

# MOZGÁSBAN



XLVIII. ÉVFOLYAM

IV. SZÁM

**40 ÉVES A 3-AS METRÓ**

**„HÉVVEL, LÉLEKKEL”**

**MEGBECSÜLÉS ÉS HAGYOMÁNY**

**2**

JÁSZAI MARI TÉR  
KÖZVÁGÓHÍD

3885

# A VÁLTOZÁSOK ÉVE

**INTERJÚK**



# BAM5

## BKV-s Amatőr Művészek

### KEDVES KOLLÉGÁK!

Az elmúlt évekhez hasonlóan jövőre is lehetőséget szeretnénk adni alkotóvággyal megáldott kollégáinknak arra, hogy bemutassák, milyen művészi tevékenységgel töltik szabadidejüket. A BAM 5-re tehát ismét várjuk a festészetben, fotóművészetben, szobrászatban alkotó kollégáink jelentkezését. Ezúttal is maximum 3 alkotást várunk minden jelentkezőtől.

Kérjük, a jelentkezéshez legyenek szívesek megadni nevüket, beosztásukat, pár mondatot magukról, az alkotások jegyzékét, a művészeti ágat, amelyben alkotnak, valamint egy-egy fotót a kiállításra szánt műalkotásokról (erre az előzetes válogatáshoz van szükség).

Az alkotások kiállításáról a jelentkezéskor elküldött fotók alapján a Társasági Kapcsolatok Iroda munkatársai döntenek, erről minden jelentkezőt értesítünk. Kérjük döntésünk elfogadását.

A műalkotásokról készült fotókat a [jelentkezes@bkv.hu](mailto:jelentkezes@bkv.hu) e-mail címre várjuk **2017. február 15-ig**. A döntésről minden jelentkezőt értesítünk, a kiválasztott alkotások készítőivel a beérkezési határidőről, illetve a szállítás helyszínéről később egyeztetünk.

Üdvözlettel:

Társasági Kapcsolatok Iroda

# Kedves Olvasók! Kedves BKV-sok!

Először is köszönjük mindazoknak a kollégáknak, akik adományukkal segítettek szebbé varázsolni szerényebb körülmények között élő munkatársaink karácsonyát! Bizonyára sok örömet okoztak vele.

Kevesebb munkatárssal talál itt bennünket az év vége, hiszen november elején búcsút intettünk a HÉV-ágazatnak és vele együtt mintegy 1200 kollégánknak, akik immár a MÁV csapatát erősítik. Sok sikert kívánunk ottani munkájukhoz!

Korábbi lapszámainkban beszámoltunk a kiválással kapcsolatos eseményekről, igyekeztünk tudatni az aktualításokat, de azért most sem megyünk el említés nélkül a HÉV mellett: a 21. oldalon láthatják, hogy sikerült „Hévvél, lélekkel” kiállításunk – amely egyébként december 31-ig még látogatható.

Kedvelt és megszokott rovatainkat most is megtöltöttük érdekességekkel, de belekezdünk egy új sorozatba is (8-11. o.): a BKV különböző területeiről készítünk interjút vezetőikkel és kollégákkal, hogy minél jobban megismertessük Önökkel ezt a sokoldalú vállalatot. Ebben a lapszámban Bolla Tibor elnöke vezérigazgatót, Bátor László, Szedlmajer László és Takács Péter vezérigazgató-helyetteseket faggattuk ki arról, miként értékeli a 2016-os esztendőt.

Megtudhatják, mire jó a kamerarendszer, kik és milyen kategóriában kaptak idén Balázs Mór-díjat, mit is csinál valójában egy location manager, vagy azt, hogy mi fán terem a művészetterápia. Ismét megismerkedhetnek egy érdekes kollégával, Ujj Viktorral.

Idén is elindult szerkesztőségünk és a budapestiek kedvenc járműve, a Fényvillamos – képes beszámolóink a 20. oldalon található.

Idén 40 éves az M3 metróvonal – legalábbis az egyik szakasza. Akit érdekelnek a metró történetének részletei, lapozzon a 18. oldalra!

