évek tendenciáját – kis mértékben ismét csökkent, amelyben az autóbusz-üzemeltetés további kiszervezése, a már említett hatékonyság-javulás egyaránt közre játszott.

És meg is érkeztünk a létszámleépítés kérdéséhez. Egy csoportos leépítést januárban bejelentettek, akkor 66 főről volt szó. Valóban nem lehet elkerülni az elbocsátásokat?

Nézzé, ebben a tekintetben meg van kötvé a kezünk... Egyébként nem, sajnos nem lehet elkerülni. Kénytelen vagyok ismételni magam, hiszen ezt oly' sokszor elmondtam már: a BKV Zrt. piaci helyzete alapvetően változott meg a BKK által bevezetett új buszüzemeltetési modellnek köszönhetően, melynek keretében a szolgáltatás egy részét a megrendelő kiszervezte – a BKV Zrt. autóbusz üzletága a teljesítményének mintegy egyharmadát veszítette el. A feladatokat kénytelenek voltunk átstrukturálni, valamint a gazdaságos működés további biztosításához – a fent említett okok és az egyéb munkavégzési folyamatokhoz kapcsolódó létszám racionalizálás miatt – elkerülhetetlenné vált a társasági szintű csoportos létszámcsökkentés, jellemzően az Autóbusz és Trolibusz Üzemeltetési Igazgatóság járműkarbantartás területén. És valóban további költségracionalizálások várhatók 2016-ban.

Fontos tudni, hogy ezeket a döntéseket és bejelentéseket minden esetben hosszas, sokszor hónapokig tartó egyeztetések, megoldáskeresések előzik meg, és minden, tényleg minden lehetőséget mérlegelünk. A BKV, mint munkáltató olyannyira törekszik a létszámcsökkentésben érintett munkavállalók jövőbeni elhelyezkedését elősegíteni, hogy ennek érdekében Társaságunk úgynevezett outplacement szolgáltatást biztosít, melynek lényege, hogy az érintett munkavállalóknak lehetőségük nyílik más cégek üres álláshelyeiről tájékozódni, illetve jelentkezni azokra. A résztvevők szakértőktől kaphatnak tájékoztatást az önéletrajz és motivációs levél általánosan elvárt tartalmi elemeiről, külleméről, segítséget kapnak azok megírásában, kinyomtatásában valamint tájékoztatást kaphatnak arról, hogy mire kell figyelni egy állásinterjún. Szóval egy elég rossz helyzetből is igyekszünk a lehető legjobbat kihozni.

Egyes szakszervezeti vezetők mégis mintha személyes sértésnek vennék, ami történik.

Valóban vannak olyan esetek, amikor elgondolkozom, mire is irányul valójában az érdekvédelem, kinek az érdekeiről beszélünk. De ezek – mondhatni – egyedi esetek, a jellemző inkább az, hogy együttműködünk, igyekszünk együtt gondolkodni a szakszervezetekkel.

Lezajlottak a bértárgyalások...

Igen, és ez például egy olyan fórum, ahol a szakszervezetek és a munkáltató is kendetlenül mondhatja el a véleményét, elvárásait, számolhat be lehetőségeiről. Valódi vitafórum, ahol persze mindannyian törekszünk a legjobb megoldásra. Így volt ez most is, meg is lett az eredménye.

Korábban elhangzott, hogy 0% a BKV bérfejlesztési ajánlata.

Erről én is olvastam a sajtóban... Valójában ezek a hírek az első bértárgyalás előtt kaptak szárnyra, nem volt valóságalapjuk. De nincs bennem túske emiatt. Annyit nyugodtan ki merek jelenteni, hogy nem tettem 0%-os ajánlatot.

A munkavédelmi szabályok betartását is kifogásolta az egyik szakszervezet...

Amikor ez a tudomásomra jutott, azonnal jeleztem az érintett szakterületi vezetőknek, hogy ha értesülnek ilyen esetekről, rögtön jeleltsék és megoldjuk a problémát, illetve azt a helyzetet, ami magát a problémát okozza. Amiről nem tudok, azt nem is tudom megoldani. Persze ez nem csak a vezetőkre vonatkozik, minden BKV-s munkavállalótól alapvető elvárás, hogy amint a biztonsági előírásoktól való bármilyen esetleges eltérést észlel, jelentse be, hogy kivizsgálhassuk azt.

Ehhez annyit fűznék csak hozzá, hogy bízom a kollégáimban. A BKV-nál kiváló szakemberek

dolgoznak, megfelelő képzéssel, gyakorlat-
tal és nem utolsó sorban felelősségtudattal. Hiszem, hogy nincs olyan kolléga, aki saját, munkatársa vagy utasaink testi épségét veszélyeztetné azzal, hogy nem tartja be az előírásokat. Bízom a munkatársaimban, tudom, hogy a járműveinket a szabályoknak megfelelően, biztonságosan üzemeltetjük.

Lehet már tudni, pontosan hogyan érinti a HÉV leválasztása a BKV-t? Bizonyára érinti a dolgozókat, a BKV gazdálkodását, presztízvesztésként is felfogható, stb.

A mai napon nem tudom megmondani, hogy például a létszámot mennyiben érinti, hogy a HÉV átkerül a MÁV-hoz. A tárgyalásokon végig azt képviseljük, és erre a kormányzat részéről is van fogadókészség, hogy a dolgozók munkahelyét ez ne érintse. Még azt sem tudjuk, pontosan mikorra valósul meg. Ez egy hosszú és lassú folyamat, zajlanak az egyeztetések. Amíg nincsenek konkrétumok, nem szeretnék találgatni azzal kapcsolatban, hogy hány főt vesz át az ágazattal a MÁV, hiszen itt emberek jövőjéről van szó, véletlenül sem szeretnék bizonytalanságot kelteni. Pénzügyileg se mennek bele találgatásokba. Higgys el, amint lesz pontos, 100%-ig biztos információ a kezemből, tájékoztatom a kollégákat. A HÉV-vel az egyik meghatározó ágazatunktól válunk meg

A BKV ezzel teljesen kiszáll az agglomerációs szolgáltatásból.

Lényegében igen.

Térjünk át a könnyedebb témákra: idén is részt vesz a focikupán?

Persze, mindenképp, ez már hagyomány, az egész csapat nagyon várja a megmérettetést, és hát reméljük, hogy idén miénk lesz a vándorkupa.

F.Zs.

ALÁÍRT BÉRMEGÁLLAPODÁS

Február 25-én a BKV Zrt. vezetése és a Társaságnál képvisellel rendelkező szakszervezetek vezetői aláírták a bérmegállapodást. A megállapodás alapján a BKV a keresetek növelése érdekében 2016. január 1-jétől 8000 forint/fő/hó bérfejlesztést hajt végre, melynek felét – a hamarosan elkészülő bértarifa rendszer keretében – bérfelzárkóztatásra kell fordítani, a cafeteria keret pedig havi 2 000 forinttal emelkedik. A bérmegállapodás a kiegészített Üzleti Terv Fővárosi Közgyűlés által történő elfogadása esetén vagy a Fővárosi Közgyűlésnek a bérmegállapodás számára forrást biztosító külön határozata alapján hajtható végre. A megemelt bérek kifizetését a BKV Zrt. a Fővárosi Közgyűlés kedvező döntését követő havi bérkifizetéssel – legkorábban áprilisban – teljesíti, 2016. január 1-ig visszamenőleg.

A bértárgyalásokon a tárgyaló felek figyelembe vették a Társaság költségvetési képességét és kiemelkedő jelentőséget tulajdonítottak a munkahelyek megőrzésének. A bérek megemlése nem vezethet a munkahelyek megszűnéséhez.

A BUDAPESTI HÉV – TABLÓ

A Budapesti Helyiérdekű Vasút, a HÉV története 1887. augusztus 7-ig nyúlik vissza, amikor a Közvágóhídtól útjára indult az első – akkor még gőzvonatású szerelvény – Soroksárra. Az azóta eltelt közel 130 évben a hálózat sok változáson esett át, egy dolog azonban változatlan maradt: a HÉV a budapesti közösségi közlekedés megkerülhetetlen része ma is. E tábló most a HÉV és dolgozói előtt tiszteleg.

RÁCKEVE

A legkorábbi HÉV járatként kezdetben Soroksárig közlekedett, de már az indulás évében meghosszabbították Dunaharasztiig, 1892-től pedig már Ráckeveig szállította az utasokat. 1910-től bizonyos vonalszakaszokon már villamosüzemre tértek át, majd az 1940-es évek végétől fokozatosan villamosították a fennmaradó szakaszokat is, legutoljára a Szigetszentmiklós Gyártelep – Tököl közötti részt 1946-ban. 1912-től egészen 1978-ig Erzsébetfalváról kiinduló szárnyvonala a Csepel szigetre is áthaladt – többek között a Weiss Manfréd Művek munkásai is ezzel a járással jutottak el annak idején munkahelyükre. A H6-os HÉV ma a BKV leghosszabb kötőtpályás viszonylata.

CSEPEL

Az egyetlen HÉV vonal, mely nem hagyja el Budapestet. Története 1892-ben kezdődött, a ráckevei viszonylat szárnyvonalaként a Gubacsi hídon áthaladva kötötte össze Csepelt Pesterzsébettel. Ez a vonal az Ady Endre út északi oldalán folytatódott és a jelenleg is használt II. Rákóczi Ferenc úti vágányokba csatlakozott be. A járatot kezdetektől sokan

használták, segítségével közelítették meg a főváros egyik legnagyobb ipari központját az ott dolgozók. 1978-ban a Pesterzsébetről induló szárnyvonalat megszüntették. A mai H7-es vonal ma ismert formáját 1951-ben nyerte el, jelenleg MIX/A motorkocsik a közejük sorolt PXXVII/a típusú pótkocsikkal, illetve MX/A motorkocsik, PXXVIII/a típusú pótkocsikkal közlekednek rajta.

GÖDÖLLŐ ÉS CSÖMÖR

Másodikként – a dunaharaszti vonal megnyitása után – kezdték építeni a mai H8-as, illetve H9-es HÉV elődjét. Először a mai Keleti pályaudvartól Cinkotáig tartó szakasz készült el, 1888. július 20-án indult meg rajta az utasforgalom. A századfordulóig kiépült a Csömörön és Kistarcsán keresztül Kerepesig tartó második, majd egy évtized múlva elkészült a Gödöllői vasútállomásig tartó harmadik vonalszakasz is, mellyel egy időben, a kavicsbányai átvágás elkészültével a csömöri szakasz szárnyvonallá vált. Az M2 metró 1970-es megépüléséből következően a Keleti pályaudvar HÉV végállomást az Örs vezér tere helyezették át.

