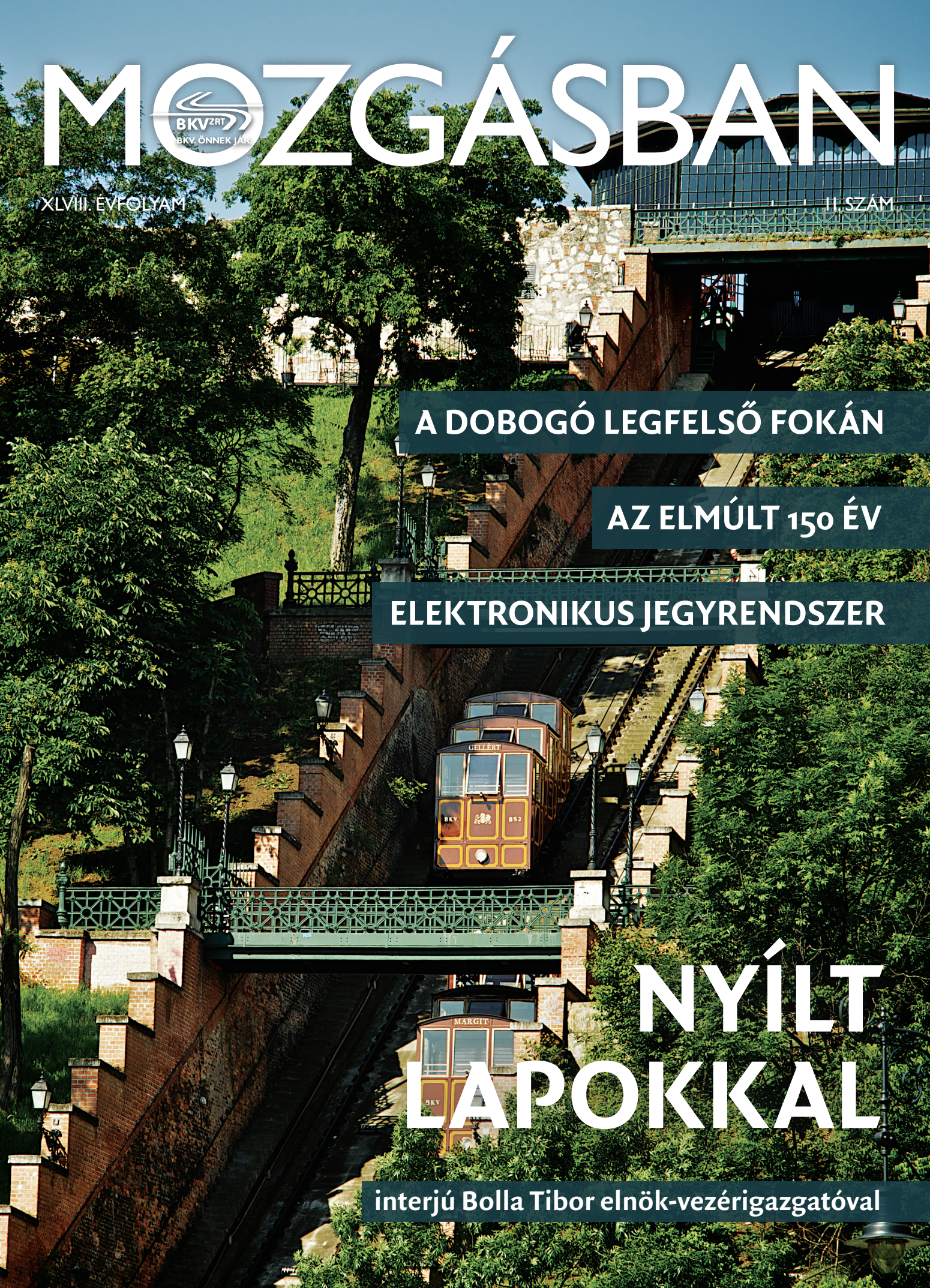
MOZGÁSBAN

BKV ZRT
BKV ÖNNEK JÁR

XLVIII. ÉVFOLYAM

11. SZÁM



A DOBOGÓ LEGFELSŐ FOKÁN

AZ ELMÚLT 150 ÉV

ELEKTRONIKUS JEGYRENDSZER

NYÍLT LAPOKKAL

interjú Bolla Tibor elnök-vezérigazgatóval

VIII. BKV Focikupa

őszi forduló

Újra várunk mindenkit a pályán!

Előre SC Sportpálya, 2016. szeptember 17., szombat

Jelentkezni 2016. szeptember 7-ig, a szokásos módon e-mailben lehet a csapattagok névsorával és a csapatkapitányok elérhetőségeivel a ***jelentkezes@bkv.hu*** címen.

Kedves Kollégák!

Életünket a szakadatlan változás és a benne itt-ott fellelhető állandóság határozza meg: a megszokott rutin éppúgy része mindennapjainknak, mint az újabbnál újabb kihívások. A magazin összeállításában is alapvető volt a kettősség megjelenése: szólni a múltról, de közben előre tekinteni, beszélni a fontos kérdésekről és közben szem előtt tartani azt is, hogy egy könnyed nyári napon is találhassanak olvasnivalót a lapban.

Kishíreinkkel bemutatjuk, mi történik hazánkban és a nagyvilágban. Visszatekintünk a villamosközlekedés 150 évére, és a Budavári Sikló 30 éves évfordulójáról is megemlékezünk. Vezérigazgatói interjúnkban körüljárjuk az M3 felújítást, valamint érintjük a HÉV ágazatot leginkább foglalkoztató kérdéseket is. Összeállítást láthatnak a Modulo buszokról, amelyek beszerzésével nemcsak a környezetünket óvjuk, de új lökést adhat a honi autóbuszgyártás számára is, valamint bemutatjuk az első, Budapestre érkező metrószerelvényt is. Mindig igyekszünk megmutatni azokat az értékeket, amelyekre büszkék vagyunk, ilyenek azok a kollégák is, akik a saját szakmájukban kiemelkedő eredményt érnek el, így olvashatnak az V. Villamosvezető Európa-bajnokságon taroló, valamint a Járművezetők Országos Versenyén kitűnő eredményt elérő kollégáinkról. Bemutatjuk Loványi Esztert is, aki nincs már ugyan a BKV kötelekében, de szívesen emlékszik vissza az itt töltött évekre. Kiderül, milyen új feladatok, kihívások szólították el a BKV-tól és azt is megtudhatják, ki is Kuku.

Azt reméljük, hogy akár a pihenőben, akár otthon olvassák a magazint, este a vacsora után vagy hétvégén a kert végében, de találnak olyan cikket, amit érdekesnek találnak.

Jó olvasást kívánunk!

TARTALOM

Hírek 4–7

Nyílt lapokkal – Bolla Tibor 8–9

Elektronikus jegyrendszer 10

Felújított metró 11

Új elektromos buszok 12

MILLFAV 13

A dobogó legfelső fokán 14

Az ország legjobbjai 15

Poszter 16–17

Széll Kálmán tér 18-19

A Budavári Sikló 20-21

Visszapillantó 22-23

A sokféleség értéke 24-25

Környezettudatosság 26-27

Mindennapi pszichológia 28

Ajánló 29-30

Hirdetés 31

ELKEZDŐDÖTT A VEZETŐFÜLKÉK ELBONTÁSA AZ M4 SZERELVÉNYEIBEN Örömmel számolhatunk be arról, hogy kollégáink megkezdték az M4 vonalon közlekedő metrókocsik ideiglenes vezetőfülkéinek elbontását, melynek köszönhetően nemsokára a fővárosban egyedülálló utazási élményben lehet részünk: a vonat szélvédőjén keresztül különleges rálátásunk lesz a metróalagútra. A bontást követően a vezetőfülkét az utastértől elválasztó válaszfal és a vezetőülés eltűnik, így a vonat befogadóképessége kismértékben megnövekszik. A vezetőpult és az azon található kezelőszervek – a jelenlegi állapotnak megfelelően – megmaradnak, azonban egy zárható fedéllel lesznek leburkolva.

JELENTKEZZETEK, VAGY JELÖLJETEK! A BKK keresi az év buszvezetőjét és trolibuszvezetőjét! A kampányban a BKV, a Volán, a VT-Arriva, a T&J Busz Projekt Kft. busz- és trolivezetői vehetnek részt. Amennyiben valaki úgy érzi, hogy kollégája, vagy esetleg saját maga kiérdemelné az Év autóbuszvezetője vagy az Év trolibuszvezetője címet, ne habozzon jelölni vagy jelentkezni!

MÚZEUMOK MAJÁLISA A BKV MÚZEUMAIVAL Idén is részt vettünk a hazai múzeumokat és kulturális intézményeket felvonultató Múzeumok Majálisán. A május 21-22-én a Nemzeti Múzeum kertjében megrendezett majális alatt rengetegen voltak kíváncsiak múzeumainkra és a budapesti földalatti vasút átadásának 120 éves évfordulójáról megemlékező programjainkra; minden korosztály lelkesen oldotta meg a millenniumi földalatti történetével kapcsolatos kvízeinket. Maga Ferenc József – azaz a császárnak öltözött hasonmás – is ellátogatott hozzánk, és élénken érdeklődött az egykor róla elnevezett földalatti vasútról.

A BKV DEÁK TÉRI FÖLDALATTI VASÚTI MÚZEUMA IDÉN IS RÉSZT VESZ A MÚZEUMOK ÉJSZAKÁJÁN

A Múzeumok Éjszakája program keretében múzeumunk éjszaka is nyitva tart: június 25-én 18.00-24.00 között tekinthetik meg kiállításainkat az érdeklődők. A millenniumi földalatti egykori alagútjában kialakított múzeum állandó kiállítása mellett ezúttal az idén 120. születésnapját ünneplő földalatti vasút kerek évfordulójáról megemlékezve egy időszaki fotókiállítással is várjuk látogatóinkat. Az időszaki tárlaton a 120 év legérdekesebb, legmeghatározóbb pillanataiból mutatunk be válogatást.

A Múzeumok Éjszakájára érvényes karszalagokat a BKV Földalatti Vasúti Múzeumának jegypénztárában is meg lehet vásárolni. Bővebb információk a www.bkv.hu oldalon találhatók.

TAVASZI FOCIKUPA A tavasz első napsugarai minden focistát előcsalogatnak a tornatermekből. Április 9-én a BKV Focikupa indulói is felhúzták a sportszárat és az Előre pályán megvívtak a vándorkupáért. Idén 16 csapat jelentkezett a felhívásunkra, akik közül – természetesen nemes küzdelemben – végül négy dobogós került ki. Az első helyezett a Metró Áram, a második a Mikrobusz, a két harmadik pedig a Menedzsment és a BKK1 csapata lett. Ezúton is gratulálunk minden résztvevőnek! Az őszi fordulóban találkozunk!

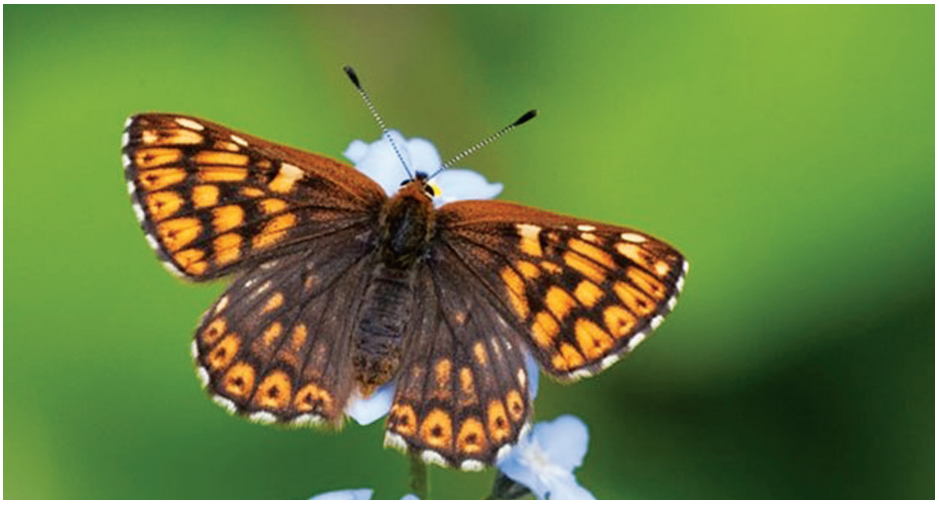
BUSEXPO 2016 Idén április 20-án rendezte meg a Magánvállalkozók Nemzeti Fuvarozó Ipartestülete (NiT Hungary) a Busxpo-t, Magyarország egyedülálló buszos személyszállítási kiállítását. A nagyszabású expóval egybekötött XXII. Országos Személyszállítási Szakmai Konferencia a nagy érdeklődésre való tekintettel közel 5000 m2 területen zajlott Zsámbékon a drivingcamp Hungary vezetéstechnikai pályán. A rendezvényen a buszos személyszállítás hazai és külföldi képviselői is lehetőséget kaptak a bemutatkozásra. A mintegy 40 kiállító között az olyan nagy hazai gyártókat láthattunk, mint a Rába, a Kravtex, a K-F Service Solutions, de a kiállított típusok között megtaláltuk a Fordot, az ISUZU-t, az IVECO-t, a MAN-t, a Mercedest, a Scaniát, a SETRA-t, a VDL BOVA-t és a VOLVO-t is. A Szakmai Konferencia neves felszólalói a hazai és a nemzetközi személyszállítási lehetőségeket is tárgyalták. A konferencia kiemelt témája volt a küszöbön álló hazai közszolgáltatási piacnyitás, illetve a szolgáltatások környezetét meghatározó folyamatok, változások áttekintése a turisztikai célú személyszállításban. Az eseményen a legmodernebb buszok mellett a veterán járművek is helyet kaptak.