Ezúttal abban igyekszünk segíteni, hogy kreatívan készülhessenek a karácsonyra – ehhez néhány nem szokványos ötlet a 28-29. oldalon lesz. Ajánlónkban pedig az ünnepre hangolódás vagy akár ajándékötlet is található.

A következő évre előretekintve egy naptárral készültünk, melyet szintén megtalálnak a magazinban.

Békés karácsonyt és boldog új évet kívánunk minden kedves olvasónknak!

A Mozgásban magazin szerkesztősége

## TARTALOM

|                            |       |
|----------------------------|-------|
| Hírek .....                | 4-7   |
| Interjú .....              | 8-11  |
| Balázs Mór-díj .....       | 12    |
| Közlekedésbiztonság .....  | 13    |
| Elektronikus jegy .....    | 14-15 |
| Naptár .....               | 16-17 |
| 40 éves a 3-as metró ..... | 18-19 |
| Fényvillamos .....         | 20    |
| „HÉVVÉL, LÉLEKKE” .....    | 21    |

|                               |       |
|-------------------------------|-------|
| Location Manager .....        | 22-23 |
| Az élet dalos oldala .....    | 24    |
| Mindennapi pszichológia ..... | 25    |
| BKV-nak szeretettel .....     | 26-27 |
| Kreatív .....                 | 28-29 |
| Szubjektív ajánlók .....      | 30    |
| Hirdetés .....                | 31    |



**II. ENERGIAHATÉKONYSÁGI SZAKMAI FÓRUM** 2016. október 26-án Társaságunk szakmai partnerek bevonásával megtartotta II. Energiahatékonysági Szakmai Fórumát. A rendezvény célja az ISO 50001 Energiairányítási rendszer bevezetésével kapcsolatos aktuális információk, valamint a létesítményüzemeltetés hatékonyságát biztosító technológiai megoldások bemutatása volt.

Az elmúlt évek intézkedései – többek között elsősorban az ISO 50001 Energiairányítási rendszer (EIR) bevezetése – jelentős többletfeladatokat eredményeztek mind a menedzsment, mind a munkavállalók részére, és ezzel együtt számos kérdés is felvetődött, melyek megválaszolására, egységes értelmezésére a II. Szakmai Fórum biztosított megfelelő színteret. Ennek megfelelően az idei rendezvény tematikája egyrészt az EIR bevezetéséhez kapcsolódó információkra, másrészt a vontatási energia megtakarítását, illetve a létesítményüzemeltetés hatékonyságát biztosító technológiai megoldások bemutatására épült.

# Hírek itthonról

**DÍJAZOTTAINK** 2016. október 27-én Bolla Tibor elnök-vezérigazgató Társaságunk nevében átnyújtotta a Balázs Mór-díjat azon munkatársaink számára, akik tevékenységükkel, szakmai tudásukkal kiemelkedően segítik, segítették a közösségi közlekedés fejlődését.

A Balázs Mór-díj kitüntetettjei ebben az évben járművezető kategóriában **Lutsch Zoltán** és **Péter Ede Gábor**, egyéb fizikai foglalkozású kategóriában **Németi Gizella**, szellemi foglalkozású kategóriában **Balogh László**, nyugdíjas kategóriában **Német Mihály Tibor** voltak, az életműdíjat **Kende Péter** kapta meg. Társaságunk BKV Zrt. emléklappal honorálta **Csillagvári István**, **dr. Döbri István**, **Jangel Máttyás**, **Kiss József**, **Kiss László** és **Laboda László** kollégáinkat. Részletesebben a 12. oldalon.



## „HÉVVEL, LÉLEKKEL” BÚCSÚZIK A BKV ZRT. A HÉV-ÁGAZATTÓL

A BKV – az 1968-as megalakulásától kezdve – közel ötven évig működtette a helyi érdekű vasutat, 2016. november elsejétől viszont elkerül a társaságtól a zöld-fehér szerelvények üzemeltetése. A majdnem 130 éves múltra visszatekintő HÉV-ágazattól egy rendhagyó tárlattal búcsúzik Társaságunk. Október 26-ától a Földalatti Vasúti Múzeumban egy átfogó kiállítással emlékezik meg a kötöttpályás közlekedési eszköz több mint egy évszázados történelméről.