A vonal különlegességnek számít a fővárosban. Hagyománytiszteletből – bár a vonal alkalmas lenne az ellenkező irányú forgalomra is – máig megmaradt a baloldali közlekedési rend. MX/A motorkocsikkal és PXXVIII/a típusú pótkocsikkal találkozhatunk itt.

SZENTENDRE

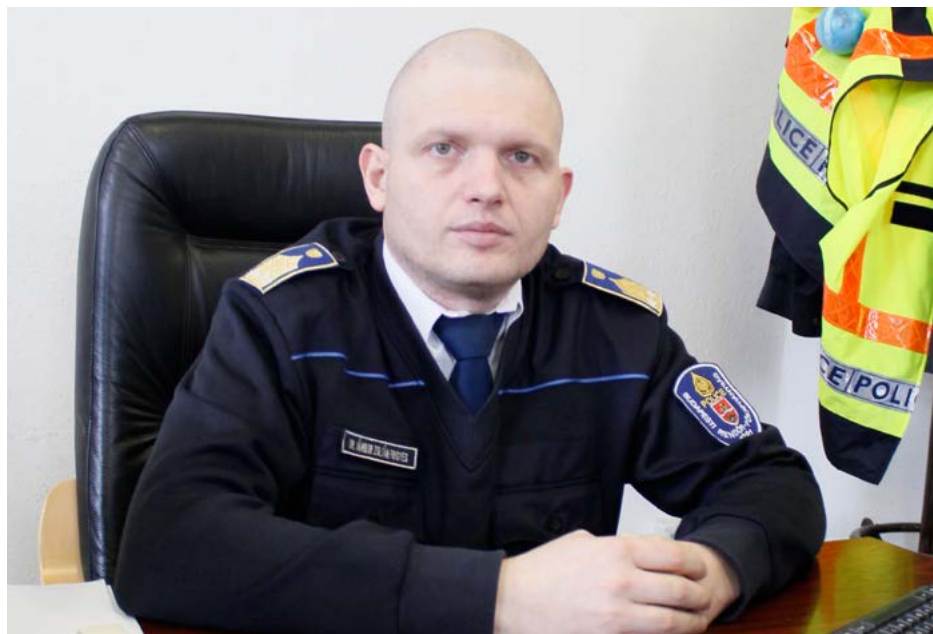
A vonal legkorábbi szakasza a Filatorigáttól Szentendréig épült meg, amelyet 1888. augusztus 7-én adtak át a forgalomnak. 1895-ben egy összekötő szakasz kiépülésével a Duna jobb parti körvasútját is igénybe véve egy ideig egészen a mai Bem József térig közlekedett, amely a Margit híd 1935-ös felújításával átkerült a budai hídfő északi részéhez. Végül 1970-ben kezdődtek meg a Batthyány térig tartó kéregvezetésű megoldás munkálatai, az utolsó szakaszt a mai végállomással 1972. december 23-án nyitották meg. A H5-ös névre hallgató HÉV ma Budapest legnagyobb forgalmat lebonyolító elővárosi vasútvonala. Az egykori szentendrei HÉV kocsiszín épülete ad ma helyet a Városi Tömegközlekedési Múzeumnak.

T.G.



A FIGYELMETLENSÉG VESZÉLYES

Beszélgetés dr. Jámbor Zoltán rendőr alezredessel, a Budapesti Rendőr-főkapitányság Közlekedésrendészeti Főosztályának közlekedésbaleseti osztályvezetőjével.



Közlekedésbiztonság szempontjából hogy áll Budapest nemzetközi téren?

Budapest a hasonló lélekszámú nagyvárosok közül a biztonságosabbak közé tartozik. Magyarországot, így közvetve Budapestet is, például 2012-ben Európai közlekedésbiztonsági díjjal is jutalmazták.

Mi az, ami fokozhatja a közlekedés biztonságát?

Elsősorban az, hogy a közlekedés minden résztvevője legalább a rá vonatkozó szabályokat ismerje, és azokat be is tartsa. De a biztonsághoz hozzájárulnak olyan tényezők is, hogy például fejlődik a járműelektronika, fejlődnek a járművek biztonsági berendezései. Természetesen a balesetek megelőzéséhez a rendőrség is hozzá tudja tenni a magáét.

Mennyire függ a közlekedési morál a rendőri jelenlétől? Vagy elég a hírverés, hogy teszem azt, razziák lesznek?

Ezt nem lehet ennyire leegyszerűsíteni, ez annál komplexebb rendszer. Ráadásul nem tudunk minden sarokra rendőrt állítani. Ok- és góckutatás folyik, és ilyenkor kiderül, hogy Budapest más, mint az ország többi része. Vidéken gócpontok vannak, de a fővárosban nemcsak a keresztveződések a veszélyesek, hanem egyes út-

vonalak mentén bárhol előfordulhat baleset. Mi ezen tapasztalatok eredményei alapján határozzuk meg az intézkedéseink és sebességméréseink helyszínét. Mindezek mellett természetesen napi jelleggel is jelen vagyunk a közutakon. Emellett rengeteg kampányt is rendezünk. Kolégáim sokat járnak különféle oktatási intézményekbe, szervezünk közlekedési és kerékpáros versenyeket is, gyermekeknek, felnőtteknek egyaránt. Amikor csak tehetjük, felhívjuk a figyelmet arra, hogy az esetleges megváltozott időjárási körülmények mit kívánnak a járművezetőktől, illetve több alkalommal hangsúlyozzuk az ittas vezetés veszélyeit. Sikeresek az autópályákon elhelyezett, különböző biztosítótársaságokkal közös óriásplakátjaink is, ahol a követési távolság betartására, a szemüveg viselésére vagy a biztonsági öv becsatolásának előnyeire hívjuk fel a figyelmet.

Mik a fő baleseti okok?

Budapesten a sebességtúllépés mellett a tilos jelzés figyelmen kívül hagyása is vezető ok. Egy mozgó járműben alapvetően kevesebb dologra tudunk odafigyelni. Volt egyszer egy olyan felmérés, mely azt vizsgálta, hogy hány táblát lehet úgy elhelyezni egy oszlopon, ami még felfogható, és kiderült, csupán kettőt. A járművezetés során ráadásul többen sajnos mással is

foglalkoznak. Például a telefon nyomkodásával, de a rosszul elhelyezett rádió gombjainak tekergetése, a navigációs berendezések, vagy éppen a vezetés közbeni dohányzás is figyelemelterelő tevékenység és nagymértékben csökkenti a reakcióidőt, hiszen egy másodperc alatt egy 50 km/h-val közlekedő jármű 13 métert tesz meg.

Milyen a kapcsolat a BKV és a rendőrség között?

Szinte napi kapcsolatban vagyunk a BKV-val. Ez egy nagyon régi és nagyon szoros kapcsolat. A BKV-nak van a legszélesebb járműparkja, így a BKV is gyakran érintett balesetekben. Akár úgy, hogy egy járműve lett részese a balesetnek, akár úgy, hogy a szerencsétlenség tömegközlekedési útvonalat érint. Az együttműködés alapvetően kimerül a kölcsönös adatközlésben, mivel a BKV helyszínelői és kamerái sokat tudnak segíteni nekünk. Arról se feledkezzünk meg, hogy egy tömegközlekedési járművel történő baleset eleve több embert érint, ráadásul, ha frekvenciált helyen történik, akkor képes akár egy városrészt is megbénítani. Ezért nagy hangsúlyt fektetünk arra, hogy ilyen balesetknél hamar felszámoljuk a zavaró körülményeket. Ez többek között az általam irányított osztály feladata.

Emellett felvilágosításokat is szoktunk adni a tömegközlekedési járművek vezetőinek. Például nemrég volt egy BKV által rendezett közlekedésbiztonsági szimpózium, ahol meghívott előadóként felhívtam a figyelmet a járművezetők érdekeire. Például egy balesetnél, miután a vezető megbizonyosodott arról, történt-e valakinek valami baja, és felhívja a diszpécserközpontot, érdemes pár másodpercet arra is rászánni, hogy hasznos információkat rögzítsen a másik járműről, mely – sajnos van rá példa – hajlamos elhagyni a helyszínt. Leginkább a rendszámot jegyezze meg, ezzel nagy mértékben segítheti a rendőrség munkáját. Emellett érdemes az utasok köréből tanúkat is begyűjteni. A járművezetők sokszor e nélkül engedik le az utasokat, akik hamar elhagyják a helyszínt, és így soha nem tudnak tanúskodni mellettük. Nem kivallatni kell, vagy ott tartani őket, csupán ha valaki látott valamit, akkor elkérni a telefonszámát.

K.B.

120 éves A KONTINENS ELSŐ FÖLDALATTIJA

Óbuda, Buda és Pest egyesítését követően a város fejlődése felgyorsult, a századfordulóig a lakosság száma megháromszorozódott, az épületek száma megduplázódott. Budapest volt az akkori világ egyik legfiatalabb nagyvárosa. Ilyen dinamikus fejlődéshez elengedhetetlen volt a gyarapodó főváros közlekedési rendszerének tudatos előre tervezése és eredményes működtetése.

Az első villamos már 1887-ben elindult a fővárosban, mindössze néhány évvel a villamosok feltalálása után. Két évvel később már Európa első belvárosi villamoshálózata épült Budapesten, a nyugati városok mérnökei, várostervezői egymásnak adták a kilincset a fővárosi hivatalkokban és a fiatal közlekedési cégek irodáiban. A közlekedés robbanásszerű fejlődésének motorja, szellemi atyja egy fiatal mérnök volt, aki Angliában szerezte elméleti és gyakorlati ismereteit. Balázs Mórról van szó, akinek sikerült meggyőzni a kételkedőket arról, hogy a lóvasút, vagy a közúti gőzmozdonyok helyett villamosítani kell. Balázs aztán még nagyobbát álmodott és ugyancsak villamos üzemmel földalattit vizionált.

Az Andrássy útra, a főváros elegáns sugárútjára terveztek lóvasutat is, sőt villamost is, de a tudatos városfejlesztés jegyében ezeket elvetették. Balázs Mór – aki angliai tanulmányai során bizonyára megismerte az 1863-ban megnyitott, gőzüzemű londoni földalattit –, az Andrássy út alá is földalattit javasolt. A világon először, már eleve villamos üzemmel.

Akkoriban még csak Londonban volt hasonló, így a kontinensen először foglalkoztak mérnökök egy ilyen vasút megépítésének kérdésével. Voltaképpen érdemi tapasztalat, nemzetközi, vagy hazai minták, megfigyelések nélkül vágta bele az építkezésbe 1894-ben.