Hírek itthonról

PÁRIZSBAN JÁRT A MODULO A világ legnagyobb kompozit iparági szereplőket képviselő szervezete, a JEC Group Innovációs Díjban részesítette a Modulo elektromos buszcsaládot tervező magyar Evopro csoportot és a kompozit kocsitestet gyártó orosz NCC-t (Nanotechnology Center of Composites) a városi tömegközlekedés kategóriában. Mészáros Csaba az Evopro és Molnár Péter az NCC képviseletében olyan nagynevű gyártók mellett vehette át a kitüntetést, mint az osztrák KTM Technologies, a német BMW és Audi, vagy az olasz Automobili Lamborghini. A nyertes Modulo buszból a látogatók egy 8 méteres, tisztán elektromos hajtású járművet vehetnek szemügyre közelről, amely Társaságunk számára készült. A Maform stúdió formatervei alapján készült járműhöz a magyar Evopro mérnökiroda által tervezett és az orosz NCC által tökéletesített gyártási technológia eredményeként az üvegszál-kompozit, szendvicsszerkezetű, vékony keresztmetszetű, önhordó váz egyedülálló megoldást kínál a buszgyártásban. A moduláris felépítés költséghatékony sorozatgyártást tesz lehetővé, továbbá ugyanazon modulfajtákból különböző méretű járművek ragaszthatók össze ugyanazzal a gyártási eljárással. A díjnyertes vázszerkezet előnyei közül kiemelkedik, hogy ultrakönnyű, ezáltal kisebb fogyasztású és kevesebb káros anyagot kibocsátó jármű építhető belőle; az önhordó kompozitváz korrózióálló, így alacsonyabbak a karbantartási költségek is. A moduláris felépítésnek köszönhető költséghatékony és gyors gyártás versenyelőnyt jelent a hagyományos fémvázas buszokhoz képest. A magyar–orosz közös fejlesztésű autóbusz a saját lábán gurult ki a francia fővárosba. Az út során az öt akkumulátorsorral szerelt busz meghajtására 792 kWh került felhasználásra, a rekuperált energia 103 kWh volt. A fékezési erőből visszanyert energiát is számolva a jármű kilométerenként 0,487 kWh elektromos áramot „fogyasztott" megspórolva ezzel több mint fél tonna szén-dioxid-kibocsátást. A húsz Modulo midibusz forgalomba állásával a magyar fővárost csak London előzi meg az elektromos hajtású közösségi közlekedés terén.

JAPÁN FINANSZÍROZZA PANAMA ÚJ MONORAIL VASÚTJÁT A japán állam állja majd a költségeket, illetve szállítja a szükséges technológiát ahhoz a monorail rendszerű vasútvonalhoz, mely a tervek szerint 2022-re készül el Panamában, és melynek összköltsége eléri majd a 2,6 milliárd dollárt. A Panama Metro 3-as vonal névre hallgató projekt az ország történetének legnagyobb beruházása lesz a Panamai csatorna megépítése óta, előkészítése már folyik, az építkezés pedig 2017-re indulhat el. Közép-Amerika első monorail vasútja 26,75 km hosszan szeli át Panamavárost és 14 állomást számlál majd, segítségével az utasok 45 perc alatt juthatnak el a külvárosokból a városközpontba.

Hírek a világból



VIRÁGZÓ FLÓRA ÉS FAUNA A SÍNEK MELLETT Új élőhelyeket alakítanak ki a vasúti pálya mentén a vadvilág számára London és Oxford között – jelentette be két angol vasúti szolgáltató cég, a Network Rail (NR) és a Chiltern Railways. A projekt egy több mint 10 000 m2-es területet érint, mely az Oxford Parkway és Oxford állomásokat összekötő 5 km-es szakasz mentén húzódik. Az újonnan kialakított táj – melyre fákat, sövényeket és vadvirágokat telepítenek, illetve kisebb tavakat is képeznek - az elképzelések szerint gőtéknek, hüllőknek, borzoknak, denevéreknek, pillangóknak és fecskéknek egyaránt otthont ad majd.

VEZETŐ NÉLKÜLI JÁRMŰVET TESZTEL DUBAI Dubai határozott érdeklődése az okosváros technológiák iránt nemrég szintet lépett, mikor Shaikh Mohammad Bin Rashid Al Maktoum, az Egyesült Arab Emírségek miniszterelnöke bejelentette, hogy 2030-ra Dubai közlekedésének 25 %-a vezető nélküli járművek segítségével bonyolódik majd. Ennek első lépéseként az ország fővárosában megrendezett UITP MENA nevű három napos nemzetközi közlekedési konferencia és szakkiállítás alatt megkezdődtek az EZ10 nevű – az Omnix és EASY Mile közös fejlesztésű elektromos vezető nélküli járművének tesztjei. A 6 üléses, 12 utas szállítására alkalmas járművet kifejezetten rövid távú ingajárat céljára fejlesztették, és már számos városban végeztek vele próbafutásokat.

Újabb sikeres fejlesztés a BKV-nál

FORGALOMBA ÁLL AZ ÁTALAKÍTOTT HÉV PROTOTÍPUS

Köztudott dolog, hogy Társaságunk folyamatosan keresi azokat a lehetőségeket, melyek szolgáltatásunk minőségének javítását szolgálják.

Még 2013-ban indult el az a pilot projekt, melynek célja a HÉV motorkocsik utasterének rekonstrukciója volt, az utasok által kiemelten értékelhető, komfortérzetüket növelő megoldások kialakításának érdekében. Az elképzelés megvalósítását a Beruházási és Műszaki Fejlesztési Főosztály koordinálásával és a BKK-val együttműködve a HÉV Üzemigazgatóság Járműszaki Főmérnökség végezte el, ennek során valósult meg a háromkocsis MXA típusú HÉV szerelvény átalakítása. Az átalakítás során munkatársaink ergonomikus, kedvezőbb térbiztosítású ülésrendszert építettek ki, valamint új elektronikus utastájékoztató rendszert is telepítettek. A belső dizájn is átalakult, frissült a színvilág, illetve megtörtént a kiegészítő elemek, burkolatok, kapaszkodók, csomagtartók újragondolása, a jármű pedig vadonatúj fényezést is kapott. Az utaskomfortot érezhetően javítja majd a járműbe épített klíma, mely főleg a most kezdődő nyári időszakban arathat tetszést utasaink körében. Ha mindez nem volna elég, a felújított szerelvény utasterében Társaságunk ingyenes vezeték nélküli internet elérést is biztosít a HÉV-en utazóknak.

A projekt most befejező állomásához érkezett, a hosszas előkészítést, majd a gondos kivitelezést követően az átalakított HÉV prototípus sikeresen teljesítette az előírt 15000 kilométeres tesztfutását, így június 16-án Bolla Tibor elnök-vezérigazgató a HÉV Üzemigazgatóság és a Beruházási és Műszaki Fejlesztési Főosztály munkatársaival együtt ünnepélyes keretek között gratulált a HÉV szerelvény felújításában résztvevő kollégáknak.

T.G.

10 ÉVE A NAGYKÖRÚT SZOLGÁLATÁBAN

2006. március 14-én érkezett meg Budapestre az első Combino Supra NF12B típusú villamos, amelyet ezután még 39 ilyen típusú jármű követett. A világ legforgalmasabb villamosvonalán közel 220 000 utast szállítanak naponta az alacsonypadlós, klimatizált járművek.

A 4-es 6-os villamos jellegzetes és központi részét képezi a budapesti tömegközlekedésnek, azonban ahhoz, hogy az utasok igényeinek megfeleljen, egyedi kialakítás szükséges: a Siemens Transportation Systems által gyártott 54 méter hosszú és 2,4 méter széles szerelvény 100%-ban alacsonypadlós kialakítású és teljes mértékben átjárható. A járművön 353 férőhely található, melyből 64 ülőhely. További különlegessége, hogy lassításnál a fékezési energiát visszatáplálja a hálózatba, ami pedig a villamos energia megtakarítás szempontjából jelentős. A Combino mindkét oldalán 8-8 darab lengő-tolóajtó biztosítja az utazóközönség zavartalan le- és felszállását. A XXI. század igényeihez igazodva 2008 júniusára pedig a flotta klimatizálása is elkészült.

Ahogy a körúti forgalom sem szünetel, úgy a Combino sem tarthat pihenőt: teljes 24 órában az utasok szolgálatára áll, így nyújtva alternatívát az éjszakai közlekedésben is. Ezzel pedig nem csak a leggyakrabban közlekedő éjszakai járat, hanem az egyetlen olyan kötöttpályás közlekedési eszköz, ami éjjel is feladatot lát el.

F.M.

NYÍLT LAPOKKAL

Bolla Tibor elnök-vezérigazgatóval beszélgettünk.

Megérkezett az első felújított szerelvény az M3 vonalra. Látta már? Hogy tetszik?
Már korábban láttam, még azelőtt, hogy Magyarországra érkezett, és nem volt még ilyen fokú a készültsége – ami egyébként még most sem 100%-os, például a lámpák nem lettek rögzítve szállítás előtt, csak érkezés után. Ilyen apróságokat itthon véglegesítenek. Összességében azt mondhatom, hogy azt kaptuk, amit vártunk, a külsejét illetően a lehető legjobb munkát végezte a Metrowagonmash. A minőségről a próbafutások eredményeinek ismeretében tudok majd beszélni. Összességében pozitív a szerelvény fogadtatása az utazóközönség részéről is, persze még csak képeket láttak, így ők is csupán a külsejéről tudnak véleményt mondani.

Hallani, olvasni, hogy ezek teljesen új szerelvények.
Olvastam ilyen meséket én is. Sajnos vannak olyan emberek, akiknek nem lehet a kedvére tenni, vagy az a küldetésük, hogy mindenben a negatívumot keressék. Mi itt, a BKV-nál örömmel vettük, hogy a felújítás profi módon, határidőre sikerült. Korábban azt terjesztették, hogy nem készül majd el időre az első prototípus szerelvény – most, hogy elkészült, kellett keresni valami más kivetnivalót benne.
A cél az volt, hogy a járművek legalább 20 évig üzemeljenek az elérhető legalacsonyabb áron, azonban bizonyos berendezések kötelező cseréjét már a kiírásban is szerepeltettük. A vállalkozó Metrowagonmash a szerződésben foglaltaknak megfelelően végzi a metrókocsik felújítását, korszerűsítését: a hajtásrendszert a legkorszerűbb elektronikus, visszatáplálásra képes Hitachi gyártmányú aszinkron hajtás váltja fel, teljesen megújul a fékrendszer, illetve a levegőellátásról gondoskodó rendszer is. Mindezeken kívül a metrókocsik külső megjelenése, illetve belső tere is jelentős változásokon esik át. Megtörténik a vezérkocsik homlok kialakításának modernizálása, menekítő ajtók épülnek ki a homlokfalon, és teljesen megújul az utastér. Megvalósul a belső zajcsökkentés, az utastéri ajtóműködtető rendszer teljes felújítása és korszerűsítése, a jármű kommunikációs rendszerének cseréje, korszerűsítése, az utastérben megfigyelő és képrögzítő rendszer beépítése, új utastájékoztató rendszer kiépítése, új férőhelyek kialakítása a mozgáskorlátozottak biztonságos utazásához, illetve az utastér légállapotának javítása kényszerszellőzés kialakításával. Mindezeken felül egy közelmúltban aláírt szerződésmódosítás értelmében a felújított járművek élettartama hosszabb lesz, az eddig garantált 25 évről 30 évre nő. Ezen kívül a Metrowagonmash vállalta azt is, hogy a szállítási határidőt egy hónappal előbbre hozza, továbbá az eredeti szerződésben szereplő egy prototípus helyett további két prototípust is legyárt.
Nem látom be, mi értelme butaságokat terjeszteni. Egyébiránt a vállalkozó részére előírtuk, mit kell minimálisan teljesítenie, cserélnie, ha Ő ettől többet tesz és ezek pozitív dolgok számunkra, és ezért még plusz költséget sem kér tőlünk, akkor érthetetlen számomra, hogy ez miért baj egyeseknek.

Az infrastruktúra felújításról mit lehet tudni?
A felújításhoz szükséges sínek beszerzésére, illetve a hármas metróvonal rekonstrukciójához kapcsolódó kiviteli tervek elkészítésére kiírt nyílt közbeszerzési eljárás sikeres volt, már a szerződéskötés is megtörtént. Erre azért volt szükség korábban, hogy a sínek elkészítése ne növelje a kiviteli munkálatok idejét.
A metró felszíni pótlásához szükséges út- és forgalomtechnikai munkák megvalósítására közzétett felhívásra érkezett ajánlatok az értékelési szakaszban járnak, a további kivitelezői tenderek előkészítése pedig folyamatban van.

Eléggé felborzolták a kedélyeket a sínek, illetve az azok minőségét kritizáló cikkek.
Az én kedélyemet pedig az ilyen cikkek borzolják. Viccet félretéve: a pályafelújítás előkészítő szakaszában a beépítésre kerülő anyagok kiválasztása a legszigorúbb minőségi követelmények alapján történik, a beépítésre kerülő sínszálak bevizsgált, garantált minőségű acélból készülnek. Fel sem merül más lehetőség, hiszen az M3-as metróvonal rekonstrukciója során a teljes pályaszerkezetet elbontják, erre a leerősítések korszerűsítése miatt van szükség.

A vonalon korábban is volt már síncsere. Ezeket is elbontják?
Igen, de újra felhasználjuk, visszaépítjük, hiszen ez a pályaszakasz biztonságosan és megfelelően bonyolítja le a hármas metró forgalmát. Tudni kell, hogy a vonalon korábban végrehajtott síncsere az infrastruktúra rekonstrukciójától független projektként valósult meg, és az infrastruktúra korszerűsítés keretében megrendelt sínek mennyiségének meghatározása természetesen a közelmúltban kicserélt sínek mennyiségének figyelembevételével történt.

Sokakat érdekel, hogy milyen mértékben valósul meg az akadálymentesítés.
A tervezés során minden lehetőséget megragadtunk, hogy kihasználjuk a lehetőségeket az akadálymentesítésre. Sajnos nem minden megállóban van mód ezt megvalósítani, hiszen ahol például lakóház van gyakorlatilag a megálló fölött, és át kellene menni víz-, villanyvezetéken, csatornán, esetleg a házat lebontani, na ezeken a helyeken nem lesz lift, egyszerűen nem tudjuk megoldani. A felszíni közlekedés viszont szépen kiváltja a metrót ott, ahol mozgásukban korlátozott utasaink nem tudják igénybe venni a metrót.
A vonal teljes akadálymentesítése sajnos nem valósul meg; egyrészt műszaki szempontok miatt, másrészt a költségek is korlátokat szabnak a lehetőségeknek. Ez nem jelenti azt, hogy nem teszünk meg mindent azért, hogy a vonal a kerekesszékkel közlekedők számára is elérhető legyen: felszíni akadálymentesített járatokkal és egy jól kialakított, korszerű utastájékoztatási rendszer bevezetésével tudjuk segíteni mozgásukban korlátozott utasaink közlekedését.

A buszos pótlás miatt aggódik?
Nem. Tisztában vagyok vele, hogy nehéz időszak lesz a fővárosiak számára, és ez alatt egyaránt értem az utasokat, az autósokat és magát a BKV-t is, és persze a BKK-t. Legjobb tudásunk szerint felkészülünk, kiváló szakembereink vannak, le tudjuk ezt bonyolítani, azonban nem lesz ugyanolyan, mintha járna a metró, és ezért biztosan érnek majd támadások is bennünket. Ezt a projektet az átadást követően fogják értékelni a budapestiek.