Majdnem 130 éve használhatjuk a HÉV-et, és egészen 1997-ig nemcsak személyeket, hanem árut is szállítottak a helyi érdekű vasút segítségével. Számos ehhez hasonló érdekességet rejt a HÉV-közlekedés múltja, melyeket most a „Hévvél, lélekkel” című kiállításon ismerhetnek meg az érdeklődők. Október 26-ától a Földalatti Vasúti Múzeumban várja a látogatókat az a különleges tárlat, amely összefoglalja a főváros HÉV-közlekedésének legemlékezetesebb momentumait.





**KÖZLEKEDÉSTÖRTÉNETI VETÉLKEDŐ** Hatodik alkalommal rendeztük meg a BKV múzeumok közlekedéstörténeti vetélkedőjét. A főváros történetével és közlekedésének múltjával kapcsolatos versenyünkre ezúttal is nagyon sok kiválóan megoldott pályázat érkezett. A legjobban teljesítő hat csapatot hívtuk meg a döntőbe, amelyet december 2-án a Deák téri Földalatti Vasúti Múzeumban tartottunk.

A két első helyezettel a döntő eredménye az alábbiak szerint alakult:

1. Gábor Általános Iskola (felkészítő: Dr. Bukniczné Hajzer Katalin) Hegedűs Bence, Madocsay Tünde, Nagy Zsófia
1. Kempelen Farkas Gimnázium (felkészítő: Szász Erzsébet) Páhán Anita, Kis Veronika, Kajári Lilian
3. Budapest XVI. kerületi Szent-Györgyi Albert Általános Iskola (felkészítő: Dr. Kerekesné Papp Katalin) Madaras Tamás, Hunyadi Mátyás, Láng Bence Balázs
4. Budapest III. kerületi Kerék Általános Iskola és Gimnázium (felkészítő: Zsótér Éva) Duma Hajnalka, Jakus Zsófia, Papp Gábor
5. Első Óbudai Német Nyelvoktató Nemzetiségi Általános Iskola (felkészítő: Légrádi Judit Fruzsina) Tempfli Csilla, Tóth Vilmos Balázs, Csengei Luca
6. Erzsébetvárosi Kéttannyelvű Általános Iskola, Szakgimnázium és Szakközépiskola (felkészítő: Hegedűs Imre) Dajnic Balázs, Horváth Krisztián, Veres Jázmin

Ezúton is köszönjük a részvételt, és gratulálunk minden döntős csapatnak!

**INTELLIGENS GYALOGÁJTÁRÓ** A lámpa nélküli zebránál is elsőbbségük van a gyalogosoknak a KRESZ szerint, az autósok ezt azonban sokszor figyelmen kívül hagyják.

Egy magyar fejlesztésnek köszönhetően ezután biztonsággal léphetnek le a járdáról az úttestre a debreceniek, ugyanis októbertől okos zebra vigyázza minden léptüket – igaz, egyelőre még csak egy útkereszteződésben.

A SafeCross névre keresztelt okos zebra két vasoszlopra szerelt fotocella segítségével érzékeli a gyalogos áthaladási szándékát, és villogó – az úttestre épített 3-3 LED-fényjelző – segítségével mindkét irányból figyelmezteti az autósokat. Így már távolabbról is észlelik az autóvezetők, hogy hamarosan elsőbbséget kell adniuk.



**ITT AZ ÚJ, KISPÉNZŰEKNEK FEJLESZTETT MERCEDES** A Mercedes szeptemberben bemutatta a városi autóbusszaládájának legújabb generációját. A Conectót elsősorban a szerényebb anyagi lehetőségekkel rendelkező üzemeltetők számára fejlesztette ki a Mercedes. Az új buszcsaládról elmondható, hogy leginkább megjelenésében különbözik elődjétől.

Két változatban készült: egy 12,13 méter hosszú, háromajtós, valamint egy 18,2 méter hosszú, négyajtós csuklós verzióban. A Conecto hajtásáról egy Euro 6-os normáknak megfelelő OM 470-es dízelmotor gondoskodik. Újdonság, hogy akár sűrített földgázzal üzemeltethető motorral is megvásárolható lesz. A szóló változat elektronikus menetstabilizáló rendszerrel, a csuklós kivitel pedig becsuklágátló rendszerrel készül. Az első tengelyeknél található független felfüggesztés pedig mindkét változat esetében az alapfelszereltség része.