A hatalmas projekthez a két egymással versengő közlekedési cég, a Budapesti Villamos Városi Vasút (BVVV) – ez volt Balázs Mór cége – és a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság (BKVT) fogott össze egymással. A terveket Balázs – csakúgy, mint a villamosok esetében – a Siemens céggel karöltve készítette elő. Mivel éppen az egész ország lázasan készült a magyar honfoglalás 1000. évének nagyszabású megünneplésére, így a lehető legjobbkor álltak elő a tervekkel. A magyar kormány a Városligetben szeretne volna felépíteni azt a hatalmas tömegeket vonzó millenniumi kiállítást, ahová egyébként nemcsak az egész országból, hanem külföldről is várták a látogatókat. Az illetékes szervek gyorsan kiadták az engedélyeket: 1894. április 25-én még csak elvi jóváhagyást nyert a projekt, három héttel

később már közigazgatási bejárást tartottak, augusztus 6-tól már folyt az építkezés.

A két budapesti közlekedési társaság és a Siemens und Halske cég mellett a föld- és betonmunkákra Wunsch Róbert, hazai vállalkozót bízták meg. Amennyire lehetett, igyekeztek budapesti, illetve magyar vállalatoktól megrendelni mindent. A vonalra épülő húsz darab motorkocsit is a fővárosi Schlick gyár építette, a villamos berendezéseket a Siemens hozta. A város útjain egymás konkurensének számító BVVV és a BKVT abban is meg tudtak állapodni, hogy a húsz kocsiból tíz az egyik, tíz a másik cég színeit kapja. Előbbi társaság sárga villamosokat közlekedtetett, így az első tíz földalatti kocsi sárga fényezést kapott, a BKVT színe a barna volt, így a második tíz kocsi barna lett. (A fémburkolatú sárga kocsikból a Földalatti Vasúti Múzeumban látható az 1-es számú és az amerikai fenyőléccel burkolt barnákból a 19-es. Utóbbihoz hasonló kivitelben a Mexikói úti telephelyen őrizi a BKV a 11-es pályaszámú kocsit, ami esetenként nosztalgia utakkal nyújt felejthetetlen élményt a kisföldalatti vonalán.)



A villamos motorkocsik elegánsak voltak és kényelmesek. Az egykori gőzüzemű londonihoz – időközben ezt is villamosították – képest maga volt a luxus. Mai szemmel nézve alacsonypadlós járművekkel lehetett utazni, ami persze az alagút belmagassága miatti kényszerből alakult így, mégis korszerű megoldást jelentett.

Nemcsak a kocsik készültek el időben, hanem a teljes vonalat is mindössze 19 hónap alatt megépítették. A földalatti vasút 3688,76 méter lett, ebből az alagút 3225,56 méter, ugyanis a vonal a Hősök tere mögött a felszínen tett meg 436 métert. 1896 áprilisában már ún. műtanrendőri bejárást tartottak és a megállapított hiányosságok gyors pótlását követően május 2-án már elindult a forgalom az európai kontinens első földalattiján. Május 8-án az uralkodó is utazott a számára elkészített 20-as pályaszámú szalonkocsin (ezt sajnos a hetvenes években szétvágták). Ekkor a császár és király „legkegyelmesebben megengedte” – olvasható a Földalatti Vasúti Múzeumban őrzött eredeti kótáblán –, hogy a vasút felvegye a nevét. Ettől fogva egészen a második világháború végéig a kisföldalatti hivatalos neve Ferencz József Földalatti Vasút lett.

A kocsik a Vörösmarty térről (akkor még Giszella tér) a Széchenyi fürdőig (akkor még Artézi fürdő) jártak. A Hősök tere mögött a felszínre érkező járművek az Állatkertnél és a fürdőnél

álltak meg. Az 1973-as meghosszabbításkor – amikor a vonalat teljesen a föld alá vezették és elnyerte mai formáját – szabadon maradt a ligetben a Wünsch Róbert tervezte híd, ami a vágányok fölé magasodott egykor. Az ország első vasbeton hídjaként ma is műemlékként áll és őrzi a 120 évvel ezelőtti idők emlékét.

Eredetileg a megállók fölé díszes lejárócsarnokokat emeltek, kivéve az Opera és a szem-

Ma már talán furcsa úgy fogalmazni, hogy előbb volt földalatti közlekedés Budapesten, mint mondjuk New Yorkban, vagy Berlinben, de vitathatatlan, hogy Balázs Mór és a magyar főváros akkoriban egy szempillantás alatt beíródott a világtörténelem lapjaira.

közi Drechsler-palota előtti megállókhöz, ugyanis ezeket az épületeket még részben sem akarták eltakarni. Itt kőkorlátokat építettek, míg a többi megállónál szép kioszkokat húztak a lépcsők fölé. A legnagyobb, legdíszesebb lejárócsarnok a Deák téren épült. Ezt a magyar Brüggemann György tervezte és maga mintegy 102 négyzetméteres alapterületével, bádognopolájával, cink-ornamentikás díszzeivel egészen 1925-ig állt a téren. Akkorra már a többit is elbontották, a modernizmus és a dinamikus városfejlődés jegyében.

A földalatti békésen vészelte át a magyar történelem legtragikusabb éveit is. A második világháborús ostrom idején ugyan megsérült és az 1956-os utcai harcokban is károkat szenvedett, de szerencsére mindkét esetben viszonylag rövid ideig tartó üzemszünet és gyors javítás keretein belül orvosolhatóak voltak a bajok. A régi kocsik egészen az 1973-as hosszabbításig, vagyis mintegy hetvenhét éven

át közlekedtek. A vonal 1995-ben, a millicentenáriumi eseményekre megújult és az 1980-as évekre jócskán megkopott, lepusztult képét visszavarázsozták az eredeti fényére. Az Andrássy út és

a kisföldalatti hamarosan felkerült az UNESCO világörökségi listájára.

Ma már talán furcsa úgy fogalmazni, hogy előbb volt földalatti közlekedés Budapesten, mint mondjuk New Yorkban, vagy Berlinben, de vitathatatlan, hogy Balázs Mór és a magyar főváros akkoriban egy szempillantás alatt beíródott a világtörténelem lapjaira. Immáron 120 éve mondhatjuk el, hogy a kontinens első földalattija a miénk. Mindezt valójában egyetlen ember zsenialitásának köszönhetjük.

Zs.G.

MÁR CSAK NÉHÁNY

Megújult, modern, magas szolgáltatási színvonalú, rendezett, akadálymentes, zöld, és néhány hét múlva átadják az utasoknak, valamint az ott élőknek. Korábbi önmagára csak egy legyező alakú épülettető és egy szobor emlékeztet majd. Rekonstrukcióján napi szinten átlagosan 150 munkavállaló és 10 munkagép dolgozik 2015 januárja óta, amelyet megelőzően közel 45 évig gyakorlatilag mindennemű fejlesztést nélkülöznie kellett. Mi az? Cikkünk elolvasását nemcsak annak ajánljuk, aki még nem jött rá, hanem annak is, aki már tudja, hiszen rengeteg érdekességet szedtünk össze az elmúlt évtizedek egyik legnagyobb fővárosi beruházásáról.



2015. január 12-én kezdődött el Buda egyik legfontosabb, egyúttal legforgalmasabb csomópontjának és közösségi terének felújítása. A korábban több éven át ígért, de Tarlós István főpolgármester programjában már kiemelt projektként szereplő fejlesztés érdemi tervezése 2011-ben a Fővárosi Önkormányzat kiemelt beruházásaként az alapoktól kezdődött meg. A kormány jelentős mértékben finanszírozza az átépítést. A teret érintő villamoshálózat a budai fonódó projekt európai uniós forrásainak felhasználásával újult meg, a tér egyéb kiviteli munkáinak finanszírozása pedig fővárosi, illetve állami forrásokból történik. A tér teljes felújítására mintegy nettó 5,3 milliárd forint áll rendelkezésre.

A közel 45 évig „érintetlen”, minden fejlesztést nélkülöző teret 2015. január 12. óta

a metróépület szerkezetének kivételével szinte teljesen lebontották. Ennek megfelelően eltűnt a térről a metrókijárat melletti épület (amelyben korábban egy bisztró üzemelt), a teret déli oldaláról határoló utcáról a térre vezető gyalogshíd és lépcső, az öreg telefonfülkékkel is egybeépített gombák, valamint a hosszú idő óta használatlan villamosforduló. A metró felszíni épületét modern arculatú, tágas üvegfalú létesítménnyé alakították át. A tér két szimbolikus műtárgya, - egy óra és egy sellőt ábrázoló szökőkút – nem tűnt el örökre: az időt egy új, hat méter magas, háromszög alapú látszóbeton oszlop tetején lévő digitális berendezés mutatja majd, a szobrot pedig már restaurálták és újra felállították a Krisztina körút mentén. Számos közművezeték – köztük vasúti, elektromos és távközlési kábeleket,

víz- és távhő-vezetékeket, csatornaszakaszokat – is cserélni kellett, nyomvonalukat pedig több esetben megváltoztatni.

A bontás és a tér közötti, metró-, villamos-, busz- és gyalogosforgalmát az átépítés alatt is biztosító ideiglenes építési munkák miatt sokszor változott a teret érintő közösségi közlekedési járatok forgalma, a közút forgalmi rendje, valamint a javasolt gyalogosfolyosók vonalvezetése. Ezek a változások folyamatosan nyomon követhetők a BKK honlapján e célra létrehozott aloldalon, emellett az érintetteket a nagyobb változások előtt szórólapokon is tájékoztattuk. A több budai kiemelt közlekedési útvonal keresztezésében elhelyezkedő teret napi szinten mintegy 200 000 ember veszi igénybe. Éppen ezért forgalmának fenntartása a felújítás ideje alatt igen pontos tervezést és

HÉT AZ ÁTADÁSIG

szervezést igényel mind a BKK, mind a kivitelező részéről. Az ott lakók visszajelzései pozitívak, sokan örülnek a tér felújításának és már várják, hogy teljesen használatba vehessék.