Mi lesz, ha nem lesznek meg időben a pótlóbuszok?
Annyit ígérhetek, hogy a BKV megtesz majd mindent annak érdekében, hogy a saját kapacitásainkkal el tudjuk kezdeni magát a pótlást.

Térjünk is át egy hasonlóan izgalmas témára: hogy áll most a HÉV ágazat kiszervezése?
Dolgozunk rajta. Sokan és sokat foglakozunk ezzel a témával, és most kezd körvonalazódni a végleges irány.

Hogyan érinti a BKV struktúráját, munkavállalóit a HÉV kiszervezés?
Jelenleg folyamatban van az új struktúra kialakítása. Erről nem tudok véglegeset mondani.

Lesz, aki elveszíti a munkáját?
Nem lesz. Létrehozunk egy céget a HÉV ágazatból, és oda átkerül mindenki, aki a HÉV-nél dolgozik, illetve még más kollégák is a támogató szervezetekből. Lesz hivatalos tájékoztatás, amint megszületnek a végleges döntések. Többet erről most tényleg nem mondhatok.

Milyen további járműfejlesztést, illetve járműbeszerzést akarnak véghezvinni az elektromos Modulo buszok mintájára?
A Modulo buszok forgalomba állítása több szempontból is fontos lépés volt a BKV Zrt. történetében. Egyrészt egy teljesen új, ráadásul magyar fejlesztésű és gyártású buszcsoporttal tudtuk fiatalítani a járműparkunkat, másrészt pedig a Moduló null-emissziós kialakításának köszönhetően gyakorlatilag nincs károsanyag kibocsátása, ami pedig a környezetkímélésben jelent hatalmas előrelépést. Fő szándékunk, hogy az utazóközönség ne csak „egyszerű járműbeszerzésnek" tekintse, hanem lássák azt is, hogy Társaságunknál kiemelt projektként kezelik a fenntartható fejlődést, illetve annak biztosítását.
Ennek a programnak voltak az első képviselői az elektromos buszok, amikhez terveink szerint további járművek fognak csatlakozni. A BKV Zrt. folyamatosan arra törekszik, hogy a lehetőségeihez mérten a legkorszerűbb megoldások kivitelezésével biztosítsa a járműbeszerzést, illetve a fejlesztést.
Ez történhet önerőből, vagy a Modulókhoz hasonlóan kormányzati támogatással is. Keresni fogjuk ezeket a lehetőségeket és az adott helyzetet kiértékelve fogjuk meghozni azokat a döntéseket, amelyek a leginkább szolgálják a fővárosi tömegközlekedés előrehaladását.

Sokat hallani mostanság a Stadionok irodaház eladásáról. Mi az igazság?
Az igazság az, hogy egy régi, előnytelen szerződésből próbáljuk kihozni a legjobbat.
A BKV Zrt. 2008. április 22-én kötött adásvételi szerződéssel értékesítette az ingatlan 1371/7970-ed (17,2%) tulajdoni hányadát a WS-nek (Wel-Stadt Immobilien Kft.), és ezzel az ingatlan osztatlan közös tulajdonba került.
Annak idején az adásvételi szerződésben rögzítésre került a Vevő teljes ingatlanra vonatkozó fejlesztési terve (parkoló, irodaház fejlesztés), amely a metróállomás fejlesztését is magában foglalja. Ugyanebben a dokumentumban szerepel a közös tulajdon megszüntetésének szándéka oly módon, hogy a WS megvásárolja a BKV Zrt. tulajdonrészét. Az akkori szerződés szerint a tulajdonostárs a beruházás során megvalósuló – a metróállomást, ill. az utasforgalmat kiszolgáló – fejlesztés költségét a vételárba történő beszámítással kívánta rendezni. A felek kötelezettséget vállaltak arra, hogy a fejlesztési terv megvalósítására együttműködési megállapodást kötnek, mely együttműködési megállapodás 2008. augusztus 07-i dátummal létrejött.
Ezt a hátrányos állapotot az elmúlt években többször próbáltuk felszámolni. A jogi lehetőségek és azok pénzügyi hatásai részletes elemzését követően a BKV Zrt. elkészíttette az ingatlan vagyonértékelését a tárgyalások gyorsítása érdekében. A WS többszöri egyeztetést követően végül 2016. tavaszán vételi ajánlatot tett az ingatlan BKV Zrt. tulajdoni hányadára a független vagyonértékelő által meghatározott forgalmi értékbecslés szerinti áron. Ez az ár a 2008-as értékesítési árhoz képest sokszoros összeget jelent, és egymilliárd forintot meghaladó árbevételt eredményezhet a BKV Zrt.-nek. Fontos, hogy az épület jelentős felújításra szorul, jelenleg csak egyes részeit használják bérlők.
A korábbi együttműködési megállapodás miatt a versenyeztetési eljárás nehezen jöhet szóba, ezenfelül osztatlan közös tulajdonról van szó, ahol bármelyik tulajdonos értékesítési szándéka esetén a másik félnek elővásárlási joga van, mely két tényező alapján bármilyen versenyeztetési szándék okafogyottá is válik.
Röviden: a sajtóban sok butaság jelent meg ezzel kapcsolatban.

Sok ünnepség van az idén. Hogy fér bele az idejébe ennyi jelenlét?
Nehezen, de megoldom. Vannak olyan események, amelyeken részt veszek, esetleg egy beszéddel. Fontosnak tartom és tisztelem a BKV múltját, a kollégáim munkáját, így természetes, hogy ha felkérnek egy programon való részvételre, és lehetőségem is van rá, akkor megyek.

Ilyen a sport is? Sok versenyen indul.
Azért ez nem sok, de igyekszem. A foci szívügyem, a BKV-s Menedzsment csapatunk kapitánya vagyok, és legutóbb már biztató eredményt értünk el. Büszke is vagyok rá. A futás pedig adja magát: kikapcsol, pihentet. Mostanra hagyomány, hogy egy BKV-s csapattal indulunk az UltraBalatonon: embert próbáló, határokat feszegető táv. Jó érzés túl lenni rajta. De ha már verseny: idén is BKV-sok nyerték a Villamos EB-t, és ezúton is szeretnék nekik gratulálni, ez óriási eredmény. Büszke vagyok rá, hogy ilyen kollégáim vannak.

F.Zs.

Elektronikus jegyrendszer projekt:

LECSERÉLJÜK AZ UTAZÁSI IGAZOLVÁNYOKAT ARCKÉPES KÖZLEKEDÉSI KÁRTYÁRA!

Az elektronikus jegyrendszer bevezetése alapjaiban változtatja meg a fővárosi közösségi közlekedést. A fejlesztésnek köszönhetően végre eltűnhetnek az elavult papírjegyek, papírbérletek, és Tarlós István főpolgármester, valamint a Fővárosi Önkormányzat elvárásainak megfelelően a jelenleginél korszerűbb, magasabb színvonalú szolgáltatást nyújthatunk ügyfeleinknek. Magyarország legnagyobb helyi közlekedési hálózatának korszerűsítésében BKV-s munkavállalóként kiemelt szerep jut nektek: első lépésben a ti utazási igazolványaitokat cseréljük le Arcképes Közlekedési Kártyára.

A folyamatban lévő szolgáltatásfejlesztések között kiemelt helyen szerepel az elektronikus jegyrendszer projekt, amely lehetővé teszi, hogy végre felzárkózzunk a világvárosokhoz, fokozatosan megszűntessük a papírra nyomtatott jegyeket és bérleteket, megújítsuk az ellenőrzési rendszert. Az elektronikus jegyrendszer bevezetésének első lépéseként a munkavállalói, a hozzátartozói, a nyugdíjas és az időszakos utazási igazolványokat várhatóan 2016. augusztus végén lecseréljük Arcképes Közlekedési Kártyára. A Kártyák érvényessége megegyezik az utazási igazolványokéval, azaz korlátlan számú utazásra jogosít majd benneteket a BKV által üzemeltetett személyszállítási közszolgáltatási járatokon.

Mit kell tennetek, hogy elkészülhessen az Arcképes Közlekedési Kártyátok?

Az Arcképes Közlekedési Kártya elkészítéséhez minden BKV-s munkavállalónak, valamint utazási igazolványra jogosult hozzátartozónak és nyugdíjasnak:

1. regisztrálnia kell az adatait a Nemzeti Egységes Kártyarendszerbe;
2. majd egy nyilatkozatban hozzá kell járulnia ahhoz, hogy a kártya kiállításához szükséges személyes adatokat a BKV Zrt. átadja a Nemzeti Mobilfizetési Zrt.-nek (NM Zrt.).

Kérjük, hogy a regisztrációt és a nyilatkozattételt minél hamarabb intézzétek el, mert az Arcképes Közlekedési Kártya kiosztásával egy időben az utazási igazolványok elvesztik az érvényességüket.

Regisztráció a Nemzeti Egységes Kártyarendszerbe (NEK)

Az Arcképes Közlekedési Kártya a Nemzeti Egységes Kártyarendszer részét képezi majd, így kizárólag közhiteles adatfelvétel (regisztráció) alapján állítható ki. A regisztrációt bármelyik okmányirodában, kormányablakban elintézhetitek. A NEK-regisztrációra kizárólag abban az esetben nincs szükség, ha diákigazolványt igényeltetek 2012. január 1. után (mert ez az adatfelvétel megegyezik az Arcképes Közlekedési Kártya kiállításához szükséges adatfelvétellel).

Nyilatkozat az NM Zrt. – BKV Zrt. adatátadáshoz

Ha elintéztétek a NEK-regisztrációt, akkor a humán szakterületeknél nyilatkozatban hozzá kell járulnotok ahhoz, hogy a Kártya legyártásához szükséges személyes adatokat átadjuk a Nemzeti Mobilfizetési Zrt.-nek. A hozzájáruló nyilatkozatokat nemcsak nektek kell kitöltenetek, hanem az utazási igazolványra jogosult hozzátartozóknak és nyugdíjasoknak is. Ha a nyilatkozat kitöltése érdekében felkeresitek a humán szakterületeket, akkor hozzátok magatokkal a NEK-regisztráció során kapott fényképes adatfelvételi lapot is.

Hol vehetitek majd át az Arcképes Közlekedési Kártyát?

A Kártyákat nem a BKV Zrt. gyártja le, így az adatfelvétel és a nyilatkozat leadása után a Kártyák elkészítése és leszállítása időt vesz igénybe. A kiosztás időpontjáról külön levélben értesítünk benneteket.

Az Arcképes Közlekedési Kártyára vonatkozói kérdéseitekre a humán szakterületek munkatársai válaszolnak nektek.

Felhívjuk a figyelmet, hogy a mobil kiszolgáló egység kitelepüléséről még folyik az egyeztetés. Kérünk mindenkit, hogy ne várjanak a kitelepülésre, minél előbb kezdjék meg ügyintézésüket az okmányirodákban.

ÜGYINTÉZÉS AZ OKMÁNYIRODÁBAN, KORMÁNYABLAKBAN

Egyszerűbbé és gyorsabbá tehetitek az ügyintézést, ha időpontot foglaltok az okmányirodába vagy kormányablakba:

- a kormányzati ügyfélvonalon keresztül, melynek száma **1818 (helyi tarifával hívható, a nap 24 órájában);**

- vagy az alábbi oldalon **https://ugyintezes.magyarorszag.hu/okmanyiroda/idopontfoglalas**

A telefonos, illetve online időpontfoglaló rendszerben nem szerepel az Arcképes Közlekedési Kártya, ezért az ügycsoportok közül a „**diákigazolvány, NEK-adatlap**" ügyet válasszátok ki!

Előzetes időpontfoglalás nélkül is felkereshetitek az okmányirodát vagy a kormányablakot (ügyintézési időben). Az ügyfélhívón nem szerepel az Arcképes Közlekedési Kártya, ezért jelezzétek a helyszínen, hogy a Nemzeti Egységes Kártyarendszerbe szeretnétek regisztrálni (ez az okmányirodák egy részében a diákigazolványhoz szükséges adatfelvételnek felel meg).

A regisztrációhoz szükség lesz személyazonosításra alkalmas **érvényes okmányra** (személyazonosító igazolványra/vezetői engedélyre/útlevélre), valamint a **lakcímet igazoló hatósági igazolványra** (lakcímkártyára). Az adatfelvétel során fényképet is készítenek.

MEGÉRKEZETT AZ ELSŐ FELÚJÍTOTT METRÓSZERELVÉNY

Korszerű, fekete-fehér, felújított, de mégis szinte új!

Nem túlzás, ha azt állítjuk, hogy kevés olyan dolog volt az elmúlt időszakban, amit akár csak hasonló méretű érdeklődés kísért a Budapesten közlekedők körében. A várakozás mindig hosszúnak tűnik, pedig nem is volt olyan régen, amikor az első metrókocsik útnak indultak, hogy megkezdjék teljes átalakulásukat a Metrowagonmash oroszországi üzemében. Most pedig megérkezett az első prototípus! Természetesen mi is ott voltunk, hogy megörökítsük az eseményt.

A KÜLCSÍN A vezérlőkocsik elején a menekítőajtók kialakítása mellett a homlokzat dizájnja teljesen átalakult, dinamikus lekerekített formát kapott. Ez a fekete-fehér fényezéssel együtt modern és esztétikus formát kölcsönöz a járműnek.

Az utastérbe lépve szintén hatalmas változások fogadják majd az utasokat: korszerű utastájékoztatási rendszer, ergonomikusan

újrarendezett kapaszkodók, osztott ülések, a kerekesszékkel, valamint a gyerekkocsival közlekedők számára kialakított akadálymentes és kényelmi megoldások, hogy csak egy párat említsünk az újdonságok közül.

A BELBECS Nem kevésbé lényegesek azonban a felújítás kívülről láthatatlan elemei sem, hiszen a teljesség igénye nélkül a hajtásrendszert a legkorszerűbb elektronikus, visszatáplálásra képes Hitachi gyártmányú aszinkron hajtás váltotta fel, új, korszerű járműcsatlások épültek be a járművekbe, teljesen megújult a fékrendszer, illetve a levegőellátásról gondoskodó rendszer, arról nem is beszélve, hogy a járművezető fülkék klimatizáltak lettek.

A jármű hamarosan megkezdi majd a próbafutásokat, amelyek a hatósági engedélyek megszerzéséhez szükségesek. Szóval sínen vagyunk.

T.G.

FORGALOMBA ÁLLNAK AZ ÚJ ELEKTROMOS BUSZOK

A kormány és a BKV Zrt. közös járműbeszerzésének köszönhetően május végéig mind a 20 új, elektromos midibusz forgalomba állt. Szerepük nem csak az utazóközönség zavartalan kiszolgálásában fontos, hanem abban is, hogy az elektromos buszok egyre nagyobb teret kapjanak a közösségi közlekedésben.