D.A.

## SZAPORODNAK A METRÓN FELEJTETT KÖNYVEK MELBOURNE-BEN

Az utóbbi időben egyre gyakrabban találkozni elhagyott, kallódó könyvekkel Melbourne metró-, busz- és villamosjáratain, köszönhetően a Books on the Rail nevű kezdeményezésnek. Az ötlet lényege, hogy a helyiek kedvenc olvasmányait egyszerűen a járműveken „felejtik”, egy – a könyv borítóján elhelyezett – matricával jelezve, hogy bárki hazaviheti, akinek kedve van azt elolvasni. Az olvasás végeztével a szerencsés megtalálónak nincs más dolga, mint egy másik járművön hagyni a kötetet, esetleg gazdagítva a város utazó könyvtárát egy általa kedvelt példánnyal. A mozgalom elindítói, két melbourne-i olvasásmegszállott jóbarát nem titkolt szándéka, hogy rávegyék a városban közlekedőket: tegyék le az okostelefont, és vegyenek kézbe egy könyvet helyette.



# Hírek a világból



**SHENZHENBEN ÉPÍTETT MONORAIL RENDSZERT A BYD SkyRailnek** hívják azt az új, kísérleti monorail vasutat, amelynek első, elkészült szakaszát nemrég adták át a cég shenzeni központjában. A beruházás érdekessége, hogy a kivitelező kínai cég, a BYD eddig leginkább az autó-, busz-, illetve akkumulátorgyártás területein volt ismert, és ez az első monorail projektje. A most átadott tesztszakasz 4,4 km hosszú, és – Kína viszonylatában – kis és közepes méretű városok, illetve turistalátványosságok kiszolgálására tervezték. Az elképzelések szerint a jármű óránként 30.000 utast szállít majd, és 80 km/h maximális sebesség elérésére képes. A hírek szerint a Guangdong tartományban található Shantou városa lesz az első komoly megrendelő egy 250 km-es hálózat kiépítésével.

## FUTURISZTIKUS VÍZITAXI PÁRIZSBAN

A francia Alain Thébault feltaláló nem kevesebbet tűzött ki célként, minthogy Párizs legyen az első város a világon, ahol teljesen környezetbarát, víz felett sikló high-tech vízitaxik szállítják az utasokat. A napenergiával működő apró járművek, melyek a hangzatos Sea Bubble – azaz Tengeri buborék – névre hallgatnak, nagyjából 60 centire emelkednek a vízfelszín fölé, így könnyedén elérik a 30 km/órás sebességet is. A tervező elképzelései szerint a szolgáltatást egy – az Uberhez hasonló – applikáció segítségével lehet majd megrendelni, egy utazás pedig nem kerül majd többé 10 fontnak megfelelő összegnél. Az első prototípusok várhatóan már tavasztól birtokba veszik a Szajnát.





**METRÓVONALAT HOSSZABBÍT DUBAI** A 2020-as World Expót rendező arab ország újabb nagyarányú fejlesztésbe kezd. A Dubai Közúti és Közlekedési Hatóság nemrég írt alá egy 2,6 milliárd euró értékű szerződést az Alstom, Acciona és Gulermak vállalatokból álló konzorciummal, amelynek értelmében meghosszabbítják a város piros jelzésű metróvonalát. A Route 2020 nevű projekt lényegében egy 15 km-es szárnyvonal megépítését takarja, amely a Nakheel Harbour és a Tower station állomásoknál csatlakozik le a fővonalról, és a Világkiállítás helyszínéig tart. A vonalnak egy 3 km-es szakasza lesz csak a föld alatt, a fennmaradó 12 km a föld felett halad majd a végállomás felé. Az új vonalszakaszra az Alstom 50 darab Metropolisz metrókocsot szállít, valamint a francia cég gondoskodik majd az energiaellátásért és a kommunikációért felelős rendszerek és a beléptető kapuk leszállításáról is.