A 2012-ben lefolytatott építészeti tervpályázaton kiválasztott új építészeti-arculati koncepció modern eleganciával, igen egyszerű építészeti eszközökkel teszi emberközelibbé és jobban használhatóvá a teret. A rekonstrukció eredményeképpen új arculatú, magas szolgáltatási színvonalú, a korábbiánál sokkal jobban használható, akadálymentes tér jön létre, mely erősíti a közösségi, a gyalogos- és a kerékpáros közlekedés szerepét a térségben, ugyanakkor nem helyezi hátrányba az autós közlekedést sem. Akadálymentes kapcsolatok jönnek létre a tér valamennyi irányában, ehhez kapcsolódva mozgólépcső és lift épül a tér feletti utcában lévő autóbusz-megállók felé. Az utasok szempontjait előtérbe állítva alakítják ki az autóbusz-végállomásokat és a villamosmegállókat. A teret határoló utakat és a villamosvágányok nyomvonalát a korábbihoz hasonló módon, de részleteiben jobban átgondolva alakították ki. A peronok részben fedettek lesznek. Csökken az autóbusz-parkolók területének nagysága és átépül a teret határoló útfelületek jelentős része. A metrókijárat épülete már átalakult, megszűntek az oldalsó épületszárnyak, a korábban zárt és barátságtalan épület ma már tágas és könnyed hatást kelt. A kereskedelmi funkciókat az új szolgáltatóépületbe, valamint a tér déli részén található támfalépületbe helyezik el.

A tér a biciklisek számára is minden irányban kényelmesen és biztonságosan átjárható lesz, új kerékpárút is rendelkezésükre áll, amely mellett MOL Bubi állomás kap helyet. Megszűnnek a rendezetlen bódék, a tér építészeti arculata egységesül, és nő a zöldfelületek aránya is: a téren és közvetlen közelében a projekt végéig összesen 182 db új fát telepítenek; ezen felül több mint 700 négyzetméter füvesített terület és több mint tízezer dísznövény teszi a jövőben barátságosabbá. A téren áthaladó gyalogosokat a burkolatba rejtett LED-világítás sávok vezetik majd. Új, európai színvonalú, integrált szolgáltatásokat nyújtó BKK-ügyfélközpont nyílik a téren, ahol a közlekedéssel kapcsolatos minden ügy – a jegy- és bérletvásárlás, MOL Bubi-ügyintézés, taxipanasz-kezelés stb. – elintézhető, és az itt dolgozó munkatársak általános utastájékoztatót is nyújtanak.

A BKK és a tér felújításának kivitelezője a tér elkészült elemeit fokozatosan, ütemezetten adja át, ennek eredményeként augusztus eleje óta felújított vágányokon újra a tér északi oldalára, a modern látványvilágú térburkolattal és perontetővel ellátott, már a tér átépítése utáni hangulatát idéző végállomási helyére érkezik a 4-es és a 6-os villamos. A budai fonódó villamoshálózat január közepi elindulása óta nem kell már sokat gyalogolni a teret érintő villamosvonalak és egyéb közösségi közlekedési járatok közötti átszálláskor, sőt, immár átszállás nélkül is el lehet jutni villamossal akár Óbudára is.

Elkészült az összes vágányépítési, vasúti elektromossági munka, folyamatosan épül az új térburkolat, a tér számos új épülete – közöttük az új szolgáltató-, és a metróépület – kész. A közműépítések, -kiváltások, ennek részeként az elektromos, a víz-, a csatorna, a távhő-, vala-

mint a távközlési hálózat átépítése is elkészült. Az összes elkezdődtek a növénytelepítési munkák is, amelyek tavasszal folytatódnak. Befejeződött a metróépületen belüli Gömböc kivitelezése is; a Gömböcöt egy magyar mérnöki találmány ihlette: ez az első ismert homogén test, melynek egy stabil és egy instabil, azaz összesen két egyensúlyi pontja van. A felújításból hátralevő néhány héten a támfalépület szakipari munkáit, a környezetrendezési és térburkolási munkákat végzik még el, továbbá hátra vannak még a BKV üzemi épületének homlokzatépítési munkái, az új óra elhelyezése, a szökőkutak beüzemelése és az utcabútorok elhelyezése.

Nos, aki még mindig nem tudja, Budapest melyik terének felújításáról írtunk cikkünkben, annak a következő lapszámban eláruljuk.

Budapesti Közlekedési Központ

A FELÚJÍTÁS SZÁMOKBAN

- A tér teljes felújítására mintegy nettó 5,3 milliárd forint áll rendelkezésre.
- A tér területén átlagosan 150 munkavállaló és 10 munkagép dolgozik nap mint nap. Ez alól csak az állami ünnepnapok jelentenek kivételt.
- A felújítás során több mint 1000 köbméter épület-, mintegy 100 tonna acél-, és közel 3000 négyzetméter betonszerkezetet, továbbá 3800 méter útszegélyt, és közel 1390 méter sínpályát bontottak el.
- Közműkiváltásként és -építésként 3800 méter légkábelt bontottak el, közel 3000 méter csatornavezetékét, 6500 méter távközlési kábelt, és több mint 3300 méter, a tömegközlekedési szolgáltatás biztosításához szükséges kábelt fektettek le.
- A tér felújításán 2015 július végéig egy 30 méter magas, 55 méter gémkinyúlású toronydarú is dolgozott, amelynek teherbírása a legtávolabbi, 55 méteres ponton 1,65 tonna.
- Az építkezéshez szükség volt betondaráló használatára is: a 87,5 tonna súlyú gép átlagosan óránként 65-90 tonna anyagot volt képes ledarálni a beton minőségétől függően. A betondarálék arra alkalmas részét ismét felhasználták az útalapok készítéséhez, ezzel csökkentve a keletkező hulladék mennyiségét, egyúttal védve a környezetet.
- A felújítás alatt eddig öt alkalommal találtak II. világháborús robbanószerkezeteket, két-két alkalommal pedig páncéltörő gránátot, illetve levegő-föld bombát. A teret és környékét minden esetben lezárták, a tűzszerészek megvizsgálták és elszállították a bombatesteket. Ezekben az esetekben a tér felújítása miatti aktuális, ideiglenes forgalmi rendet a rendőrségi zárásoknak megfelelően azonnal át kell alakítani. Ezt a BKK forgalomirányítói minden alkalommal rendkívül precíz munkával, kiemelt figyelemmel oldották meg.
- A rekonstrukció földmunkái közben négy alkalommal találtak emberi maradványokat, ebből egy alkalommal II. világháborús holttestet. A honvédség régészei borotvát, pénzt és egy korabeli budapesti ruházati áruháza kártyáját találták meg nála. A 61-es villamos pályája mellett egy 17. századi temető maradványai kerültek elő. Az egyik sírban talált koponya sérüléseiből a Budapesti Történeti Múzeum munkatársai megállapították, hogy az illető erőszakos halált halt. A jó szervezés és a Budapesti Történeti Múzeummal történő kiváló együttműködés eredményeképpen a régészeti leletmentés jelentősen nem akadályozta az építkezést.
- A tér felújítása 2015. január 12-én indult és 2016. május 10-ére készül el.





120 éves
**A KONTINENS ELSŐ
FÖLDALATTIJA**

A KÉK METRÓ FELÚJÍTÁSA

Budapest hármas metróvonalának alagútjában idén 40 éve indult el az utasforgalom. A jelenlegi 17,3 km hosszú pályaszakasz és 20 állomás 5 lépcsőben készült el 20 év alatt. A ma kék metróként emlegetett vonal észak-déli irányban szeli át a város pesti oldalát. A főváros leghosszabb és legtöbb utast szállító eszköze, amely a közösségi közlekedésben nélkülözhetetlen szerepet tölt be. A rendkívül népszerű hármas metró mára elhasználódott és elavulttá vált, hiszen építése óta átfogó korszerűsítésre nem került sor. Évekig tartó előkészület, hosszú elemzések, tervezési- és szervezési folyamatok, több ezer oldalnyi megvalósíthatósági tanulmány, döntéshozók támogatása és kollégák kitartó munkája kellett ahhoz, hogy végre ez év végén elkezdődhessen a rekonstrukció.



Milyen változások várhatók?

A vonalszakasz fejlesztési munkái során alapkövetelmény a 80 km/h tervezési sebesség biztosítása. Megtörténik a felépítmény egységesítése, lehetővé válik az igénybevételnek megfelelő 75 cm-es alátámasztási távolság szerinti leerősítés kialakítása. Teljes körű gépészeti felújítás történik. Alapvető műszaki fejlesztések várhatók az utasok biztonsága érdekében, melynek részeként a legújabb előírásoknak megfelelő tűzvédelmi rendszer épül, és korszerű szellőzőrendszer létesül, mely vízködoltó berendezés telepítésével egészül ki. Az utazóközönség számára közel 340 db segélykérő berendezés válik elérhetővé, az állomási és központi diszpécser munkáját 160 darab monitor és 500 darab korszerű IP kamera segíti, ami szükség esetén gyorsabb és hatékonyabb beavatkozást tesz lehetővé. Megújulnak az állomások, az utasforgalmi terek. A hagyományos világítóberendezéseket LED-es lámpateszt váltják fel. A tájékoztatóban 2060 darab új hangszóró és 180 darab vizuális tábla, valamint 300 darab központi vezérlésű óra nyújt segítséget. A felújítás során hozzávetőlegesen 32000

négyszetméter padlóburkolat cseréje történik. A metróvonal kommunikációs- és felügyeleti rendszerei számára 10 Gbit/s sávszélességű adatátviteli hálózat létesül. A meglévő mozgólépcsők felújításán, cseréjén kívül új kényelmi mozgólépcsők és felvonók is épülnek, így a 20 állomásból 13 állomáson állnak majd az utasok rendelkezésére felvonók, illetve a Pöttyös utcai megálló kivételével minden állomáson igénybe vehető lesz mozgólépcső a peronszint-ről való feljutáshoz. Az esélyegyenlőség feltételeinek megteremtése és biztosítása az egyik legnehezebben kezelhető probléma a projekt kapcsán, egyrészt a beruházás finanszírozási keretei, másrészt a metróvonal adottságai és elhelyezkedése miatt. Civil szervezetek, szakértők és Társaságunk képviselői között folyamatos a konzultáció annak érdekében, hogy a korszerűsítés a kor elvárásainak és a növekvő igényeknek megfeleljen. Az infrastruktúra fejlesztése elsősorban az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Programból (IKOP), tehát európai uniós támogatás segítségével valósul meg a tervek szerint. 2015. december 4-én jelent meg a „Fenntartható városi közle-

kedés fejlesztése és elővárosi vasúti elérhetőség javítása a Közép-magyarországi régióban” című kiemelt felhívás, amelyre a támogatási kérelem benyújtása megtörtént. Jelenleg folyamatban van a pályázati dokumentáció tartalmi értékelése.

Hogyan kivitelezhetők a tervek?