Az elektromosjármű-fejlesztésről szóló megállapodást Varga Mihály nemzetgazdasági miniszter és Bolla Tibor, a BKV Zrt. elnök-vezérigazgatója még 2015 decemberében írták alá. A megállapodás értelmében Társaságunk vállalta, hogy 2016. május 15-ig 20 új, elektromos midibuszt forgalomba állít.

Az alacsonypadlós, klimatizált járművek vázszerkezetének és karosszériájának a különlegessége az, hogy teljes egészében üvegszál-erősítésű kompozit anyagból készült, így tömege csak 9,9 tonna, befogadóképessége pedig 65 fő.

A tesztelési időszak végeztével immár a budapesti utazóközönség is birtokba veheti az új autóbusz-flottát.

A beszerzés több szempontból is fontos:

Társaságunk folyamatosan arra törekszik, hogy a lehetőségeihez mérten a legkorszerűbb megoldások kivitelezésével biztosítsa az utazóközönség zavartalan közlekedését, illetve igyekszik fenntartani a járműpark megfelelő állapotát. Az állományunk új buszokkal történő felszerelése is ehhez az elhatározásunkhoz kapcsolódik.

Nagyon fontos továbbá, hogy egy teljesen magyar fejlesztésű és gyártású autóbusz-beszerzés nem csak a magyar ipart segíti, hanem a honi autóbuszgyártásnak is egy új lökést adhat.

A felsoroltakon kívül van még egy nagyon lényeges előny, az, hogy null-emissziósok, tehát gyakorlatilag nem bocsátanak ki károsanyagot. A BKV Zrt. elkötelezett a környezetvédelem mellett, ezt bizonyítják ezek az új zöld- járművek is.

F.M.

MILLFAV

120 évvel ezelőtt, 1896. május 2-án adták át Budapesten az európai kontinens első, a világ második földalatti vasútját az utazóközönségnek. A kerek évfordulóról mi is megemlékeztünk.

A MillFAV azt a korszakot idézi, amikor élen jártunk az új dolgok meghonosításában, ezért a mai napig jelképe az innovációnak, korszerűségnek, szakértelemnek, nyitottságnak és az együttműködésnek. Éppen ezért az idén jubileumát ünneplő kisföldalatti nemcsak a közlekedésért rajongók számára igazi különlegesség, de mi, BKV-sok is olyan értéknek tartjuk, amelyet érdemes óvni és büszkén mutatjuk meg jeles alkalmakkor.

FOTÓKIÁLLÍTÁS Sokaknak nem újdonság, hogy a Deák téren, a Millenniumi Földalatti Vasút egykori pályaszakaszán ma a kisföldalatti történetét bemutató múzeum található. Az állandó kiállítás mellett ezúttal olyan fotókat is megmutatunk, amelyek végigkövetik a kisföldalatti történetét.

UTASOK A MÚLTBÓL A MillFAV átadását jeles alkalomhoz kötötték, hiszen rohamtempóban, 1896 májusára, a millenniumi ünnepségre el kellett készülnie a város legújabb vonalának. A kitűnő időzítésnek köszönhető, hogy az átadás után pár nappal igazán illusztris utasa is volt a járműnek: 1896. május 8-án maga Ferenc József, az Osztrák–Magyar Monarchia uralkodója is felszállt a számára készített királyi kocsiba. Ennek emlékére pontosan 120 évvel később korhű ruhákba öltözött utasok vegyültek el a kisföldalatti forgatagában.

MEGNYÍLTAK A TELEPHELY KAPUI A MillFAV járműtelep igazán különleges hely, s valóban nagyon ritkán nyitja meg kapuit az érdeklődők előtt. Alacsonyan futó felsővezetékei miatt nem is látogatható a teljes területe, de a 120 éves évforduló alkalmából a 6-os kapuhoz kigördült az Öreg Hölgy, azaz a kisföldalatti legrégebbi, még ma is üzemképes, 11-es pályaszámú nosztalgia kocsija. Sokan voltak kíváncsiak a korhűen felújított járműre, amelytől még azok lélegzete is eláll, akiket eddig hidegen hagyott a közlekedés.

ÉJSZAKAI TÚRA AZ ÖREG HÖLGGYEL Az egy hétig tartó jubileumi események sorában a legkülönlegesebb az éjszakai túra volt, hiszen nagyon ritkán közlekedik a 120 éves jármű. Akik regisztráltak a programra átélhették,

milyen lehetett a századfordulón utazni az európai kontinens első kéregvasútján, hiszen nemcsak a nosztalgia jármű, de a megállók is megőrizték eredeti, századfordulós arculatukat.

K.E.

A DOBOGÓ LEGFELSŐ FOKÁN

Április 23-án Berlinben került megrendezésre az V. Villamosvezető Európa-bajnokság, ahol a Muli Eszter és Harsányi Antal alkotta vegyespáros meggyőző fölénnyel és remek hajrával diadalmaskodott. A magyarországi duó érdemét növeli, hogy 17 ország 27 csapata között végzett az első helyen.

Ismét bebizonyosodott, hogy a magyar villamosvezetők a legjobbak Európában, hiszen Muli Eszter és Harsányi Antal kettőse megnyerte az idei Villamosvezető Európa-bajnokságot, a dobogó második fokára Lipcse, a harmadikra pedig Lyon fért fel. Joggal és büszkeséggel mondhatjuk, hogy „ismét", mert a sorozat első megmérettetésén is magyar csapat-győzelmet hozott.

A szervezők kiemelten figyeltek rá, hogy minden csapat számára azonos feltételeket biztosítsanak, így a feladatokat csak egy nappal korábban ismerhették meg a versenyzők.

Bajnokainknak öt, igen összetett számban kellett összemérniük a tudásukat, ügyességüket az ellenfelekkel. Volt célfékezéses feladat, ahol úgy kellett a pályára felfestett stoptábla előtt megállniuk, hogy közben a sebességmérőt letakarták. Továbbá olyan kihívásokban is helyt kellett állniuk, mint az oldaltávolságbecslés a jármű második ajtajával, valamint a kijelölt helyen történő pontos megállás, és természetesen nem maradhatott ki az egyik legnépszerűbb versenyszám sem, a villamosbowling.

A villamos EB népszerűsége folyamatosan növekszik, évről évre többen tekintik meg a versenyt. A berlini Lichtenberg kocsiszínben tartott vetélkedésre rekordlétszámú, tizennyolcezer néző volt kíváncsi. Saját facebook oldala van, a versenyek eredményeiről pedig a hazai, illetve nemzetközi sajtó is beszámolt.

A versenykiírás értelmében a következő évi eseménynek Tenerife ad otthont, bízunk benne, hogy jövőre is hasonlóan szép eredményekről tudunk beszámolni.

Kedves Eszter és Antal, a BKV összes munkavállalójának nevében gratulálunk nektek ehhez a kiemelkedő eredményhez!

F.M.

AZ ORSZÁG LEGJOBBJAIVAL MÉRKŐZTÜNK DEBRECENBEN

Idén is részt vettünk a Járművezetők Országos Versenyén, melyet az Országos **KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI** Napok keretében – ez alkalommal - a DKV (Debreceni Közlekedési Zrt.) rendezett meg.

A megmérettetésre 13, helyi és helyközi közlekedést üzemeltető társaság képviseletében 80 járművezető nevezett, köztük kollégáink is. Autóbusz kategóriában 23 csapat vett részt 46 fővel, trolibusz kategóriában 7 csapat 14 versenyzője indult, míg villamosvezető kategóriában 10 csapat 20 versenyzője küzdött a minél jobb eredményért.

A verseny két részből állt, elsőként egy 100 pontos elméleti KRESZ tesztet kellett teljesíteniük az indulóknak, ezután a gyakorlati feladatok következtek. Bár a versenyre kétfős csapatok neveztek, a feladatokat mégis külön-külön oldották meg, igaz, hogy a gyakorlati feladatoknál mindkét csapattag fent tartózkodhatott a járművön, és segítséget is nyújthattak egymásnak a feladat végrehajtásában. A versenybizottság az egyéni eredményeket összesítette, így alakult ki a végleges sorrend.

A Társaságunk színeiben indult csapatok kitűnő eredménnyel zárták a versenyt, villamos kategóriában Charé Ferenc és Lak Gellért, trolibusz kategóriában Antal Károly és Körömi Imre második helyezést értek el. Gratulálunk kollégáinknak!

T.G.

30 éves

az újjáépített siklók

ÚJRA A FŐVÁROSIAKÉ A MEGÚJULT SZÉLL KÁLMÁN TÉR

Közel másfél év munkájaként teljesen megújult, és május 10-e óta európai színvonalú, modern csomópontként, találkozási helyként, magas színvonalú, akadálymentes és zöld közösségi térként várja az arra közlekedőket a Széll Kálmán tér. Az átalakított tér a budai fonódó villamoshálózat tavaly év végi átadásának köszönhetően új közlekedési kapcsolatokat kínál, a felújítás részeként MOL Bubi gyűjtőállomás, és kerékpárút is épült. A korábbi csupasz betonfelületek helyett 182 elültetett fa, és több mint 700 négyzetméternyi cserje, virág, fű teszi zöldebbé a teret. A tér korábbi önmagára mindösszse az ikonikus legyező alakú metróépület emlékeztet. A tér átadását követően a fejlesztések a térségben nem fejeződnek be, a Széll Kálmán tér felújításához kapcsolódóan még az idén további közép-budai beruházások jönnek létre.

ÚJ SZOLGÁLTATÁSOK, BARÁTSÁGOSABB, KÖZÖSSÉGI TÉR A 2015. január 12-én kezdődött rekonstrukció alatt a Széll Kálmán teret gyakorlatilag teljesen átépítették. A közel 45 évig érintetlen, elhanyagolt csomópont mára egy modern arculatú, magas szolgáltatási színvonalú, rendezett, akadálymentes és zöld közösségi térként újult meg mintegy nettó 5,3 milliárd forintos fővárosi, kormányzati, és uniós forrásból. Több mint 400 napnyi munka után a Széll Kálmán tér újra a fővárosban élőket és az arra közlekedőket szolgálja:

- A metróépületet – vázszerkezetének kivételével – teljesen visszabontották, majd egy modern arculatú, könnyed hatást keltő, tágas üvegfalú létesítménnyé alakították át. A be- és kiáramló forgalom a korábbitól eltérően nem csak az épület homlokfalán, hanem az oldalsó üvegfalain nyitott ajtókon keresztül is zajlik, hozzájárulva ezzel az átszállási kapcsolatok javításához. A korábbi, vendéglátóipari egységeknek helyet adó, metrókijárat melletti épületet elbontották. Egységesült a tér építészeti arculata, a korábbi, a tér rendezetlenségéhez hozzájáruló bódékat szintén lebontották.
- A kereskedelmi funkciókat a téren épült új szolgáltatóépületbe, valamint a Széll Kálmán tér déli részén található, szintén új támfalépületbe helyezték át.
- Az utasok szempontjait előtérbe állítva átalakították az autóbusz-végállomásokat és a villamosmegállókat. A teret határoló utakat és a villamosvágányok nyomvonalát a korábbihoz hasonló módon, de részleteiben jobban átgondolva alakították ki. Ezáltal csökkent az autóbusz-parkolók területének nagysága és átépült a teret határoló útfelületek jelentős része.
- A Széll Kálmán teret érintő villamos- és buszjáratok indulási időpontját a téren több helyen elhelyezett, városszerte népszerű FUTÁR kijelzők mutatják.
- A tér a biciklisek számára is minden irányban kényelmesen és biztonságosan átjárható lett. Új, a Vérmező úttal párhuzamosan futó kerékpárút épült, amely csatlakozik a Retek utca–Varsányi Irén utca irányú, valamint az Attila úti kerékpárúthoz is, új kapcsolatot adva a Vár két oldala között.
- A téren áthaladóknak és az itt várakozóknak esztétikus közösségi bútorok és zöldfelületek kínálnak pihenési lehetőséget. Ezen kívül az új épület tetején kialakított lépcsős részen is jólesik leülni, beszélgetni vagy akár csak fentről figyelni a nyüzsgő teret.
- A korábbi csupasz betonfelületek helyett jelentősen nőtt a zöldfelületek aránya. 182 darab új fát telepítettek a térre, ezen felül több mint 700 négyzetméter füvesített terület és több mint tízezer dísznövény teszi azt barátságosabbá. Ezek megfelelő vízellátásáról a beépített locsolórendszer gondoskodik.
- Az újjáépített Széll Kálmán téren áthaladókat éjjel világító LED-sávok is segítik majd. A burkolatba süllyesztett csíkok a legfontosabb gyaloglási irányokat jelölik ki, összesen mintegy 700 méteres hosszon. Szintén a tájékozódást segíti elő az az öt darab úgynevezett totemoszlop, amely új típusú gyalogos tájékoztatási elemként hozzájárul a téren és környékén lévő gyalogos célpontok minél gyorsabb megtalálásához.
- Nemsokára új, európai színvonalú, integrált szolgáltatásokat nyújtó BKK ügyfélközpont nyílik a téren, ahol a közlekedéssel kapcsolatos minden ügy – a jegy- és bérletvásárlás, a MOL Bubi-ügyintézés stb. – elintézhető. Jegyet és bérletet vásárolni ezen kívül az új jegy- és bérletkiadó automatákból lehet.
- Akadálymentes kapcsolatok jöttek létre a téren valamennyi irányban. Ehhez kapcsolódva mozgólépcsőt és felvonót helyeztek el a tér feletti utcákban lévő buszmegállók kényelmesebb megközelítése céljából.
- Az új kerékpárút mellett MOL Bubi állomás létesült, azaz rövidesen Buda egyik legfontosabb és legforgalmasabb csomópontjában is lehet majd közbringát bérelni, illetve visszaadni.
- A metróépületen belül kapott helyett a Gömböc; ezt egy magyar mérnöki találmány ihlette, s ez az első ismert homogén test, melynek egy stabil és egy instabil, azaz összesen két egyensúlyi pontja van. A Gömböcben a metróüzem forgalmi irodája és egy üzlet található.
- Végül, de nem utolsósorban a téren és környékén futó gyakorlatilag összes közművezetéket – többek között vasúti, elektromos, távközlési, kábeleket, víz- és távhővezetékeket, csatornaszakaszokat – kicserélték, szükség esetén a nyomvonalukat is megváltoztatták.

A Széll Kálmán teret május 10-én adták át a nagyközönségnek, a felújítás valamennyi műszaki eleme megvalósult. Egyes egységeket – így a liftet, a mozgólépcsőt, valamint az ügyfélközpontot – azonban a jogszabályi előírások

miatt csak később, a használatbavételi engedélyek megszerzését követően üzemelik be.