**NAGY-BRITANNIÁBAN LÉTESÍT ÚJ ÜZEMET A CAF** Az egyik legnagyobb kötöttpályás járműveket gyártó vállalat, a CAF új üzemet épít az Egyesült Királyságban, amelyhez a hírek szerint már nagyban zajlik a helyszínek keresése. Olyan területet keresnek, amely rendelkezik vasúti kapcsolattal, és helyet tud biztosítani a 15.000 nm alapterületű főépületnek és a hozzá tartozó 10.000 nm-es raktárnak. Az üzemben történik a tervek szerint az új járművek összeszerelése és tesztelése, illetve a készre szereléshez kapcsolódó munkálatok egy része, az elektromos alkatrészek beszerelése és az utastér kialakítása is itt zajlik majd. Andrés Arizkorreta, a spanyol cég elnökének elmondása alapján már közel 100 lehetséges építési helyszínt tekintettek meg, amelyek közül nemsokára választaniuk kell, hiszen az eddigi elképzelések alapján 2018 tavaszáig el kell készülniük a munkálatokkal.

#### POSTAHIVATALBÓL VASÚTI CSOMÓPONT NEW YORKBAN

Megkezdődött New York legforgalmasabb vasúti csomópontjának, a Pennsylvania Stationnak az átalakítása. Az építkezés 4 évig tart majd, és a fejlesztés eredményeképpen egy hatalmas, új komplexum jön létre, amely lényegében összeépül a szomszédos 8. sugárúton található Farley Postahivatal épületével, természetesen annak építészeti jellegének megőrzése mellett. A létrejövő Moynihan Train Hall a Pennsylvania Station 1963-ban lerombolt, hatalmas üvegtetejű csarnokának egyfajta modern újragondolásaként alkalmas lesz arra, hogy a legnagyobb vasúttársaságok, az Amtrak, a Long Island Rail Road, a New Jersey Transit és a Metro-North utasainak százezreit szolgálja ki nap mint nap, ezen felül az épületkomplexumban 10.400 nm-en üzlethelyiségek és közel 55.000 nm-nyi alapterületen irodák is helyet kapnak majd.



#### ELEKTROMOS HIBRID EMELETES BUSZT FEJLESZT A VOLVO

A Volvo Bus az új fejlesztésű B5LHC elnevezésű elektromos hibrid járművével próbálja tovább növelni a részesedését a piacon. Az új modell a 2014-es, már sikeresen bizonyított Volvo 7900 alapjaira épül, ezt ötvözi a szintén nagy sikernek bizonyult Volvo B5LH Hybrid azóta már standarddá vált technológiáival. A fő különbséget az eddigieknél erősebb elektromos motor és az új, megemelt kapacitású, 19 kWh-s lítiumionos akkumulátor jelenti. A jármű összesen 87 személy szállítására lesz alkalmas, az emeleten 43, az alsó szinten 17 ülőhely található majd. Az új busz a tervek szerint 2017-ben kezdi meg a teszteket a londoni utasforgalomban.

T.G.

# BOLLA TIBOR

## ELNÖK - VEZÉRIGAZGATÓ

Új sorozatba fogott a Mozdásban magazin szerkesztősége: következő számainkban szeretnénk bemutatni  
Ezúttal a BKV néhány vezetőjét – Bolla Tibor elnök-vezérigazgatót, Bátora László, Szedlmajer László  
elvégre számtalan változás történt házunk táján. A következő interjúkból mindenki tájékozódhat

**MOZGALMAS NEGYEDÉV ÁLL TÁRSASÁGUNK MÖGÖTT, ÉS TALÁN MONDHATJUK, HOGY AZ EGYIK LEGNAGYOBB VÁLTOZÁS A BKV ZRT. ÉLETÉBEN A HÉV-ÁGAZAT KIVÁLÁSA VOLT. HOGYAN ÉRINTETTE EZ A BKV-T?**

Igen, a HÉV-ágazat kiválása valóban hatalmas változást jelentett. Ez a változás pedig legalább közvetve, de túlnyomórészt közvetlenül érintette majd' minden szervezeti egységünket. Rengeteg munkánk van abban, hogy az új cég ilyen rövid idő leforgása alatt megkezdhesse működését, illetve, hogy az átmenet zökkenőmentesen megvalósult, mégpedig a tervek szerint, olyan módon, hogy sem a budapesti utazóközönségnek, sem pedig a munkavállalóknak ebből semmi hátránya ne származzon.