Rendkívül jól szervezett, összehangolt munka által. A felújításnak három év alatt el kell készülnie. A munkálatok három szakaszban és három ütemben valósulnak meg. Az első ütemben az északi, Újpest-Kőbánya-Kispest – Lehel tér állomások közötti szakasz és a déli, Nagyvárud tér – Kőbánya-Kispest közötti szakasz rekonstrukciója történik, a második ütemben a középső - Lehel tér és Nagyvárud tér közötti - szakasz kerül átépítésre, és végül harmadik ütemben a Lehel téri és Nagyvárud téri állomások újjáépítése következik.

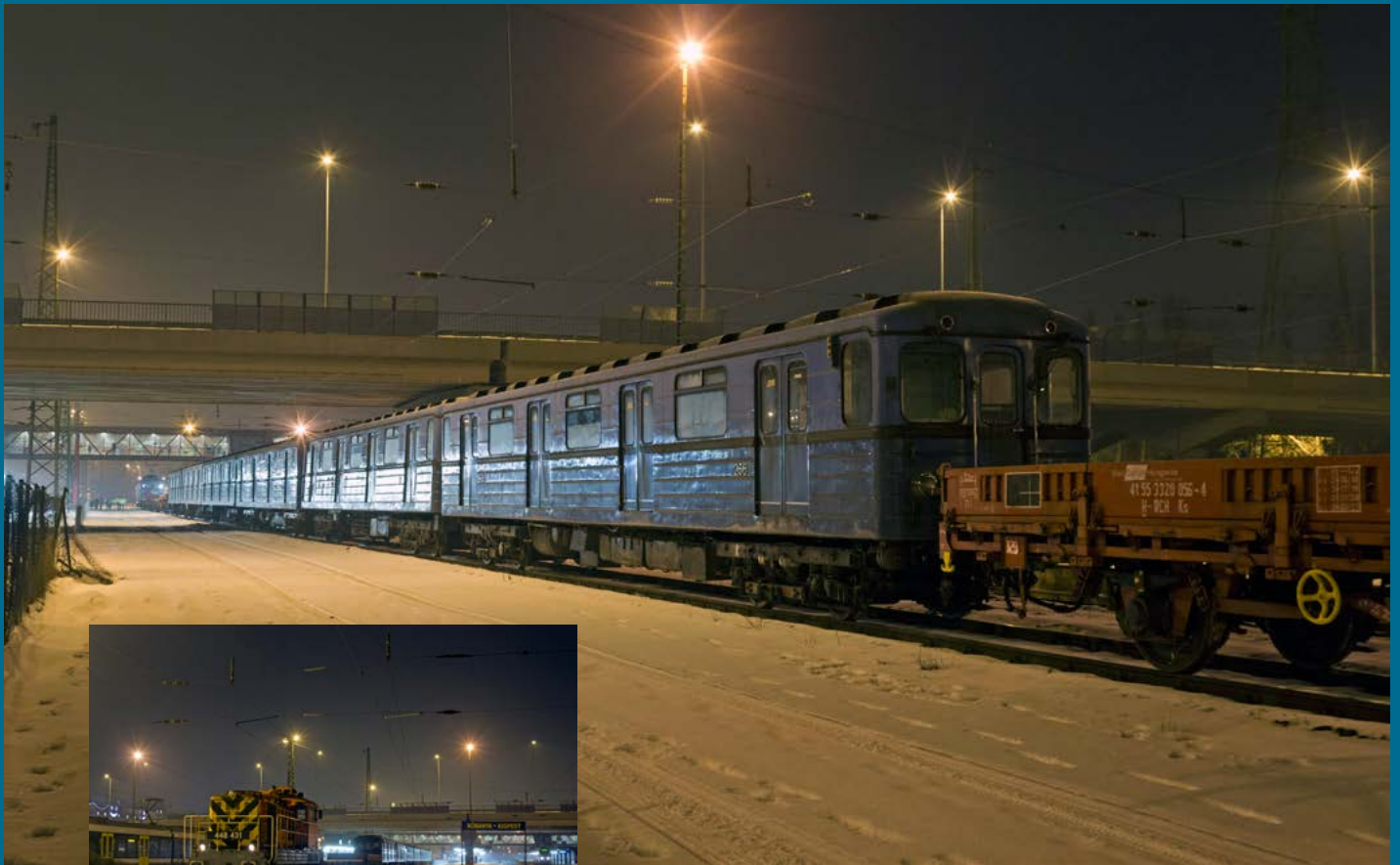
És addig, amíg elkészül a felújítás?

Az utasforgalom biztosítására felszíni pótló hálózat kerül kialakításra, melynek alappillére minden ütemben a metró nyomvonalát követő metrópótló buszok indítása. A buszok számára ideiglenes végállomások, útkorrekciók, megállóhelyek létesülnek, továbbá forgalmi rend változások fogják segíteni a közösségi közlekedés lehető leghatékonyabb megoldását, többek között járatsűrítésekkel azokon a vonalakon, ahol alternatív útvonalak, és kötöttpályás hálózat is rendelkezésre áll, illetve a közlekedési jelzőlámpák szabályozása és buszsávok kialakítása révén. A szükséges előkészítő munkálatok a felújításhoz ütemezve és igazodva kezdődnek, előreláthatólag augusztus végén. A felújításra kerülő szakasz munkálatai teljes zárás mellett történnek, a többi szakaszon a metrószervekények üzemszerűen fognak közlekedni. Célunk, hogy egy kulturált, modern, a lehető legtöbb szempont figyelembevételével felújított metróvonal álljon utazóközönségünk rendelkezésére 2019 őszére.

V.J.

ÚJABB MÉRFÖLDKÖHÖZ ÉRT A BUDAPESTI METRÓ TÖRTÉNELME

A Kőér utcai járműtelepről elindult hosszú útjára az első transzport elsőként a 329, 3051, 3060, 3025, 251 és 266 pályaszámú kocsikkal. Ezeket a járműveket érinti a felújítás első szakasza.



A metrókocsik előtt és után az úgynevezett fékezőkocsikat láthatjuk, ezek szükségese-
sek a teljes vonat megfékeztségéhez.

A dízel először a KöKi vasútállomás 8. vágányára húzta ki a kocsisort – ez közvetlen
kapcsolatban van a Metró É-D-i Járműteleppel –, majd áttáltak a 6. vágányra.

Miközben elvégezték a papírmunkát, a dízelmozdony lekapcsolódott a vonatról. In-
nen már a H-CER vasúttársaság villanymozdonya indította el a vonatot Szlovákia
felé. A menet Szobon keresztül, Ukrajnát megkerülve Fehéroroszországon át érkezik
majd meg a Metrowagonmash telepére.



VILLAMOS ENERGIA VISSZATÁPLÁLÁS A BKV ZRT. METRÓ KELET-NYUGATI VONALÁNAK ÁRAMELLÁTÁSI RENDSZERÉBE

A versenyszférában az energiahatékonyság egyre fontosabb tényezővé vált az utóbbi években. A vállalkozások döntő többségében egy-két almérő üzembeállításával az energiahatékonyság pontosan mérhető. Más a helyzet a BKV-nál, ahol a járművek a villamos energia visszatáplálás során egyenként is visszatáplálóként jelennek meg, tehát minden egyes járműre almérőt kellene felszerelni, hogy az energiahatékonyságot számszerűsíteni lehessen.

Elvileg a BKV-nál az autóbusz járatokat kivéve minden közlekedési forma villamos energia visszatápláló lehet, amennyiben a járműveket megfelelő berendezésekkel látjuk el, amelyek képesek a fékezéskor keletkező energia visszatáplálására. Így az utóbbi években vásárolt és Budapesten üzembeállított villamosok és trolibuszok is képesek a villamos energia visszatáplálására, de az energiahatékonyság kimérése és bizonyítása nem lehetséges. A metró vonalain azonban a vontatási energiahatékonyság mérhető és bizonyítható.

A járművek fékezése során keletkező energia hasznosulása is többféle, úgymint a tárolt energia felhasználása közvetlenül a járművek indulásakor, a hálózatra visszatáplált energia hasznosulása a tápkörzetben éppen induló járművek révén, illetve a tárolt energia hasznosulása a tápkörzetbe beérkező jármű indulását követően. Utolsóként lehet említeni a „nem vontatási” hálózatra történő visszatáplálást, ekkor a tápkörzetekben nem tartózkodik terhelés (jármű), így a keletkező villamos energiát áramirányítók felhasználásával vagy a jelenlévő kommunális jellegű, vagy a közép feszültségű váltakozó áramú szolgáltatói hálózatra továbbítjuk.

Az energia-visszatáplálás, vagyis a rekuperáció azon túl, hogy növeli az energiahatékonyságot, nagymértékben csökkenti a „hulladékhő” által okozott kedvezőtlen hatásokat is, mely különösen a metróközlekedés zárt környezetében fontos.

A négy létező metróvonal közül az energiahatékonyság csak a kelet-nyugati metróvonalon bizonyítható, mert a már korábban is üzemelő metróvonalak közül egyedül az említett metróvonal rendelkezik olyan szerelvényekkel, amelyek képesek a villamos energia visszatáplálás megvalósítására.

A rekonstrukció során mind a vontatási villamosenergia-fogyasztásban, mind a segédüzemi villamosenergia-fogyasztásban keletkezett villamosenergia-megtakarítás. A segédüzemi rész rekonstrukciója során azonban olyan berendezések is beszerelésre kerültek, amelyek többlet villamosenergia-fogyasztást eredményeztek. Tisztán csak a vontatási villamosenergia-megtakarítás mutatható be.

Az M2 metróvonalon további energiamegtakarítást értünk el az automatikus vonatvezetés (ATC) alkalmazásával, mely az optimalizált indítási, kifutási és fékezési jelleggörbék révén a szükséges, de minimális energiafelhasználást szem előtt tartva „vezeti” a szerelvényeket.

Az egyes rendszerelemek műszaki tulajdonságai összességében meghatározzák az energiahatékonyság mértékét.

A mért értékek alapján az automatikus vonatvezetés hatása 3,6%, amely mutatja a vezérelt és nem vezérelt üzemmód közötti különbség mértékét. Az Alstom szerelvények visszatápláló képességéből adódó megtakarítás mértéke a teljes megtakarításhoz képest 12,2–16,6%, mely



köszönhető a korszerű járműnek és a hatékony menetrendnek. Az infrastrukturális rendszer elemek jó hatásfoka és optimális szabályozása következtében adódó megtakarítás az összes megtakarítást tekintve 7–11,5%. A fenti paramétereket összesítve látható, hogy a teljes megtakarítás mértéke az előző években azonos vonalon közlekedtetett orosz szerelvények fogyasztási adatait bázisnak tekintve hozzávetőlegesen 23,35%.