A SZÉLL KÁLMÁN TÉR HÁROM SZIMBOLIKUS ELEME ÚJ FORMÁBAN Új, modern óra épült a tér egyik központi eleme, a megszámlálhatatlan randevúnak, találkozási pontnak helyet adó régi óra helyén. A hat méter magas, háromszög alapú látszóbeton oszlop oldalán a régi óra betonmatricás technikával készült lenyomata látható, a tetején pedig LED-es felület mutatja a pontos órát és percet. A másodperceket az oszlop körüli másodpercmutatókról olvashatjuk le. A régi óra a Kiscelli Múzeumba került.

A Széll Kálmán tér másik ikonikus eleme a metróépület legyező formájú teteje; bár alatta az épület – ahogy azt fentebb írtuk – teljesen megújult, a tetőszerkezet megmaradt. A legyező alakú födém most már a metróépületen belülről is látható, hiszen a korábbi álmennyezetet az épület felújításakor elbontották.

Végül, de nem utolsósorban a Széll Kálmán tér egy új pontján, a Krisztina körút mentén – ahol korábban kihasználatlan betonszigetek foglalták a helyet –, restaurálva újra áll a Sellő névre hallgató szökőkút is.

BUDA VILLAMOSKÖZLEKEDÉSE IS MEGÚJULT Nemcsak maga a Széll Kálmán tér, de azzal összehangolva és párhuzamosan az azt érintő villamoshálózat, és egyúttal Buda villamosközlekedése is megújult a budai fonódó villamoshálózat 2016. január közepi átadásával. A Frankel Leó utca és a Margit körút között megépített villamosvágány-átkötésnek köszönhetően átjárható villamospálya létesült a Széll Kálmán tér és Óbuda között, azaz új, hosszú villamosvonalak jöhettek létre. Az elmúlt évtizedek egyik legjelentősebb budai kötöttpályás közlekedésfejlesztési beruházásának köszönhetően a villamosvonalak újra egységes hálózatot alkotnak. Az észak-, a közép- és a dél-budai területek között átszállásmentes villamoshálózat jött létre, Óbudáról átszállásmentes, kötöttpályás kapcsolat épült a Batthyány tér, a Széll Kálmán tér, a BAH-csomópont, a Móricz Zsigmond körtér, Albertfalva, valamint Kelenföld felé. A megújult vonalakon vadonatúj, akadálymentes CAF villamosok is közlekednek.

TOVÁBBI FEJLESZTÉSEK A TÉREN ÉS A TÉR KÖRNYEZETÉBEN A Széll Kálmán tér felújításával Közép-Buda fejlesztése nem fejeződött be: a nyár folyamán a Fővárosi Önkormányzat megbízásából további fejlesztések jönnek létre a tér környékén, illetve a budai fonódó villamoshálózat mentén.

- 12 db új MOL Bubi gyűjtőállomást létesítenek a II és a III. kerületben, tovább növelve ezzel a közbringával megközelíthető területek számát. Az új gyűjtőállomásokhoz kapcsolódva a kihelyezett kerékpárok száma is növekszik
- Új jegy- és bérletautomatákat szerelnek fel a Clark Ádám téren, a Széna téren, a Batthyány téren, valamint a Katyini mártírok parkjánál. A nagy forgalomra és a visszajelzésekre tekintettel növekszik a Széll Kálmán térre kihelyezett automaták száma is.
- Akadálymentesítési munkák zajlanak majd a Széna tér térségében, a Vérmező úton és a Dékán utcában, részben megújítva a gyalogos felületek térburkolatát is. A tervek szerint felújítják a Hajnóczy utcai kerékpárutat a Krisztina körút és a Csaba utca között.
- Szintén felújítják a Szilágyi Erzsébet fasori gyalogos és bicikliút egy szakaszát.

Ezzel párhuzamosan a Széll Kálmán téren is várhatóak további kisebb, lokális beavatkozások a műszaki átadás során tapasztaltak alapján, amelyeket a kivitelező szükség esetén garanciális kötelezettsége alapján végez majd el. A felsorolt fejlesztési munkákat előreláthatóan 2016. 2-3. negyedévében végzik el.

A FELÚJÍTÁS ELŐKÉSZÍTÉSE A Széll Kálmán tér korábban több éven át ígért, de Tarlós István főpolgármester programjában már kiemelt projektként szereplő felújításának érdemi tervezése 2011-ben a Fővárosi Önkormányzat kiemelt beruházásaként az alapoktól kezdődött meg, mert ezt megelőzően nem történtek meg a szükséges előkészületek. Az elmúlt évek tervezési, illetve forrásbiztosítási munkáival párhuzamosan a beruházáshoz szükséges építési engedélyeket is meg kellett szerezni. Annak érdekében, hogy a Széll Kálmán tér vonzó és korszerűen kialakított közterré váljon, a BKK urbanisztikai és építészeti tervpályázatot írt ki, amely 2012 végén zárult le. Az Építész Stúdió Kft. és Lépték-Terv Kft. nyertes pályázata könnyed eleganciával, igen egyszerű építészeti eszközökkel racionalizálta és humanizálta a teret. A felújítás kivitelezési szerződését 2014. november 24-én írták alá a KÉSZ Építő és Szerelő Zrt., valamint a WIS Holding Zrt. alkotta Széll Kálmán tér 2014 Konzorciummal, amelyet ezúton illet köszönet a rekonstrukciós munkák zavartalan elvégzéséért.

ÉRDEKESSÉGEK ÉS SZÁMOK A SZÉLL KÁLMÁN TÉR FELÚJÍTÁSÁVAL KAPCSOLATBAN

- A Széll Kálmán tér felújítása 2015. január 12-én kezdődött el.
- A tér teljes felújítására mintegy nettó 5,3 milliárd forint állt rendelkezésre.
- A tér területén átlagosan 150 munkavállaló és 10 munkagép dolgozott nap mint nap. Ez alól csak az állami ünnepnapok jelentettek kivételt.
- A felújítás ideje alatt 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 csatornavezetéket, 6500 méter távközlési kábelt, és több mint 3300 méter, a tömegközlekedési szolgáltatás biztosításához szükséges kábelt fektettek le.
- A Széll Kálmán tér felújításának kőművesmunkái: épületburkolás 1424, térburkolatépítés 16 ezer, épületszigetelés 8570, falazás, egyéb kőművesmunka 1130 négyzetméteren történt.
- A tér felújításán 2015. július végéig egy 30 méter magas, 55 méter gémkinyúlású toronydaru is dolgozott, amelynek teherbírása a legtávolabbi, 55 méteres pontján 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 újrahasznosították az útalapok készítéséhez, ezzel csökkentve a keletkező hulladék mennyiségét, egyúttal védve a környezetet.
- A korábbi csupasz betonfelületek helyett jelentősen nőtt a zöldfelületek aránya. 182 darab új fát, 32721 tő cserjét és talajtakarót, 9339 tő virágot és 2362 tő díszfüvet telepítettek a térre, ezen felül több mint 700 négyzetméter füvesített terület teszi azt barátságosabbá.
- A felújítás alatt 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 miatt éppen aktuális, ideiglenes forgalmi rendet a rendőrségi zárásoknak megfelelően azonnal át kellett 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 áruház kártyáját találták meg nála. A 61-es villamos pályája mellett egy 17. századi temető maradványai kerültek elő. A jó szervezés és a Budapesti Történeti Múzeummal történő kiváló együttműködés eredményeképpen a régészeti leletmentés jelentősen nem akadályozta az építkezést.
- A tér felújítása 1895 munkás 403 napos munkájának eredményeként, 2016. május 10-ére készült el.

BKK

30 ÉVE ÉPÜLT ÚJJÁ A

30 éve, 1986. június 4-én adták át az újjászületett Budavári Siklót. A Duna-parti látkép elválaszthatatlan részét képező különleges közlekedési eszköz valójában azonban jóval hosszabb múltra tekint vissza: az egykor világszerte úttörőnek számító sikló 1870 óta szállítja utasait.

A Budavári Siklót, eredeti nevén a Budai Hegypályát 1870. március 2-án vehette birtokba az utazóközönség. A világ második siklója gróf Széchenyi Ödön, gróf Széchenyi István fiának kezdeményezésére épült meg. Széchenyi a Lyonban látott példa nyomán 1867-ben javaslatot tett egy gőzhajtású, kötélvontatású vasút megépítésére. Az új közlekedési eszköz fő célja a Várban működő minisztériumok, hivatalok és a Várszínház gyorsabb, egyszerűbb megközelítésének elősegítése volt, ugyanis ekkoriban (egészen 1928-ig, az első Várba közlekedő autóbuszjárat elindulásáig) ezeket más tömegközlekedési eszközzel nem lehetett elérni.

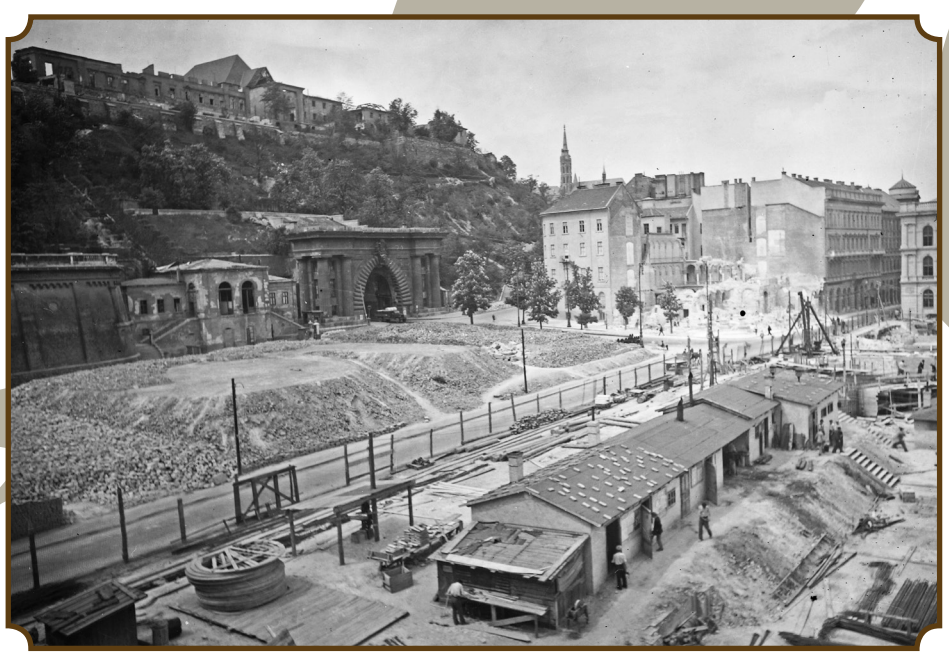
Kiépítésének helyét a korabeli forgalmi viszonyok alapján határozták meg. A Lánchíd budai hídfőjénél a hídon áthaladó omnibuszközlekedés, az 1857-re elkészült Alagút és a szintén itt kialakított lóvasúti végállomások jelentős forgalmi csomópontot hoztak létre, így kézenfekvő volt, hogy az új közlekedési eszköz pályáját is ennek közelében kell megépíteni.

Széchenyi 1868. május 25-én kapta meg az engedélyt a hegypálya megépítésére és 40 éves működtetésére. Mivel a budai vár – bár erődítmény jellegét elveszítette – még katonai szempontból fontos szerepet töltött be, az engedély függelékében rögzítették az ún. „lerombolási hozzájárulást", amely szerint katonai indokoltság esetén kötelező a pályát azonnal elbontani.

A sikló létesítményeinek terveit Jaruszek Ödön készítette. A kivitelezést 1868 júliusában kezdték meg. A munkálatokat Jaruszek, majd 1869 elejétől – az építési terveket is részben átalakító – Wolfahrt Henrik irányította.

A pálya alsó végére egy nagyobb méretű, impozáns indítócsarnokot építettek, ahol a gépészeti berendezések is helyet kaptak; az eredeti tervekkel ellentétben végül a felső állomáson is emeltek egy egyszerűbb kivitelű fogadóépületet. A mozgatóerőt az alsó állomáson elhelyezett gőzgép biztosította. A Várhegy keleti oldalát behálózó „Ellipse" park sétányainak használatát az azt keresztülvágó hegypálya felett két gyaloghíddal oldották meg. Az alsó állomás beszálló szintjét az utcaszinttől 7,5 méterrel feljebb alakították ki, ezt a távolságot az utasoknak lépcsőn kellett megtenni. A normál nyomtávú (1435 mm), 30 fokos hajlásszögű pálya hossza 95 méter volt, és 50 méteres szintemelkedést kellett leküzdenie.

A pálya mellett a kocsik műszaki megoldásai is egyedülállóak voltak. A bécsi Anton Spiering Maschinen- und Wagenbau-Fabrik üzemben készült járművek három lépcsőzetesen egymás fölé helyezett fülkéből álltak, a középső, 6 fő szállítására alkalmas fülke első osztályú, míg a másik kettő 8-8 fős kabin másodosztályú megjelölést kapott. A pályán egyszerre két ingajelleggel – a felső állomáson lévő fordítókorongon átvetett drótkötéllel – összekötött kocsi közlekedett, az egyik felfelé, a másik lefelé. Különleges megoldás volt a „vészfékként" funkcionáló biztonsági berendezésük is: a kötél elszakadása, illetve hirtelen meglazulása esetén a kocsik alján található vaskarmok a pálya mentén elhelyezett gerendákba akadva képesek voltak megállítani az elszabadult járművet.