**MILYEN KONKRÉT FELADATOKKAL KELLETT MEGBÍRKÓZNI A KIVÁLÁS KAPCSÁN?**

Egyrészt a vagyonmegosztáshoz kapcsolódó feladatokkal, hiszen az önálló üzemeltetéshez szükséges eszközöknek és ingatlanoknak át kellett kerülniük az új HÉV-társasághoz. A járművek és az infrastruktúra-eszközök mellett az üzemeltetést támogató rendszerek tekintetében is komoly változtatásokat kellett végrehajtani. Az átállásnak emellett költségei is voltak, a vasúthatósági engedélyek beszerzéséhez, a könyvvizsgálati és jogi költségekhez, a létesítményeket érintő bejegyzési ráfordításokhoz, a cégbírói eljárásokhoz, valamint az informatikai rendszerek átalakításához szükséges forrásokat is elő kellett teremteni.

Végül, de nem utolsó sorban több mint 1000 munkavállalónktól kellett elválnunk, akik közül sokan több évtizede tagjai a BKV-s családnak.

**ÉRDEKES, HOGY JELEN IDŐT HASZNÁLT...**

Valóban, de ez érthető is. Nem gondolom, hogy az ilyenfajta kötelék egyik pillanatról a másikra megszűnhet. Én azt hiszem, mindnyájunk nevében mondhatom, továbbra is kollegámként tekintek minden munkatársamra, aki a BHÉV Zrt.-nél folytatja a nálunk megkezdett pályafutását.



**RÖVID IDEIG ÚGY TÜNT, HOGY A BKV-S UTAZÁSI IGAZOLVÁNYOK NEM VAGY CSAK RÉSZBEN ÉRVÉNYESEK BIZONYOS FŐVÁROSI JÁRATOKON. MOST MI A HELYZET AZ UTAZÁSI IGAZOLVÁNYOKKAL?**

A Volánbusszal az ügyben folytatott tárgyalások korábbi fázisában csak egy nagyon rövid, alig egyhetes időszakról beszélhetünk, amikor az igazolványok elfogadása bizonyos járatokon nem volt tisztázott. Ezek a tárgyalások a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium és a BKK Zrt. jóváhagyásával sikeresen lezárultak.

A megállapodás értelmében a Volánbusz aggregációs járatainak elfogadják a BKV-s utazási igazolványokat.

**KÖSZÖNÖM A BESZÉLGETÉST!**

Én is köszönöm! Egyúttal megragadnám az alkalmat, és minden BKV-s munkatársamnak – beleértve a BHÉV Zrt.-nél nemrég elhelyezkedett kollégákat is – szeretném megköszönni egész éves elkötelezett munkáját!



# BÁTORA LÁSZLÓ

## VEZÉRIGAZGATÓ-HELYETTES

mutatni a BKV különböző területeit, és szándékunkban áll több vezetővel, kollégával beszélgetni. Ló és Takács Péter vezérigazgató-helyetteseket – kérdeztük meg, hogyan értékelik a 2016-os évet, , akár a Társaság gazdasági helyzetére, akár a vaskerekes vagy a gumikerekes ágazatra kíváncsi.

### KÖZELEDIK AZ ÉV VÉGE, A VÁRAKOZÁSOK SZERINT MILYEN ÉVET ZÁR MAJD A BKV? MIT LEHET ELMONDANI A TÁRSASÁG EZ ÉVI EREDMÉNYÉRŐL?