A PROJEKT HOZZÁJÁRULÁSA A VIRTUÁLIS ERŐMŰ PROGRAMHOZ

Az energiahatékonyság bemutatására a kelet-nyugati vonal rekonstrukciója előtti három évet és a rekonstrukció utáni próbafuttatások nélküli első évet vesszük figyelembe.

A kelet-nyugati metróvonal rekonstrukció előtti 2010–12. évi átlagos vontatási villamosenergia-fogyasztása: 26 639 987 kWh.

A kelet-nyugati metróvonal rekonstrukció utáni vontatási villamosenergia-fogyasztása: 20 419 432 kWh.

Fentiek alapján a felújítás eredményeként 6 221 MWh villamosenergia-megtakarítást sikerült elérni.

A VEP szempontjából elfogadható villamos teljesítménycsökkenés:

$$PVEP = QVE \times \eta / \tau_{CS} = (6\,221 \text{ MWh} : 6000 \text{ h} =) 1036,8 \text{ kW}$$

Összegezve: a Villamos energia visszatáplálás a BKV Zrt. Metró Kelet-Nyugati vonalának áramellátási rendszerébe projekt 1036,8 kW értékkel járult hozzá a Virtuális erőmű építéséhez.

Zentai L., Buday Á., László T.

HATALMAS METRÓBALESET LONDONBAN!

Szerencsére csak gyakorlat...

Március elején négynapos egységes reagálási gyakorlatot rendeztek Londonban, melyen Olaszország és Ciprus mentőcsapatai mellett az Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság égisze alatt megalakult, speciális helyzetekben bevethető HUNOR – a magyar hivatásos nehéz kutató-mentő mentőszervezet – is részt vett, 76 fővel. A gyakorlat során a 2005-ös londoni metróhálózat ellen elkövetett robbantás-sorozathoz hasonló metróbalesetet szimulálnak. A forgatókönyv szerint Waterloo állomáson nyolc metrószerelvény ütközik össze, a baleset következtében az alagút összeomlik, több száz embert – köztük mozgásérülteket és a nyelvet nem beszélő turistákat – kell kimenteni a méteres betondarabok és megrongálódott metrószerelvények fogságából, melyhez nemzetközi segítségre van szükség. A katasztrófavédelem ügyeletére befutó riasztást követően, rövid eligazítás után a HUNOR mentőcsapata azonnal a helyszínre utazik, hogy megkezdje a mentést.

Az esemény fő célja az volt, hogy a tagállamok mentőcsapatai begyakorolják az Európai Unió polgári védelmi mechanizmusának rendszerét, hogy éles helyzetben minden zökkenőmentesen, vagy legalábbis rutinosabban menjen. A szervezők – 20 konténer és több ezer tonnányi törmelék felhasználásával – közel egy évig építették a szimuláció helyszínéül szolgáló alagútrendszerrel összekapcsolt élethű metróállomást.

A magyar speciális mentőcsapat a BKV területein sajátította el a metróemelés technikáját

Az első gyakorlatot a BKV Fehér úti járműtelepén tartották, ahol a HUNOR csapata a XIV. Kerületi Hivatásos Tűzoltó-parancsnokság segítségével elsajátította az Alstom kocsis szakszerű emelésének technikáját. Pár héttel később pedig az M4 Rákóczi téri és II. János Pál pápa téri állomásai közötti alagútszakaszon tartottak gyakorlatot. A feltevés



szerint egy ismeretlen személy a Rákóczi téri állomás peronjáról szabálytalanul a II. János Pál pápa téri állomás felé indult el a menekülő járdán, amíg – a két alagutat összekötő átjáró után – egy szerelvény maga alá nem sodorta. A járművezető – miután észlelte a balesetet – azonnal vészfékezésbe kezdett, melynek hatására az első motorkocsiban elektromos zárlat és füst keletkezett, ezt követően a tűzjelző berendezés tüzet jelzett és beindította a hő- és füstelvezető berendezést, és a jármű az alagútban ragadt. A szerelvényen tartózkodó utasok csak a pálya feszültség-mentesítése után tudták kinyitni az ajtókat, ám nem mindenki volt képes saját erejéből elhagyni a vonatot. További ne-

hézséget okozott, hogy a beszorult személy kiemelése csak az első kocsi megemelésével volt lehetséges. A HUNOR csapatának az volt a feladata, hogy kimentse a szerelvényben ragadt utasokat, (azaz a Nemzeti Közszerelési Egyetem hallgatóit), illetve a jármű alá szorult sérültet a BKV munkatársainak közreműködésével, akik leginkább helyismeretükkel tudták segíteni a mentést. A gyakorlat során fontos szerepet játszott a kárhelyparancsnok és a BKV Központi Forgalmi Menetirányító közötti kommunikáció gyakorlása, valamint a beépített tűzvédelmi berendezések, felszerelések működésének, üzembiztonságának ellenőrzése is.

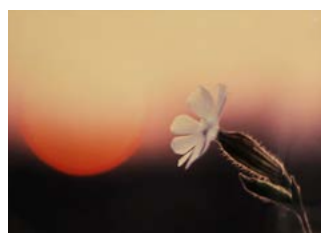
S.O.



Idén újra a Földalatti Vasúti Múzeumban várja a látogatókat a BKV-s Amatőr Művészek alkotásaiból rendezett kiállításunk. A 2009-ben indult kezdeményezés célja, hogy megmutassuk, a BKV-nál dolgozó járművezetők, forgalmi- műszaki- és adminisztratív dolgozók nem csak munkájukban teljesítenek nagyszerűen, de szabadidejükben is kiválóan alkotnak valamely művészeti ágban. Idén tizenhárom munkatársunk munkái – festmények, grafikák, fotóművészeti alkotások – tekinthetők meg a Deák téri múzeumban. Jöjjenek és nézzék meg kollégáik műveit április 17-ig (BKV-s utazási igazolvánnyal a kiállítás látogatása ingyenes).



NEGYEDSZ





ER IS BAM

A KIÁLLÍTÓ KOLLÉGÁK

ANDA JUDIT

ANTALFI-FARKAS ERZSÉBET

BÁKAI LÁSZLÓ

BROCSKÓ KRISZTINA

CSÁKÓ LÁSZLÓ

KERESZTES FERENC

KOVÁCS VILMOS

MÜLLER GYÖRGY

PINTÉR ISTVÁN

PINTÉR LÁSZLÓ

RÁBA KRISZTINA

ROMÁN MÁRTA

SZABÓNÉ H. ERZSÉBET

Metró K-Ny Forgalmi Szolgálat, Vonatközeledési Üzem, Metró-járművezető

Beruházási és Fejlesztési Főosztály, Kiemelt projektiroda, nemzetközi munkatárs

Metró É-D Forgalmi Szolgálat, Állomási Diszpécser

Turisztikai Osztály, turisztikai főelőadó

Villamos Pálya és Műtárgyfenntartási Sz., Pálya Zavarelhárító ü., pályamunkás

ATÜI Trolibusz Divízió, Forgalmi Üzem,autóbuszvezető

Metró K-Ny Forgalmi Szolgálat, motorkocsi vezető

M3 műszaki ügyeletes

Villamos Infrastruktúra Műszaki Osztály, Üzemviteli csoport, műszaki ellenőr

ATÜI Kelenföld, buszvető

Metró É-D Forgalmi Szolgálat, Állomási diszpécser

Nyugdíjas

Metró É-D Forgalmi Szolgálat, metróvezető

Festmény

Fotóművészeti alkotás

Festmény

Festmény

Foszforeszkáló olajfestmény

Festmény

Festmény

Fotóművészeti alkotás

Grafika

Rajz

Fotóművészeti alkotás

Papírmetszet, grafika

Fotóművészeti alkotás

Tavaszi programajánló

3. HÚSVÉTI BÁRÁNYFESZTIVÁL 2016. március 26-28. között
Városliget, Vajdahunyad vára

A gasztronómiai élményeken túl a látogatók bepillantást nyerhetnek, hogy milyen sokoldalúan használható fel a juh gyapja. A gyermekek ingyenes kézműves foglalkozásokon vehetnek részt, és ismerkedhetnek a gyapjúval, a nyuszi és bárány simogatóban pedig állatokkal is találkozhatnak.

A fesztivál ideje alatt a színpadon folyamatosan váltják egymást a programok és népi játékok, de klasszikus húsvéti multságok is várják az egész családot, a népi hagyományokat, szokásokat fellelevenítve. Külön érdekesség, hogy a több száz bárányból készült gasztronómiai különlegességet nem csak megkóstolhatják, de annak elkészítését is megtanulhatják az érdeklődők.

BUDAPESTI TAVASZI FESZTIVÁL április 8-24. között

Az idei rendezvénysorozaton több mint 50 fantasztikus előadás, kiállítás és koncert közül választhatunk. Idén ünnepeljük Bartók Béla születésének 135. évfordulóját, így a Fesztivál több programja is kapcsolódik e jeles apropóhoz. A nyitóhangversenyen hosszú évek után újra a fellépők között köszönhetjük a Budapesti Fesztivál Zenekart, David Robertson vezényletével és Kim Kashkashian közreműködésével Bartók Brácsaversenye is elhangzik.

A Fesztiválon több kínai témájú programra is számíthatunk. A Magyar Nemzeti Múzeum a kínai és európai történelem egyik legizgalmasabb érintkezési területét mutatja be A selyem útja című, kiemelkedő műtárgykincsekben gazdag tárlatán. Ehhez kapcsolódva fiatal, valamint befutott kínai tervezők és a selyem magyar szerelmese, Katti Zoób ruháit is megcsodálhatják az érdeklődők.

Az Erkel Színházban Puccini Turandot című operáját a Kínai Nemzeti Opera előadásában tekinthetjük meg. Az előadás érdekessége, hogy minden szereplő, a zenekar és a kórus is Pekingből érkezik.

Liszt Ferenc, a magyar és egyetemes zenetörténet kiemelkedő alakja tiszteletére ismét műsorra tűzik a komponista és kortársai darabjait, valamint olyan alkotásokat, amelyeket a mester ihletett. A zeneszerző egyik, Weimarban komponált főműve, a Krisztus című oratórium a Staatskapelle Weimar és a Magyar Rádió Énekkarának előadásában csendül fel. Liszt inspirálta Dubrovay László: Faust, az elkárhozott című szerzeményét, a Pécsi Balett táncosaival most először láthatja a közönség.