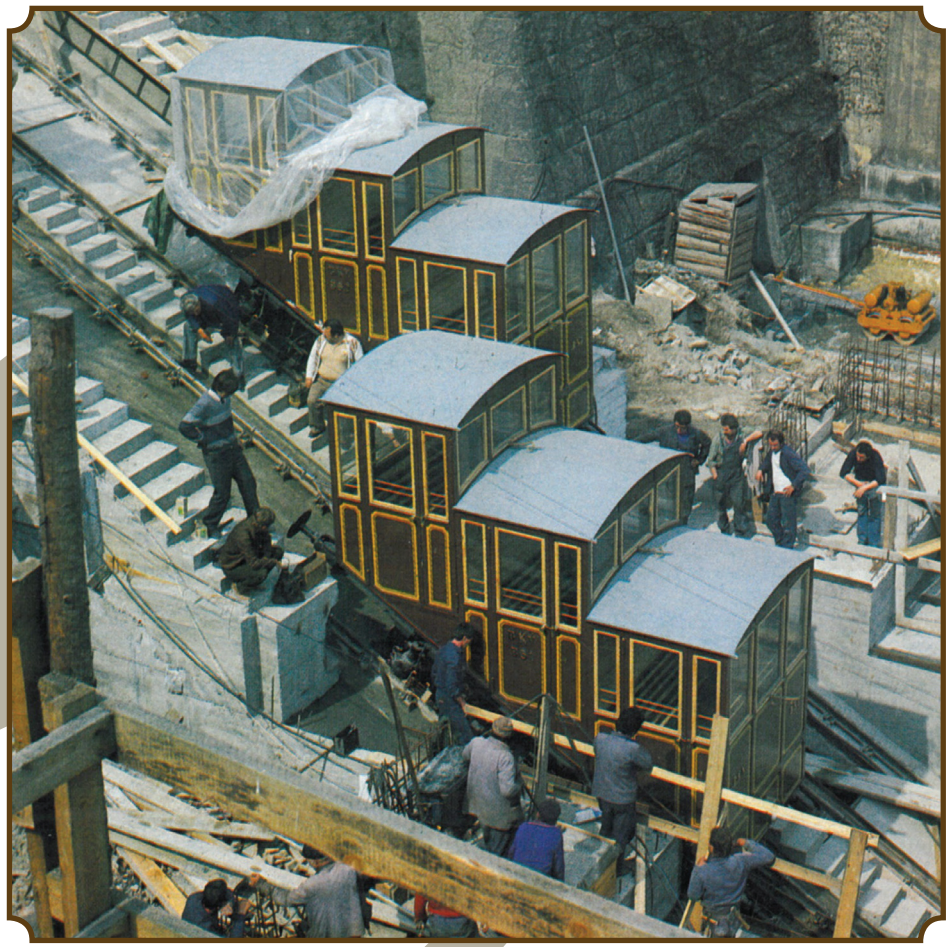


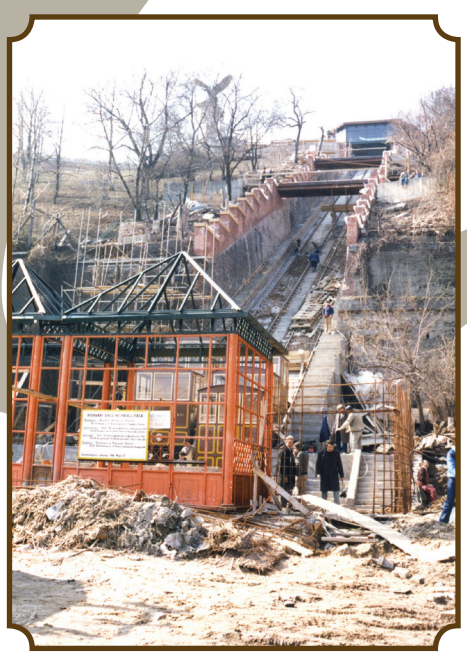
A BUDAVÁRI SIKLÓ

A Budai Hegypályán 1870. március 2-án indult meg a forgalom. A reggel 7 és este 11 óra között üzemelő járművet hamar megkedvelték. Üzemeltetését a Budai Hegypálya Rt. végezte, majd 1920-ban, működésének 50. évében a főváros tulajdonába került, 1932-től a Budapest Székesfőváros Közlekedési Rt. vette át a kezelését. Története során számos átalakítást terveztek rajta (pl. villamosítást), de végül csak kisebb beavatkozásokra került sor. Lényegében 1944 végéig változatlan műszaki megoldásokkal működött.

Budapest ostroma alatt, 1944. december 20-án a siklót bombatalálat érte. A felső állomás megsemmisült, a pálya megrongálódott, az alsó állomás és a kocsik viszont csak kisebb károkat szenvedtek. A helyreállítás helyett – habár a bombatalálat nem indokolta – elbontása mellett döntöttek, ugyanis a Várnegyed közlekedését autóbuszokkal kívánták megoldani. Romjait, berendezéseit 1948-49-ben elszállították, de a pálya még évtizedekig emlékeztetett a háborús pusztításra. Bár esetleges helyreállítása igazából soha nem került le a napirendről, arra egészen 1986-ig várni kellett.

Számos kezdeményezés (pl. lift, mozgólépcső) után 1984 februárjában határozták el ténylegesen, hogy újjáépítik a siklót. Egykori helyén, az eredetihez hasonló módon kívánták rekonstruálni, amit nemcsak a különleges közlekedési eszköz történelmi múltja, de a budavári műemléki környezet is indokolttá tett. A főváros és a BKV összefogásával a munkálatok 1984. április 10-én kezdődtek a pálya megtisztításával, a romok eltakarításával.





A felújítás során a műszaki megoldások tekintetében a kor követelményeinek kellett megfelelni, de az állomások és a kocsik a múltat kívánták megidézni. A megújult sikló villanymotoros meghajtást kapott, a korábbiakkal ellentétben a gépészeti berendezések a felső állomás alá kerültek. A pálya közepére egy szerelő lépcsősort, két oldalára – üzemzavar esetére – egy-egy menekülő lépcsősort építettek. Két végállomására a korábbiaktól eltérő, de a műemléki környezettel összhangban lévő üvegépületet emeltek. Visszakerült egykori helyére a két gyalogoshíd, és a felső állomás előtt a várfalon sétálók kedvéért egy harmadikat is építettek.

A barna, réz díszítőelemekkel ellátott, Gellért és Margit névre elkeresztelt járművek esetében megőrizték a háromlépcsős, fülkés megoldást. A kocsik fülkénként nyolc-nyolc, azaz összesen huszonnégy utast tudnak szállítani. Az eredetihez hasonlóan párhuzamosan közlekednek felfelé és lefelé, egyetlen kötélen kapcsolódnak, a kötél a hegyállomás kötélfordító korongján fordul vissza. A közlekedés biztonságáról egy ún. rugóerőtárolós fék gondoskodik, amely a kötél elszakadása esetén megállítja a járművet.

1986. június 4-én – több mint negyven éves kényszerszünet után – végre újra elindulhatott az immár Budavári Sikló névre hallgató régi-új közlekedési eszköz. A sikló kezdetben három métert tett meg másodpercenként, majd 1988-tól az utasok kérésére a sebességet a felére csökkentették. A járművek ma már szinte teljesen automatikusan működnek.

A BKV Zrt. által üzemeltetett sikló ma elsősorban a dunai panorámában gyönyörködni kívánó turistákat vonzza. A főváros igen kedvelt látványossága a Budai Várnegyed és a Duna-partok látképének részeként 1987 óta az UNESCO világörökség részét képezi.

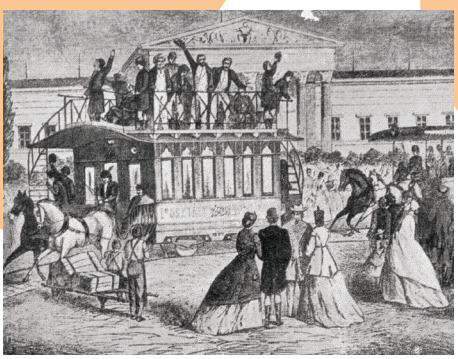
V.J.

150 éves a budapesti közlekedés

1866. július 30-án, 150 évvel ezelőtt indult el az első lóvasút járat a mai Kálvin térről és ezzel megkezdődött Budapest közúti vasúti közlekedésének fejlődéstörténete, egy történet, amely a mai napig zajlik.

A főváros közúti vasúti közlekedése a lóvasúttal kezdődött meg; Pest a nyolcadik város volt Európában, amelyik lóvasúti közlekedéssel rendelkezett. Az első lóvasúti vonal megépítését gróf Károlyi Sándor kezdeményezte Pest és – az édesapja birtokain alapított – Újpest összekötésére, amire az elnökletével 1865-ben megalakult Pesti Közúti Vaspálya Társaság (PKVT) meg is kapta az engedélyt.

Az 1866. július 30-án ünnepélyesen átadott vonalat másnap már a nagyközönség is birtokba vehette. A vonal két végállomása a Széna tér (ma: Kálvin tér), illetve az Újpesten megépült indóház (ma: „Bagolyvár" vagy „Vadászkastély") volt. A 9 kilométeres távon 35 perc volt a menetidő. A vállalkozás 12 kocsival indult, amelyek 14 fordulót tettek meg naponta.



Az első lóvasúti vonalak egyvágányúak voltak, eleinte csak kitérőket alkalmaztak. A lóvasútnál az omnibuszokhoz hasonlóan többféle járművet használtak: voltak egyszintes és emeletes, nyitott, leereszthető ponyvás és téli üvegablakos, több kocsiosztállyal rendelkező, 30-60 fő szállítására alkalmas változatok. A különböző viszonylatokat színes zászlók kitűzésével jelölték. A rendszerint kétfogatú kocsiknál a meredekebb szakaszokon előfogatot is alkalmaztak.

Az egyre zsúfoltabb lóvasutat az 1887-ben megjelenő villamos szorította ki a városi közlekedésből, utolsó járata 1928. április 10-én közlekedett a Margit-szigeten.

A Nyugati pályaudvar és a Király utca közötti kísérleti villamosvonalon november 28-án délután 14:30 órakor elindult az első - két motorkocsiból és egy pótkocsiból álló - szerelvény az 1000 mm nyomtávú, 1 km hosszú alsóvezetékes pályán. Mivel városszépészeti okokból a hatóságok nem engedélyezték a felsővezetékes áramellátást, a Siemens és Halske által kidolgozott, később „budapesti rendszernek" is nevezett alsóvezetékes megoldást alkalmazták a vonalon.

A kezdetben csak „villámszekérnek" nevezett villamos kedvező fogadtatásra talált a

esti közúti vasúti

lakosság körében. A próbavasút sikere nyomán Balázs Mór a Lindheim és Társa, valamint a Siemens és Halske cégekkel megalakította a Budapesti Városi Vasutat. Ők helyezték üzembe 1889. július 30-án Budapest első normál nyomtávú (1435 mm) vonalát az Egyetem tér – Stáczió utca (ma Baross utca) – Köztemető út (ma Orczy tér) útvonalon. Az Európában első belvárosi vasútvonalat hamarosan újabb és újabb vonalak követték.

Az 1000-es motorkocsikat az 1910-es években kezdték gyártani a Ganz és Társa gyárában. Ez a típus akkoriban a Budapesti Közúti Vaspályatársaság leghosszabb és legnagyobb befogadóképességű villamosa volt, mely erős motorjainak köszönhetően akár két pótkocsit is elvontatott.

Az 1956. április 3-án forgalomba állt UV volt a főváros számára legnagyobb darabszámban gyártott villamosa. 1965-ig összesen 375 darab készült el. Megjelenésekor igen modernnek számított, a jellegzetes, semmivel össze nem téveszthető kocsiszekrény pedig a hazai formatervezés nagyságát dicsérte. A típus mintegy fél évszázadig volt meghatározója a budapesti városképnek, az utolsó szerelvény 2007-ben vett búcsút utazóközönségétől.

Az első FVV csuklós villamost, azaz a „Bengáli”-t 1961-ben építették meg, a típus kétirányú változata a 80-as évekig közlekedett Budapesten.

A Ganz ipari csuklós 1967-től rója a síneket Budapesten, és fokozatosan vált a 70-es 80-as évek egyik legelterjedtebb villamos típusává a fővárosban.

A Tatra T5C5 a prágai ČKD gyárában készült, kifejezetten a BKV igényeinek megfelelően. Az 1970-es évek végétől része Társaságunk járműállományának, a mai napig találkoztunk vele, illetve felújított típusváltozatával a budapesti közlekedésben.

Budapest közúti vasúti közlekedésének fejlődéstörténete a mai napig tart. Tavaly az utazóközönség birtokba vehette a spanyol gyártású CAF Urbos 3 típusú villamosokat, melyek minden szempontból megfelelnek a modern kor igényeinek. A hosszabb járműváltozat pedig világrekordernek számít: 55,9 méteres hosszával a leghosszabb és legnagyobb kapacitású utasszállító villamos a világon.

T.G.

A SOKFÉLESÉG ÉRTÉKE

Loványi Eszter több évig dolgozott a BKV Zrt.-nél mint esélyegyenlőségi projektmenedzser. Miután elköszönt tőlünk közel két éve, nem hallottam róla semmit, de gyakran eszembe jutott, hogy vajon hogy él, hogyan boldogul az új helyen. Elismeréssel gondoltam rá, hiszen személyében egy olyan embert ismertem meg, aki bebizonyította, hogy a magunkkal hozott, kapott adottságok, illetve azok hiánya nem kell, hogy akadályozzanak a boldogulásban, a boldogságban. Nemrég kaptam a hírt, hogy könyvet írt, amely nagy népszerűségnek örvend 2015-ös megjelenése óta. Eszterre – mint régi „békávésra" is – példaképként tekinthetünk. A rendhagyó, írásban készült interjúból megismerhetjük azt az utat, amelyet ahhoz kellet bejárnia, hogy most egy elégedett, sikeres embert láthassunk benne.

Mesélnél röviden a gyermekkorodról?
Súlyos hallássérülten születtem. Családom és tanáraim kitartó munkájának köszönhetően tanultam meg szájról olvasni és beszélni. A korai fejlesztés során a legnehezebb dolog az volt, hogy felhívják a figyelmemet arra, hogy az emberek a szájuk mozgatásával valamit ki akarnak fejezni – és nem csak egy egyszerű mimikáról van szó. Mindennap jártunk gyógypedagógushoz hallásnevelésre, a meglévő, minimális hallásmaradványom kihasználása érdekében. Sose hiányoztam az óvodából se, hiszen szüleim mindig is nagyon fontosnak tartották, hogy sok időt töltsek el a halló társaimmal. A nagy áttörés akkor következett be, amikor felvettek „normál" iskolába, és megtanultam olvasni. Az olvasástanulás nagyon gyorsan ment, sokkal gyorsabban, mint a halló osztálytársaimnak. Ekkor realizáltam, hogy az azonos szájképpel kiejtett hangok más-más írásjelet takarnak (pl. kép-gép, másik-bácsi). Miután a betűk segítségével „újratanultam" az egyes szavakat, a helyesírásom is szinte azonnal megjavult, és egy félév alatt majdnem tökéletessé vált. Kicsit ugorva az időben: gyógypedagógusként és szociológusként végeztem az ELTE Bárczi Gusztáv Gyógypedagógiai Karon, illetve a Budapesti Corvinus Egyetemen.

Honnan jöttél, hogy kerültél a BKV-hoz?
Miután megkaptam az első diplomámat, egy ismerősöm hívta fel a figyelmemet arra, hogy keresnek a Társaságnál esélyegyenlőségi munkatársat.

Mit dolgoztál itt és mennyi ideig voltál a Társaság munkatársa?