Éppen a napokban fejezzük be az év végi várható számaink összeállítását. Úgy látjuk, hogy idén is sikerül pozitív üzemi eredménnyel zárunk az évet. Ez mindenképpen jó hír, hiszen az üzleti terv több mint 5 milliárd forintos veszteséggel számolt. Az eredményjavulás nagyrészt annak köszönhető, hogy a megelőző menetrendi év alulkompenzációjából közel 4mrd forint többletbevételt könyvelhettünk az idei évre. Ezenkívül a kedvező energiaárak is nagyban hozzájárultak a vártnál jobb eredményhez. Bérsoron a tervezett költség szint körül várjuk az évet, itt nem fogunk tudni megtakarítani. Fontos viszont megemlíteni, hogy a BKV által leadott teljesítmény 1,7%-kal a tervezett szint felett várható, ami azt jelenti, hogy hatékonyan használtuk fel az erőforrásainkat.

### SOK JEL MUTAT ARRÁ, HOGY A JÖVŐRE VÁRHATÓ TÖBBLETFELADATOK MIATT, PL. AZ M3 FELÚJÍTÁS, TÖBB FORRÁS BEVONÁSÁRA LEHET SZÜKSÉG. EZEK MILYEN VÁLTOZÁSOKAT EREDMÉNYEZHETNEK A JÖVŐ ÉVI KÖLTSÉGVETÉS ÖSSZEÁLLÍTÁSÁBAN?

Természetesen a 2017-es üzleti terv összeállítása során figyelembe vesszük az előrelátható változásokat, így – többek között – tervezzük az M3 felújítás számszaki hatásait, amelynek a működési kiadásait indokolt költségként fogjuk elszámolni. Maga a beruházás uniós támogatásból valósul meg, így ezek a források nem terhelik a BKV közszolgáltatási kompenzációját. Az M3 felújítás költségtervezése nagyon összetett feladat, hiszen most nemcsak arról van szó, hogy a metrót lezárjuk, és buszokkal pótoljuk a kieső teljesítményt, hanem a metróüzem a teljes felújítás alatt részlegesen ugyan, de folyamatos lesz. Jelenleg zajlik a 2017-es üzleti terv összeállítása, úgyhogy egyelőre végleges számot a többletköltségekről nem tudok mondani.



### HÁNY SZERZŐDÉST KÖTÖTTÜNK AZ IDÉN? MILYEN ÉRTÉKBEN TÖRTÉNTEK BESZERZÉSEK?

A BKV igazi beszerzési nagyüzem. Az eddig megkötött szerződések száma némileg meghaladja a négyszázat, nagyjából 100 milliárd Ft

értékben. Ugyan a verseny-, illetve közbeszerzési eljárások száma közel azonos, de mégis a beszerzési értékben jelentős a különbség, hiszen a 100 milliárdból 93 milliárd közbeszerzési eljárásban kötött szerződés volt.

# TAKÁCS PÉTER

## VEZÉRIGAZGATÓ-HELYETTES

**MEGSZAPORODTAK A SAJTÓBAN A KÜLÖNBÖZŐ, EGYMÁSNAK IS SOKSZOR ELLENTMONDÓ HÍREK AZ M3 METRÓVONAL ÁLLAPOTÁRÓL. BÁR NAGY RÉSZÜK NYILVÁNVÁLÓ TÚLZÁST, ILLETVE CSÚSZTATÁST TARTALMAZ, MÉGIS ALKALMASAK ARRA, HOGY AZ EMBEREK BEN FÉLELMET KELTSENEK. MI TEHÁT A HELYZET, VAN OKUK AGGODALOMRA A 3-AS METRÓN UTAZÓKNAK?**

Nem, aggodalomra sem most, sem a múltban nem volt okunk. Hazánkban még nem történt olyan metróbaleset, amely halálos utasáldozatot követelt volna. Köztudott, hogy az M3 vonal infrastruktúrája és járműparkja is erősen elhasználódott. Ebből adódóan egyre gyakrabban jelentkezhetnek olyan műszaki jellegű meghibásodások, melyek azonnali intézkedést, javítást igényelnek. Ezek egy része már túlnyúlhat a normál üzemszünetben elvezethető karbantartások időhatárain. November közepén hasonló okokból kellett egy kitérő cseréje miatt pár órára leállítani a metró egy szakaszon. Ez viszont nem jelenti azt, hogy az utasok biztonságát bármi is veszélyeztetné. A pályát minden üzemkezdés előtt a vonatkozó szabályok alapján a legnagyobb körültekintéssel vizsgálják át a szakembereink, ahogy tették eddig is. Ugyanez igaz a járművekre is: csak olyan szerelvényt engedünk forgalomba, amelyet műszakilag átvizsgáltunk, és megbizonyosodtunk róla, hogy nem jelent kockázatot. Az utasok biztonsága ezek alapján garantált. Továbbá azt is meg kell említenünk, hogy a teljes vonalrekonstrukció egyelőre ugyan még nem kezdődött el, de a BKV Zrt., mint felelős üzemeltető, a Főváros támogatásával számos dolgot tett, és eredményt ért el a 3-as metróvonal biztonságos üzemeltetésének folyamatos fenntartása céljából: metrójárművek rendszeres auditvizsgálata, sincsere a teljes vonalon, M3 rekonstrukció előkészítése, a járműállomány korszerűsítéssel egybekötött felújítása.