II. SZÉKELY FESZTIVÁL – Gasztrokulturális majális
Millenáris, május 5-8. között

A majális célja bemutatni a mai Székelyföld kulturális és gasztronómiai értékeit. Emellett természetesen igazi székely vendégszeretettel várják a nagyvilágban szétszóródott valamennyi honfitársukat is. A három nap során a látogatók énekelhetnek és táncolhatnak, megkóstolhatják a kézműves-ételeket és italokat, de ami talán a legfontosabb, megismerhetik a székely embert virtusával, észjárásával együtt.

színház

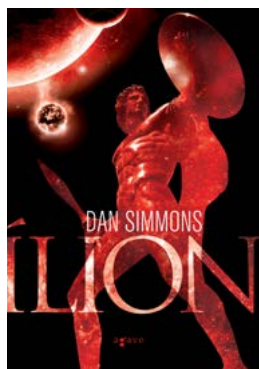
A HÖLGY FECSEG ÉS NYOMOZ

Mindannyian ismerjük azt az embertípust, akinek mindig van véleménye, mindenről tud, és mindig mindent jobban tud. És ezt el is mondja. Lehetőleg azonnal, és jó hangosan. A mindennapokban szörnyen idegesítő ez a jelenség, azonban a színpadon – egy olyan zseniális előadó által megformálva, mint Vári Éva – nagyon szórakoztató. Gálvölgyi János, a szegény hekus csak mellékszereplő lehet a saját

nyomozásában a min-

den lében kanál idős titkárnő mellett, aki úgy véli, hogy egy gyilkosság szemtanúja volt. Persze az előadás végére kiderül, hogy semmi sem úgy történt, ahogy azt első pillanatban gondoltuk. És hogy ki a gyilkos? A Játékszínben megtudhatja...

Demjén Anikó



könyv

DAN SIMMONS: ILION

Dan Simmons az Ilionban pontosan azt hozza, amit várunk: döbbenetes helyszíneket, alaposan kidolgozott, szeretnivaló karaktereket és elképesztő kalandokat. Letehetetlen könyv és követik egymást az események, szinte feledésbe merül, hogy az egésznek van (lesz) egy végkimenetele. A nagy izgalomban sokszor csak a következő lépésre, az adott helyzet meg-

oldására vagyunk kíváncsiak, miközben a háttérben kérdések sokasága vár válaszra; hogy kerül a trójai háború a Marsra?

Kik is valójában a görög istenek? Mi történt a Földön az emberekkel? Hova lettek? Mi okozza a sugárzást a Marson? És még sorolhatnám, de ehelyett azt mondom, vegyék kézbe az Iliont és kalandozzanak istenek, emberek és imádnivaló robotszerű lények társaságában. Érdeemes.

Fodor Zsanett



színház

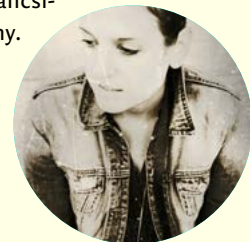
MINDENT ÉVÁRÓL

A szerény, kedves, visszahúzódozó, az élet által meggyötört Éva beleszökken a színházi világ forgatagába, ahol az ünnepektől színész, Margo védőszárnyai alá veszi. De Éva egyben szép, fiatal, ambiciózus és nem is annyira ártatlan... De vajon tud-e mindent az öregedés belső démonával küzdő diva pártfogoltjáról, a gátlástalanul érvényesülő Éváról?

A történetet az 1950-ben készült, azonos című fekete-fehér hollywoodi filmmel vált igazi klasszikussá. A darabot most a Belvárosi Színház tűzte színpadára Pelsőczy Réka rendezésében. Nevetés, feszültség, emberi gyengeségek és erős kötődések, dráma és kacagás – mindazoknak, akik arra is kíváncsiak, mi történik, miután legördült a függöny.

Szereplők: Hernádi Judit, Kovács Patricia, Egri Márta, Mészáros Máté, Szikszai Rémusz, Márton András, Bercsényi Péter, Rujder Vivien.

Kovács Edina



Virágültetés

2016. április 22.

Tegyük szebbé környezetünket!

*Ezért ebben az évben is arra kérjük kollégáinkat,
hogy a Föld Napján ültessenek növényt
a BKV minden telephelyén.*

A részletekről hamarosan tájékoztatjuk kollégáinkat.

PAPRIKA TÁRKONY PARADICSOM SNIDLING SZUROK

Konyhakert a

Tavasszal, amikor előbújnak az első erősebb napsugarak, eljön a kertészkedés, az ültetés ideje. Az alábbi ötletekkel azoknak segítünk, akik saját kert híján sem szeretnék lemondani arról, hogy friss fűszernövényekkel, paradicsommal, paprikával ízesítsék ételleinket. A lakásba „lopott” természet pedig lehetőséget ad arra, hogy egy kis kreativitással és minimális kezűgyességgel a tenyérnyi kis kertek egyben otthonunk díszei legyenek.

Fűszernövények neveléséhez választhatunk hagyományos cserepeket, műanyag kaspókat, konzervdobozokat. A díszítéshez pedig akrilfestéket, dekupázs technikát, spárgát, csillámport használhatunk. A ragasztásos technikánál figyeljünk arra, hogy ha szükséges, egy lakkréteggel tegyük vízállóvá a díszítést.

Festésnél maszkoló szalaggal mintákat takarhatunk ki a felületen, így a díszítés része maradhat a cserép eredeti színe is.

Ha fekete táblafestéket használunk, krétával könnyen írhatunk a kaspóra. Nem csak kedves üzeneteket hagyhatunk, a feliratok segíthetnek abban is, hogy melyik cserépbe mit ültettünk.

Amíg nem bújnak ki a növények, nehézséget okozhat, hogy melyik edénybe mit ültettünk. A vidám, színes, felírtos jelölők szintén segítenek az azonosításban. Ezek készülhetnek jégkrémes pálcából, parafa dugóból, fakanálból, de még a törött cserepet sem kell kidobni: filccel írhatunk rá és dróttal a növény mellé szúrhatjuk.

FORRÁS: otthonos.reblog.hu
toriejayne.com
www.whimzeecal.com
dollarstorecrafts.com
dekorella.hu



KFÜ BORSMENTA KAKUKKFÜ MAJORÁNNA BAZSALIKOM kaspóban



Ültethetünk magról és kifejlett palántáról is. A bazsalikomot takarás nélkül, a többi magot fél centiméter mélyre helyezük a földbe, majd figyelve, hogy ne száradjon ki a föld, öntözzük rendszeresen. Fontos a vízelvezetés, ezért ha olyan edénybe ültetünk, amelyen nincsen kifolyó nyílás, készítsünk vízelvezető réteget törött cserépből, kavicsokból az alján, így a növények nem állnak majd vízben. Palántázáshoz elég csak visszaemlékezni általános iskolai tanulmányainkra: a paradicsom és paprika magokat először tejfölös pohárban, kevés földdel kezdjük nevelgetni, majd amikor a palántán megjelenik a második sor levél, ültessük kisebb cserépbe. Ha megjelenik a 4.-5. sorlevél is, a végleges, 20 cm körüli kaspóba ültethetjük.

A HOBBIK TESZIK TELJESSÉ AZ ÉLETEM

Pesti János hangszereivel és fafaragásairól készült fotókkal már bemutatkozott a BAM közönségének, az idei BAM4 megnyitón azonban citeramuzsikáját élvezhették a résztvevők.

Honnan ered a zene iránti szeretete?

A szép énekhangomat és talán a zene iránti érdeklődésemet is édesapámtól örököltem, citerázni pedig kisiskolás koromban tanultam meg egyik tanítómtól.

Édesapja is zenész volt, vagy esetleg valaki más a családban?

Nem, egyáltalán nem, csak kifejezetten jó énekhangja volt, de „fellépni” csak Húsvétkor láttuk, a Passióban ő játszotta Júdást. Öten vagyunk testvérek, de édesapámon és rajtam kívül a családban senki nem volt muzikális, még az ikertestvérem sem. Én meg már tizenéves koromban nagy érdeklődéssel hallgattam a népzenei és nótaműsorokat a rádióban és a televízióban, neves művészekről tanultam a citera hangszer megszólaltatását. Pribojszky Mátyás citeraművész lett a példaképem, mesterem és tanítóm – ő hozta létre az első országos citeratábort, és az ő Nemzetközi Citeratáborában tanultam 15 éven keresztül. A citerázás sok embert közel hozott hozzám. Persze több mesterkurzuson is részt vettem, és szerepeltem népzenei találkozók, minősítések is. Így nem csak a citeraművészet elsajátítása során találkoztam neves mesterekkel; első ének tanárom – akitől a nótáéneklés alapjait tanulhattam meg – Gencsi Sári volt, de tanított, korrepetált Horváth Eszter és Hegedűs Valér valamint Kovács Magda is. A nótáéneklés mellett viszont nem hagytam abba a citerázást sem.

Érdekes, hogy a hobbijai szerteágazók, mégis egy irányba mutatnak...

Igen, a faragásaim is kapcsolódnak a zenéhez – ha nem is mindegyik –, hiszen hangszereket, citerákat is faragok. Elég korán, 18 éves ko-

romban nekifogtam megtanulni a fafaragás művészetét, és ehhez épp kapóra jött a 19 hónapig tartó katonaság, ahol lehetőségem volt a gyakorlásra. Így ma már nem csak megszólaltatni tudom a hangszert, hanem el is tudom készíteni.

Biztosan nem könnyű belezúfolni a szabadidejébe az összes kedvtelést.

Valóban nem, az idő sajnos véges, és elég sok meghívást is kapok fellépésekre. Jelenleg a vecsési Balla Péter Népdalkör tagja vagyok, énekelek is, de elsősorban mint szóló citerás. Rendszeresen fellépünk belföldön és külföldön is. Hatszoros Aranypáva Nagydíjasok vagyunk ezzel a népdalkörrel. Sok fáradtsággal jár, sok a próba és a fellépés is, de jó érzés, hogy szeretnek minket, büszkeséggel tölt el, hogy hív-

nak minket, díjazzák a munkánkat. Március 4-én például a 100 Tagú Cigányzenekar előtt léptünk fel Vecsésen, ami óriási megtiszteltetés. A Pomázi Népdalkörben is citerázom, a farsangi időszakban bálon is felléptem.

Szerencsére zenei és nótáéneklési kötelezettségei mellett a fafaragást sem hagyta abba, számos kiállításon vett már részt fafaragásaival.

Így van, és a munkáimat rendszeresen zsűriztettem a Népi Iparművészeti Tanácsnál, itt nyertem el a „Népművészet Palota Mestere” címet. Szeretném egyszer megszerezni a Népi Iparművész címet is.