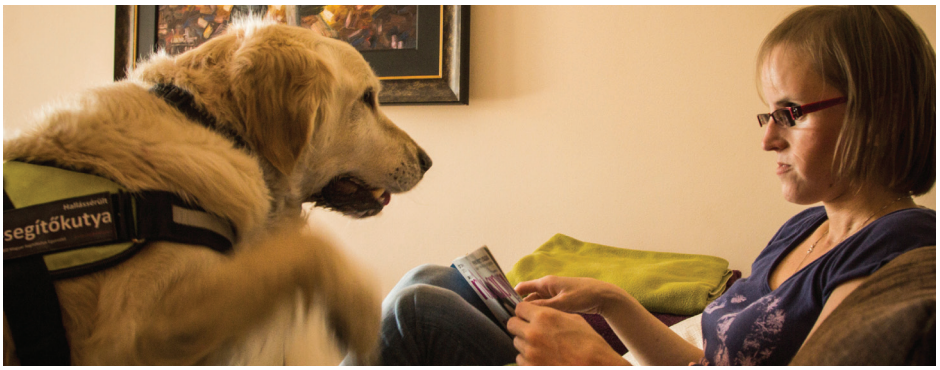
Többféle munkakörben dolgoztam, aminek az elnevezése a szervezeti átalakítások során néha változott, de lényegében végig esélyegyenlőségi projektmenedzser voltam. Feladataim közé tartozott például az európai uniós pályázati anyagok esélyegyenlőségi fejezeteivel kapcsolatos teendők elvégzése, esélyegyenlőségi fenntarthatósági követelmények érvényesítése a projektek megvalósítása során és a fogyatékossággal élő személyek érdekvédelmi szövetségeivel való egyeztetés.

Milyen kihívás volt az, ami elszólított innen?

Az említett európai uniós projektek az ottlétem alatt hamar átkerültek a BKV-tól a BKK-hoz. Így úgy éreztem, hogy nem tudok már teljes kapacitással olyan hasznos munkát végezni az esélyegyenlőség területén, mint ahogy szeretném. Amikor az ELTE Bárczi Gusztáv Gyógypedagógiai Kar oktatói-kutatói állást ajánlott fel nekem, igent mondtam, mert úgy gondoltam, itt teljes erőbedobással csinálhatom azt, amit a hivatásomnak tekintek. Nehéz döntés volt, mert sok mindent tanultam itt, a BKV volt az első munkahelyem, és az mindig mély nyomot hagy az emberben, illetve a volt kollégáimra is nagy örömmel, szeretettel gondolok.

Mi indított a könyvírásra?

A Kuku és barátai – Ismerjük meg közösen a segítőkutyák világát! című mesekönyv ötletét a személyes élményeim adták. Szabadidőmben a NEO Magyar Segítőkutya Egyesület munkáját segítem önkénteseként, a hallássérült-segítőkutya program és az érzékenyítő tréningek koordinálásával. Nekem is van hangjelző kutyám, Kuku, aki a hangok (pl. gazda nevét hallva) és zajok (pl. ébresztőóra, kopogás, csengő, riasztó) jelzésével segíti az életemet. Ha valamilyen zaj hallatszik, először megkeresi, hogy mi történt, majd érintéssel figyelmeztet, és elvezet a zaj forrásához, azt pontosan megmutatva (pl. ajtón vagy ablakon kopognak). A világon számos országban alkalmazzák a hallássérült-segítő kutyákat, azonban Magyarországon még kevésbé ismert ez a segítőkutya-típus. Kukuval – más kutyagazdapárosokkal együtt – gyakran tartunk szemléletformáló programokat óvodákban, általános és középiskolákban, illetve munkahelyeken. Azt figyeltük meg, hogy az óvodás és kisiskolás gyermekek még nagyon nyitottak, természetesként kezelik a sokféleséget, ezért a mesekönyv elsősorban nekik készült, igaz történetek alapján. A 44 oldalas, Simon Tibor vidám illusztrációival teli, ismeretterjesztő mesét tartalmazó kiadvány célja a vakvezető-, hallás-, mozgássérült és személyi (pl. autista kisfiút) segítő és terápiás kutyák világának,



illetve fogyatékossággal élő gazdáik mindennapjainak megismertetése az érdeklődőkkel. A mesekönyvben mindent Kuku, a hallássérült-segítőkutya szemszögéből látunk. Nagy örömömre a mesekönyv eljutott már óvodákba, többségi és speciális iskolákba, farsangi, illetve Mikulás rendezvényekre, gyermekkórházba és rajzversenyekre. Különleges magyar órán is feldolgozták a nyíregyházi Kodály Zoltán Általános Iskola negyedikes tanulói. Szülők és szakemberek is pozitív tapasztalatokról számoltak be.

Mik a jövőbeni terveid?

Amióta az egyetemen tanítok, a doktori iskola hallgatója is vagyok az ELTE-n. Még előttem áll a kutatás lebonyolítása és a disszertáció megírása is, így ennél távolabbi tervekben még nem gondolkozom.

Kikről teszel említést, ha a legjobb barátaidról, segítőidről kérdeznek?

Nagyon szerencsésnek mondhatom magam, hiszen annyian támogattak a céljaim elérésében, hogy nem is tudnék senkit kiemelni. Fantasztikus családom, barátaim és munkatársaim voltak mindig is. Olyan kiváló szakemberek adtak tanácsot szüleimnek, akik később rendszeresen kilátogattak abba az általános iskolába is, ahol integráltan tanulhattam. Csodálatos tanárok foglalkoztak velem nap mint nap. Rengeteg, számomra fontos személy van, akinek itt lenne a helye a felsorolásban.

Mi az, ami megkönnyíti és mi az, ami megnehezíti a mindennapjaidat?

A hallássérülésemből kifolyólag néha találkozom nehézségekkel, ugyanakkor sok sikerélménnyel is. Ilyen egy kedves dicséret, hogy a siketségem ellenére megtanultam beszélni, vagy egy gyermeki mosoly az érzékenyítő tréningeken. Például egy olyan levél is nagyon fel tud tölteni, amikor egy hallgató csak azért ragad tollat, hogy megköszönje, hogy a személyes tapasztalataim megosztásával is segítettem a diplomamunkáját. Kuku által is sok új emberrel ismerkedem meg, olyan barátságok is születnek, amik nélküle valószínűleg soha nem jönnének létre. A kutyám nélkül többször kerültem olyan szituációba, hogy halló személyeket annyira váratlanul ért a „furcsa" kiejtésem, hogy amikor megszólaltam (pl. egy utcanevet kerestem), csak elfordultak és otthagytak, a megválaszolatlan kérdésemmel. Valószínűleg azért, mert amikor hirtelen hallhatóvá vált az én láthatatlan fogyatékosságom, nem tudták, hogyan lehetne kezelni ezt a helyzetet. Amikor segítőkutyával voltam, ilyen szinte sose fordult elő velem. Még ha zavarba is jöttek, leguggoltak és egy ideig simogatták a kutyámat, majd miután átgondolták az eseményeket, felálltak és újra kezdtük a beszélgetést. Ha nem lennék hallássérült, nem lenne segítőkutyám, én se élhetném át mindezt.

Mi a hitvallásod, mi segít a nehézségekkel való megküzdésben? Inkább megoldandó feladatnak, vagy akadálynak tartod a problémákat?

Igyekszem inkább megoldandó feladatnak kezelni az esetleges nehézségeket. Persze, néha olyan helyzetekkel is találkozom, amik elszomorítanak. Ilyenkor próbálok arra gondolni, hogy azért választottam ezt a pályát, hogy hozzájárulhassak egy kicsit ahhoz, hogy a hallássérülés elfogadása természetes jelenség legyen a világban.

Sokszor segít a mindennapokban, amit gyermekkoromban is tanultam: a sokféleséget nem csak el kell fogadnunk, hanem arra értékként kell tekintenünk, hiszen ha egyformán tökéletesek lennénk, nem lenne színes és változatos a világ. Mindenkit önmagához kell mérni, segíteni és értékelni. Véleményem szerint becsülni kell azokat az apró sikereket, előrelépéseket, amelyek hosszú, fáradságos munka eredményeképpen születnek meg. Ez a mi hivatásunk, a gyógypedagógia szépsége.

Ez itt a reklám helye: Az első kiadás csak korlátozott példányszámban jelent meg, a második kiadás azért került forgalomba, hogy minden érdeklődő elolvashassa. 2015. novembere óta már a jelentősebb könyváruházakban, pl. a Libriben, a Líra áruházban és az Alexandrában is kapható, illetve a www.mesekonyv.segitokutya.net című honlapon keresztül megrendelhető.

K.M.T.

KÖRNYEZETT A KONYHÁBA

Az újrahasznosítás időszakát éljük, bár sokszor, sokan nem jutunk el odáig, hogy a gondolatot tett kövesse. Érdemes kicsiben elkezdeni! Nem csak a szelektív hulladékgyűjtéssel, vagy a környezettel harmonizáló, újrahasznosítható energiaforrások alkalmazásával tehetünk a körülöttünk élő világ épségének megőrzéséért, hanem egyszerű, hétköznapi spórolással is. Tudták Önök, hogy a konyhai zöldségmaradékok is újrahasznosíthatóak? Van olyan, amelyikből néha akár egészen új zöldséget is növeszthetünk.

Van néhány olyan zöldség és fűszernövény, amit olyan gyakran használunk, hogy mindig tele van vele a spájz. Ilyen mondjuk a fokhagyma, a hagyma, vagy éppen a friss fűszernövények. Ezek egyenként nem kerülnek egy vagyonba, de sok kicsi sokra megy. Van néhány egyszerű megoldás, amivel az amúgy sem használt maradék részekből teljesen új növényeket lehet növeszteni, és a legtöbb könnyedén elfér az ablakpárkányon.

MOGYORÓHAGYMA Kevesebb, mint öt nap alatt teljesen újranövesztheetünk egy mogyoróhagymát! Tegyük a megmaradt végét (amit amúgy sem eszik meg senki, mert „szőrös") gyökeres részével lefelé vízbe (bár itt fontos, hogy azért némi hagymát hagyjunk rajta). Pár nap múlva egy egész hagymánk lesz!

FOKHAGYMA Mikor a fokhagyma elkezd hajtani, a kis zöld hajtások túl keserűek ahhoz, hogy főzzünk velük. De ahelyett, hogy a szemétbe hajítanánk, inkább tegyük bele egy kis vízbe, és növesszünk még több hajtást! Ezek ugyanis jóval kevésbé erősek, mint maga a fokhagyma, és így tökéletesek salátába vagy szószokba.

RÓMAI SALÁTA Ha véletlenül megmaradt egy fej római saláta alja, ami még mindig ép, helyezzük vízbe, és tegyük az ablakpárkányra. Úgy két hét múlva már elkezdenek hajtani az új levelek, és 3-4 hét múlva már teljesen kifejlődnek.

KÍNAI KEL Épp úgy, mint a római saláta, a kínai kel is „újranövesztheto" a növény alsó részéből. Tegyük néhány centi vízbe, olyan helyre, ahol sok a fény. Egy-két hét múlva el is ültethetjük, és várhatjuk a szép új kínai kel felbukkanását.

BAZSALIKOM Csippentsünk le a növényről néhány ágacskát, úgy öt centis szárral. Tegyük őket egy pohár vízbe, és tegyük őket olyan helyre, ahol éri a napsütés. Mikor úgy két centisre nőnek a gyökerei, át lehet őket ültetni cserepekbe, amiből aztán majd szépen kinő a saját növénykénk. Meglepődve tapasztalhatjuk, hogy sokkal strapabíróbb lesz, mint a boltban vásárolt.

HAGYMA Ültessük el a hagyma levágott gyökeres részét gyökérrel lefelé – akár egy cse-

TUDATOSSÁG AN IS

répbe, vagy kint az udvaron. Szedjük le, és fogyasszuk még zsengén, de meg is várhatjuk, míg teljesen kifejlődik a hagymánk.

KORIANDER Mint a bazsalikom, a koriander is meg tud gyökeresedni, ha vízbe tesszük. Ha a gyökerek elég hosszúak, el lehet őket ültetni, és néhány hónap múlva már a saját koriander-ünkről szedhetjük a leveleket.

GOMBA Ültessük a gomba-szárakat földbe, amit egy kis trágyával vagy kávézaccal dúsítunk – házon belül jobb az utóbbi. Tartsuk nedves helyen, ahol lehetőleg sötét van. Pár nap múlva, ha szerencsénk van, már el is kezdték a növekedést az új gombáink.

GYÖKÉR PETREZSELYEM Ha a hétvégi húslevesből megmarad néhány fehérrépa vég, ne dobjuk ki. Zöld, leveles részükkel fölfelé állítsuk őket úgy két centi vízbe, és máris megvan a saját petrezselyemzöld ellátmányunk. Fontos, hogy minden nap pótoljuk a vizet, nem szabad szárazon hagyni. Pár nap alatt akár kisebb bokrunk is lehet 3-4 petrezselyem csonkból!

GYÖMBÉR A gyömbér gyökeres részét is el lehet ültetni,úgy, mint a hagymát, bár itt a növekedés jóval hosszabb időt vesz igénybe. Egy teljesen kifejlődött gyömbér úgy 8-10 hónap alatt nő meg.

K.M.T.

ABLAKKER(E)T Néhány salátaféle és a legtöbb fűszernövény az ablakban is egyszerűen termeszthető, nem kell érte elmenni a piacra vagy a boltba. A balkonládát díszíthetjük vidám spatulákkal, amelyekre érdemes ráírni, hogy mit vetettünk. Az elvetett magokat minden nap meg kell spriccelni vízzel, de ha már nagyobb, kis kannával is öntözhető.

Nagyon gyorsan, 3-4 nap alatt kicsírázik a rukola, melynek íze kicsit hasonlít a földimogyoróra. Gyors növekedésű, vitamindús levélzöldség, tartalmaz A, C és K-vitamint, vastartalma is magas.

A madársaláta egy kicsit lassabban csírázik, de kb. 4-6 héten belül finom, élénkzöld, egészséges salátát szüretelhetünk az ablakból!

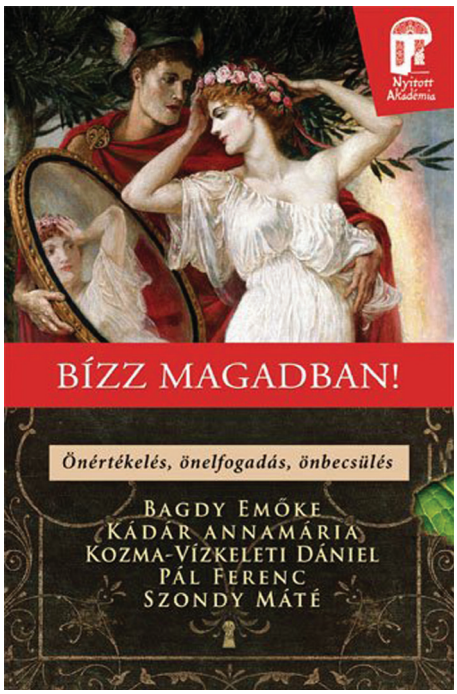
Kitűnően termeszthetők balkonládában a tépősaláták. Ezek nem képeznek fejet, mint a fejessaláta, csak zsenge leveleket, amelyekből folyamatosan vághatunk. A vörös fodros saláta, a zöld fodros saláta egész évben vethető, és folyamatosan finom, dekoratív, ropogós levelekkel ajándékoznak meg.