Hogy jut ideje munka mellett ennyi mindenre?

A munkabeosztásom miatt sajnos egyre kevesebb idő jut a művészetek gyakorlására, de a zene, az éneklés, a fafaragás életem szerves részét képezik, így megoldom. Ha hívnak valahova, már előre úgy kérem a beosztást, hogy el tudjak menni. Ezek a hobbi teszik teljessé az életemet.

F.Zs.



NÉVJEGY

PESTI JÁNOS 1987. szeptember 29. óta dolgozik a BKV-nál, az Óbudai Autóbuszgarázsban járművezető. Szabadidejében zenél, énekel, farag – hangszert is készít.

A hagyományos baráti társaságok alapja az egyenrangúság, az egymás közti kölcsönös érzelmek, a hasonló érdeklődési kör. A baráti kör általában nyitott kifelé is, nem uralkodik benne szigorú hierarchia, s emiatt nem nagyon kell számolni belső viszállyokkal sem.

KLIKKESEDÉS ÉS KIKÖZÖSÍTÉS

Mi a különbség egy szimpla baráti kör és egy klikk között?

KLIKKESEDÉS

Ez egy normális csoportfolyamat, sok sikert, önbizalmat adhat egy ilyen társaság, de jellemző rá, hogy nem a közös értékek a fontosak, hanem inkább az, hogy kiket fogadnak be és kiket nem. Előfordul, hogy a magukat kiemelkedőnek tartó gyerekek lenézik a gyengébben teljesítőket, vagy a külsőségek alapján ítélik meg a kívülállókról. A klikknek mindig van egy főnöke, ő jelöli ki a többiek helyét a rendszeren belül. Hozzá tartozik egy-két jó barátja, ők élvezik a feltétlen bizalmát. A klikken kívüliek számára sokszor vonzónak tűnhet ez a csoportosulás, de érdemes alaposan meggondolni a csatlakozást, mert – bár ki is lehet általa emelkedni – be is szűkítheti, tönkre is teheti az egyenrangú baráti kapcsolatokat.

Ha a gyermek nem tagja egy klikknek, nagyon rosszul is érezheti magát, kiközösítésként is megélheti ezt a szituációt.

Nem kell feltétlenül klikkesedni ahhoz, hogy az iskolás jól érezze magát a bőrében. Lényeges, hogy képes legyen mindenkivel szót érteni, nem elítélni, megítélni, és legyen olyan osztálytársa, barátja, akivel megbeszélheti a problémáit, a gondjait, az örömeit. Ha mégis azt tapasztalja, hogy kizárták valahonnan, beszéljen erről őszintén azokkal, akikben megbízik. Fontos, hogy soha ne zárkózzon magába, ne titkolja el a rossz érzéseit.



KIKÖZÖSÍTÉS

A legtöbb szülő számára az a legfontosabb, hogy gyermeke tanulmányi átlaga rendben legyen, ezért ha az eredmények jók, elképzelhető, hogy nem is figyel oda arra, ha gyermeke nem érzi jól magát az iskolában, nem is gondol arra, hogy azért, mert kiközösítik a társai.

MI LEHET A KIKÖZÖSÍTÉS OKA?

A válasz egyszerű: a kiközösített gyermek nem jobb, nem rosszabb, mint a többiek... ő – a többség szemében – más. Az ok bármi lehet a külső adottságoktól a tanulmányi eredményig.

Egy azonban mindegyik esetben közös: a kiközösített gyermek önértékelése súlyosan sérülhet, ha hónapokig, rosszabb esetben évekig azt kell megélnie, hogy nem hívják játszani,

nem ülnek mellé a padban, nem akarnak vele egy csapatba kerülni, vagy ha egy csoport közelébe lép a nem kedvelt társ, annak tagjai elhallgatnak, vagy éppen közösen kinevetik. Az ilyen gyerek pedig szépen lassan áldozattá válik. Éppen ezért nagyon fontos, hogy a szülő időben észrevegye, és ha kell, lépjen.

A szülő felelőssége abban rejlik, hogy ha észreveszi ezeket a jeleket, bátorítsa a gyereket, tanítsa meg számára azokat az eszközöket, amelyekkel megküzdhet a kiközösítéssel. Kicsi kortól kezdve érdemes a bizalmat, a kapcsolatot kiépíteni a gyerekekkel, hogy mindent bátran elmondhasson a szülőknek, így már korán megtanítható neki, hogyan kezeljen bizonyos társas helyzeteket és problémákat.

Először is a gyerek önbizalmát és értékrendjét helyre kell állítani és fel kell dolgozni a kiváltó eseményeket. Ha megbízik bennünk, hamar elmondja, szinte kiömlik belőle a történet, s kérdésekkel irányítva a beszámolóját hamar megtalálhatjuk a probléma gyökerét. Ne azzal bátorítsuk, hogy „de igenis szeretnek az osztálytársaid!”, hanem szembesítsük saját pozitív tulajdonságaival, belső értékeivel! Vegyük észre ezeket a jó tulajdonságokat, és hangsúlyozzuk neki! Tudatosítani kell benne, hogy neki kell akarnia a változást, mert ha a kisugárzása javul, elfogadóbb a társaival szemben, a környezete is jobban elfogadja őt, kevésbé akarják bántani.

KMT

5 JEL, AMELY SZINTE EGYÉRTELMŰEN JELZI A BAJT

- Szűkszavúvá, hallgataggyá válik a korábban cserfes gyermek.
- Éjszaka bepisil, és a hirtelen fellépő vizeleti panaszok mögött nem szervi problémák állnak.
- Rosszul alszik, szorong egyedül a sötétben.
- Étvágytalan, a kedvenc ételeit is csak turkálja.
- Meglepően agresszív lesz a kisebb testvérével, a szüleivel.

JOGOSÍTVÁNY KEDVEZMÉNNYEL!

Elméleti tandíj 30.000 Ft helyett 20.000 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 a Tóth Zoltán Autósiskolában
címünk: 1143 Bp. Hungária krt. 136. fszt. 10.
További információ: 20/323-4688 (bármikor hívható)
1/321-7008 (H-K-CS: 13.00)

AKCIÓS WELLNESS GYÓGYÜDÜLÉS HAJDÚSZOBOSZLÓN

WELLNESS & GYÓGYKEZELÉS csomag: Az ár tartalmazza a félpanziós ellátást (bővített kontinentális reggeli, kétfogásos meleg vacsora), a wellness centrum korlátlan használatát (finn szauna, gőzfürdő, infrakabin, pezsgőfürdő) és a négynapos gyógykezeléssel egybekötött (a TB által) Gyógyfürdő és Árpád Uszoda fürdőbelépőt. Június 27-től augusztus 28-ig és október 20-23-ig svédasztalos reggeli opció felár ellenében. Utószezon (2015.08.23-tól) és Előszezon (2016.06.18-ig):> 5 nap/4 éj 27 990 Ft/fő (hétfő-péntek)> 6 nap/5 éj 29 990 Ft/fő (vasárnap-péntek)> 8 nap/7 éj 39 990 Ft/fő (vasárnap-vasárnap) Főszezon (2016.06.19. – 2016.08.21.):> 5 nap/4 éj 39 990 Ft/fő (hétfő-péntek)> 6 nap/5 éj 44 990 Ft/fő (vasárnap-péntek) 8 nap/7 éj 59 990 Ft/fő (vasárnap-vasárnap)

HÉTVÉGI WELLNESS csomag: Az ár tartalmazza a félpanziós ellátást (bővített kontinentális reggeli, kétfogásos meleg vacsora) és a kétnapos Gyógyfürdő fürdőbelépőt. Utószezon (2016.08.25-től) és Előszezon (2016.06.18-ig):> 3 nap/2 éj 14 990 Ft/fő (péntek-vasárnap) Főszezon (2016.06.19. – 2016.08.21.):> 3 nap/2 éj 19 990 Ft/fő (péntek-vasárnap)

BKV-DOLGOZÓK ÉS NYUGDÍJASOK RÉSZÉRE AZ ADOTT ÁRAKBÓL
5% KEDVEZMÉNYT BIZTOSÍTUNK.

Az árak nem tartalmazzák a 450 Ft/fő/éj idegenforgalmi adót
Erzsébet utalvány, Széchenyi Pihenő kártya, egészségpénztár elfogadóhely.
Telefon 06-30/856-4990, 06-52/750-282, www.primavilla.hu

Cavident

az egészséges
fogakért

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

Tavaszi 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.

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


BKV. ÖNNEK JÁR.



TÁMOGASSA ADÓJA EGY SZÁZALÉKÁVAL A BKV ELŐRE SC SZABADIDŐSPORT ALAPÍTVÁNYT!

Minden befizetést a szabadidősport céljaira költünk,
az Alapítványban dolgozók önkéntesen és ingyenes látják el
tevékenységüket.

A formanyomtatványt május 20-áig lehet leadni a munkáltatónál.

MOZGÁSBAN MAGAZIN

A Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság magazinja • www.bkv.hu • bkvzrt@bkv.hu • 2016. tavasz
Lapigazgató: Dr. Székelyné Pásztor Erzsébet • Főszerkesztő: Fodor Zsanett • 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: Conint-Print Kft. • 1115 Budapest, Bartók Béla út 105-113. • Ügyvezető igazgató: Váradi Attila

Aranybogrács



Idén április 16-án rendezzük meg a BKV szokásos, immár negyedik Aranybogrács főzőversenyét. Ezúttal babgulyás-főzésre hívunk mindenkit, akinek van kedve velünk tölteni ezt a – reményeink szerint szép – tavaszi napot. A csapatok jelentkezését április 1-ig fogadjuk a jelentkezes@bkv.hu címre, csapatnév megadásával.

Társasági Kapcsolatok Iroda

Április 16.

BKV Előre pálya

Anamorfózis



Az anamorfózis az ana- (vissza-), illetve morphosis (változás) görög szavakból alkotott kifejezés, ami azokat a felismerhetetlenné torzított képeket írja le, amelyek csak egy adott nézőpontból, vagy egy rájuk helyezett tükrötárgy segítségével válnak újra láthatóvá. Legjellemzőbb válfaja az úgynevezett optikai anamorfózis, amellyel sok más alkotó mellett Leonardo da Vinci is kísérletezett, de jellegzetes példája ifj. Hans Holbein Követek című műve is. Ezeknél az alkotásoknál ahhoz, hogy az ábrázolt tárgy a helyes arányokat vegye fel, csupán a megfelelő látószöget kell megtalálni.