A hónapos retek is szépen megnő akár egy balkonládában is. Nagyon gyorsan fejlődik, fajtától függően kb. 30 – 50 nap a tenyészideje.

MINDENNAPI PSZICHOLÓGIA

„Az a baj, hogy nincs önbizalmam”

Gyakran halljuk a fenti mondatot még olyan emberek szájából is, akikről adottságaik és körülményeik alapján nem gondolnánk, hogy önbizalomhiányosak. Önmagunkat szeretni és becsülni nem könnyű, komoly önismereti munkára van szükségünk, hogy felismerjük, elhiggyük, minden gyöngeségünkkel együtt is értékes és szeretetreméltó emberi lények vagyunk. Ebben igyekeznek segítséget nyújtani a *Bízz magadban* című kötet szerzői.



BAGDY EMŐKE egy izgalmas pszichoterápiás technikát ajánl, melyet használhatunk lelki elakadások, önbizalom- és motivációhiány esetén: “Ha vizuális típus vagy, vegyél egy A/4-es lapot, és húzz középen egy vonalat: az lesz az út. Az út aljára biggyessz oda egy jelet, ez szimbolizál téged, az út tetejére pedig egy másikat, ami azt jelképezi, ami nem megy neked, amihez nincs elég motivációd, bátorságod, önbizalmad, és amit ezért még nem tudtál elérni. Most kezdd el összeszedni mindazokat a biztató, bátorító és elismerő mondatokat, amelyeket a különböző korszakokban másoktól kaptál. Amit a nagymama mondott, amit az óvó nénitől, a tanító nénitől, a barátoktól, sporttársaktól, szerelmektől hallottál – és írd le ezeket a lap egyik oldalára, úgy, ahogyan és akitől elhangzottak: Nahát, milyen ügyes vagy, azt a mindenit! (...) A lap egyik oldalára gyűjts tehát össze minél több biztatást, bátorítást. Utána képzeld el, hogy valóban jól sikerült a szóban forgó dolog, és azok, akik bíztattak, most nagyon megdicsérik, elismerik a teljesítményedet. (...) Néhányszor menj végig ezen az úton, de időnként állj meg, és örülj annak, amikor lelki füleddel hallod a szívből jövő elismeréseket.

PÁL FERENC lelkész szerint a létkérdéseinket nem kerülhetjük meg. Ha pedig ezekre mély forrásból tudunk választ adni, akkor természetszerűen érezni fogjuk, hogy értékesek vagyunk, világossá válhat, hogy az életünknek van értelme. Szerinte az optimizmus néha nem más, mint a realitásvesztés kellemesebbik formája. „Ha már valahogy lenni kell, és fogalmam sincs, hogyan, akkor inkább pozitív életszemlélettel ne tudjam, mint pesszimistán.” – mondja a lelkész.

DR. SZONDY MÁTÉ is egyetért abban, hogy a kifelé mutatott magabiztosság mögött sokszor nincs belsőleg megélt, valódi, mély önbecsülés. Ez jellemző például a narcisztikus személyiségre.

Háromfajta működést tulajdonít a narcisztikus emberek gondolkodásmódjának: a magányos gyermek, a grandiozitás és az önnyugtatás állapotát. A magányos ember azt éli meg, hogy nem szerethető, értéktelen, és teljesen egyedül van a világban. A grandiozitás az elhagyatottság és csökkentértékűség túlkompenzálása, itt jelenik meg a feljogosítottság-érzés, a versengés, a hatalomra törekvés. Ám ha nem képes a grandiózus állapot elérésére – például, mert nem kapja meg másoktól a várt elismerést –, akkor az önnyugtató munkamódba kapcsol át: extrém sportokat űz, szerencsejátékokat játszik, drogokat használ, vagy szexuális élményeket keres, esetleg sokat eszik, a tévésorozatok világába, vagy azok fantáziájába menekül, így képes időlegesen enyhíteni az értéktelenség és az üresség érzését.

„bízz magadban!”

DR. KÁDÁR ANNAMÁRIA, a Mesepszichológia című könyv szerzője szerint a reálisan pozitív önbecsülés egyik legnagyobb ellensége a nőknél a hamis testkép. Kádár egy amerikai magazin kutatásáról is ír a könyvben, melyben az aktuálisan legszebbnek tartott hollywoodi sztárokat kérdezték, mennyire elégedettek a saját külsejükkel. „Az eredmény önmagáért beszél: ezek az irigyelt nők átlagosan tizenkét(!) olyan tulajdonságot említettek, amelyeket csúnyának tartanak és megváltoztatnának saját magukon. Érdemes ezen elgondolkodni. Ahhoz, hogy jobban érezzük magunkat a bőrünkben, el kell indulnunk egy olyan úton, amelyen az ember a hibáival együtt is megtanulja elfogadni és szeretni önmagát.

KOZMA-VÍZKELETI DÁNIEL családterapeuta szerint, bár gyakran szidjuk az észak-amerikai kultúrát, az önértékelés kialakításában, az önbizalom fokozásában nagyon jól bevált szokásaik vannak, ezeket érdemes lehet ellesni. „Ha egy amerikai kisgyerek rajzol egy cicát, akkor az egész család összejön, és mindenki rajong az elkészült műért: „Oh, dear, rajzoltál egy cicát! Honey, hát ez fantasztikus! Ez a mi fülünknek akár visszatetsző is lehet, de nézzük, hogy reagálunk mi: ha egy gyermek cicát rajzol: „A fülecskéjét még javítsd ki... És a szeme nem a popsiján van... És láttál te már rózsaszín cicát, aranyom? Az a baj, tudod, hogy még nem elég jó... Nincs neked esetleg finommotoros koordináció-problémád vagy idegrendszeri éretlenséged?! stb.

A családterapeuta úgy véli, hogy olyan kultúrában élünk, ahol kiváló lehetőség kínálkozik arra, hogy összeegyeztessük a kétféle szokást: a saját hagyományunkat a visszafogottságra és az amerikai lelkesültséget az értékek és teljesítmények iránt.

A könyv olvasói talán megértik, hogy ők semmivel sem kevesebbek a többi embernél... Lehet, hogy az a valaki, akiről rosszat gondolunk, épp úgy önértékelési gondokkal küzd, mint mi?!

K.M.T.

NAOKI HIGASHIDA: HÁT EZÉRT UGRÁLOK

– Egy kisfiú hangja az autizmus csöndjéből (Park Kiadó, 2014, 176 oldal, 2900 Ft)

A lebilincselően érdekes könyv szerzője egy japán kamaszfiú, Naoki Higashida. Naoki nem átlagos gyerek, hiszen súlyos autizmussal él, aki egy kartonbillentyűzet segítségével betűről betűre mutatva diktálta le ezt a könyvet, mely egyedülálló betekintést enged egy másik világba. Egy másik világba, amely távol van, ám mégis a közelünkben.
Naoki most kézen fog, és határtalan közvetlenséggel, sajátos humorral vezet be minket az autizmussal élők életébe, gondolkodásmódjába. Segítségével megértjük és átérezzük sajátos képét az időről és térről, a szépségről, vagy az emberi kapcsolatokról. Mire a könyv végére érünk, garantáltan megváltozik a viszonyunk az autizmussal élők és általánosságban a másság iránt. Ez a változás jó, csak ajánlani tudom.

T.G.

„But when I'm jumping, it's as if my feelings are going upward to the sky. Really, my urge to be swallowed up by the sky is enough to make my heart quiver. When I'm jumping, I can feel my body parts really well, too—my bounding legs and my clapping hands—and that makes me feel so, so good."

Naoki Higashida

EGY IGAZÁN SZEMÉLYES KEDVENC!

Második albumával jelentkezik nagy kedvencem, az **Anton Vezuv** zenekar. Ezúttal hat dalt pakoltak a **Lay Low Butterfly** című lemezükre, amelyen most sem szakítottak a már megszokott, de soha meg nem unható, kicsit melankolikus hangzással, de az előző albumhoz képest határozottabb indierockos, indiefolkos beütéssel. Az album érdekessége, hogy az amúgy is egyedi hangzást egy szitár teszi még különlegesebbé. A minialbum letölthető digitálisan, de cd-n, sőt vinyl-en is megvásárolható (tájékoztató a honlapon). A 2010 óta működő csapat énekese Sztív, basszusgitáron és szitáron Kalmár Tibor játszik, a gitárokat Csé pengeti, a doboknál pedig Kocsi Szabolcs veri a taktust. Ajánlom mindenkinek, de különösen azoknak, akik tényleg szívesen meghallgatnának egy valóban jó zenét játszó hazai csapatot (és azoknak is, akik korábbi ajánlóm után már rajongóvá léptek elő). Jó fülelést!

K.E.

CSOPA

Már két helyszínen is megnézhetjük, sőt ki is próbálhatjuk, hogyan történnek a csodák. A Camponán kívül a Bécsi úton is tesztelhetjük a fizika, kémia, biológia, csillagászat törvényeit a Csodák Palotájában.

Aki járt már az első helyszínen, az is rengeteg új érdekességet találhat Csopa Playbartban, ahol három interaktív kiállítás (Születés, Illúziók, Newton), egy labor, egy előadóterem, négy „szabadulószoba", két vetítőterem és egy rakás kisebb játék kapott helyet.
A"születés" részen izgalmas helyzeteket lehet átélni, például be lehet kuporodni egy méhhangszimulátorba, meghallgatni, mit hall egy magzat az anya hasában, vagy fel lehet venni egy 9 hónapos kismama terhét, hátha a 10,6 kilós kötény után a fiúk is jobban átérzik az utódnemzés súlyát. Az On the spot csapata pedig kifejezetten ide készített hat szüléses videót a világ különböző pontjairól és kultúráiról.
Az Illúziók terme különféle optikai trükköket vonultat fel, a fény-árnyék- és perspektivikus játékoktól a mozgásillúziókig. Még Picasso vásznába is be lehet simulni.
A Newton-termet úgy alakították ki, mintha a tudós kertjében lehetne kipróbálni a felfedezései alapján megértett fizikai jelenségeket.
A Richter laborban a gyerekek köpenybe és védőszemüvegbe bújva kísérletezhetnek, felügyelet mellett persze.
Két különleges mozi is próbára teszi az érzékeinket: egy 360 fokos körmozi és egy 9d mozi is, ahol a néző saját bőrén tapasztalhatja meg a filmet.

D.A.

KEDVEZMÉNYES JEGYEK VÁLTHATÓK A BUDAPESTI NYÁRI FESZTIVÁL ALÁBBI PROGRAMJAIRA

William Shakespeare: A két veronai nemes 2016. július 1. (péntek) 20.00, 2500 Ft
Shakespeare halálának 400. évfordulóján ismét turnéra indul a londoni Shakespeare's Globe Theatre, melynek egyedüli magyarországi állomásaként ezúttal a mester egy fergeteges, de kevésbé ismert korai vígjátékát láthatjuk a Margitszigeten angol nyelven, magyar felirattal.

Buborékok 2016. július 2. (szombat) 20.00, 1900 Ft
Csiky Gergely vígjátéka valódi önzéstörténet, amely bizonyítja: a buborékok ma éppen úgy elpattannak, mint 130 évvel ezelőtt, pukkanásuk önfeledt kacagásként visszhangzik a nézőtérről. Rendező: Novák Eszter

A gitár világsztárja: Stanley Jordan feat. Alegre Corrêa, Horváth Kornél & Dörnyei Gábor jazz-koncert 2016. július 3. (vasárnap) 20.00, 2500 Ft
A 80-as évek nagy amerikai gitáros generációjának tagja, a különleges „tapping" technikájáról híres jazz gitáros, Stanley Jordan először látogat Magyarországra, és a Margitszigeten ad nagyszabású koncertet hazai és külföldi zenész sztárokkal.

Balfácánt vacsorára! 2016. július 6. (szerda) 20.00, 1900 Ft
A milliomos könyvkiadót a sors egyszerre sújtja hexensusszal, besokallt feleséggel, spiritualista szeretővel és egy rettegetett adóellenőrrel. Ezzel kezdetét veszi a bravúros félreértések és félreérthető bravúrok története. Főszerepben: Gáspár Sándor

Boeing, Boeing 2016. július 8. (péntek) 20.00, 1900 Ft
Egy sikeres férfi mögött mindig ott áll egy nő. Vagy kettő. Vagy három. A Párizsban élő sztárépítész Bernardnak például mindegyik a menyasszonya, ráadásul egyik szebb, mint a másik, és természetesen nem tudnak egymásról.

Mindent Évaról 2016. július 12. (kedd) 20.00, 1900 Ft
A lelkes színházrajongó minden este kitartóan ott várja kedvenc színésznőjét, Margót a művészbejárónál. Egy nap szerencséje lesz, bejuthat a vágyott szentélybe... Főszerepben: Hernádi Judit

Halálos tavasz 2016. július 29. (péntek) és július 30. (szombat) 20.00, 1900 Ft
Egy fiatalember története elevenedik meg előttünk, aki öngyilkos lesz egy szállodai szobában. De hogy jutott el idáig, mi történt vele? Szerelmi csalódás pusztán? Vagy mégsem?

A Programszervező jóvoltából az előadásokra kedvezményesen váltatók jegyek a +36 (1) 301-0147 telefonszámon, vagy a szervezes@szabadter.hu email címen.

D.A.

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 Tóth Zoltán Autósiskolában, címünk: 1143 Bp. Hungária krt. 136. fszt. 10. További információ: 20/323-4688 (bármikor hívható), 1/321-7008 (H-K-CS: 13.00-17.00)

A CAVIDENT FOGÁSZATI KFT. MOST RENDKÍVÜLI AKCIÓT HIRDET!

Nyári akció a BKV és BKK dolgozóinak és nyugdíjasainak: Porcelán korona 28.000 Ft-tól! További kezelések árából 30% kedvezményt adunk! Nézze 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 vagy a 29155 melléken.

FOTÓ: ALBERT TIBOR

MOZGÁSBAN MAGAZIN

A Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság magazinja ● www.bkv.hu ● bkvzrt@bkv.hu ● 2016. nyár
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

hommage á Kazimir Szeverinovics Malevics

Tisztelgés Kazimir Szeverinovics Malevics (Kijev, 1878. február 23. – Leningrád, 1935. május 15.) lengyel származású orosz–szovjet festő, az absztrakt művészet jeles képviselője és a szuprematizmus megalkotója előtt.