**ENNEK ELLENÉRE NEM IS OLYAN RÉG EGY ESETLEGES METRÓTŰZZEL HERGELTÉK A KÖZVÉLEMÉNYT, KÜLÖNBÖZŐ JÓTANÁCSOK IS NAPVILÁGOT LÁTTAK, PÉLDÁUL HOGY MIT TEGYENEK UTASAINK, HA VÉSZHELYZETBEN A SZERELVÉNY KÉT ÁLLOMÁS KÖZÖTT REKED...**

Egész pontosan heti rendszerességgel előforduló füstölést említettek, ami nyilvánvalóan

nagyon erős túlzás. Viszont, ha már szóba került a füstölés, akkor járjuk körbe ezt a témát. Először is tisztázzuk, a füst az nem tűz, de a füst sem mindig füst. A járművek egyes részegységeinek meghibásodása-kor létrejött füstképződés régóta fennálló jelenség, az üzembe helyezést (1976) követően is történtek hasonló esetek. Ezeket a BKV Zrt. és a katasztrófavédelem szakemberei minden esetben megfelelően kivizsgálták, kezelték. Ezek a hibák a konstrukció velejárói.

A 3-as metró szerelvényein már több évvel ezelőtt tűzjelző és automatikus tűzoltó rendszer épült ki, amely megakadályozza a szerelvényeken a tűz kialakulását. Ennek a rendszernek az alkalmankénti működése is járhat olyan kísérő jelenséggel (a tűz kialakulását megakadályozó oltóanyag kibocsátása), amelyeket össze lehet tévesztetni a füstöléssel.

Természetesen nem csak a tűzoltó rendszer kiépítése történt meg; 2012-ben egy jónevű, nemzetközi minőség ellenőrző és vizsgáló cég, a TÜV Rheinland vizsgálati lefolytatása után megfogalmazta észrevételeit, és javaslatot tett lehetséges változtatások elvégzésére. Ennek ismeretében a BKV kidolgozta, és végre is hajtotta mindazon intézkedéseket, amelyek eredményként jelentős mértékben csökkentette azon tényezőket, amelyek az üzemvitelszerű működést korlátozhatták.

Ha még mindig nem sikerült minden ketyelt elosztatnom, és tegyük fel, a vonatokon mégis tűz keletkezne, erre az eshetőségre a Hatóság által jóváhagyott forgalmi utasításunk is azt tartalmazza, hogy vonaton történt tűz esetén a szerelvényt a lehető legrövidebb időn belül a menetirány szerinti következő állomásra kell juttatni, ilyenkor a járművet állomásközben megállítani tilos.

Az állomásközbeni megállás egyébként nem kizárt, mert a biztosítóberendezés egyik alapvető funkciója, hogy az egyes vonatok között a megfelelő biztonságos távolságot tartsa. Amennyiben valamilyen forgalmi okból egy-egy vonat a menetrendhez képest késésben van, akkor a követő esetében előfordulhat, hogy a biztosítóberendezés a vonatot egy rövid



időre az állomáson vagy az állomásközben állítja meg. Az ilyen forgalmi okból bekövetkező többlet várakozási idő a metró sűrű követése miatt a forgalomleboncolás természetes következménye, és ez nem az utasok biztonsága ellen hat, hanem pontosan azt szavatolja.

Az előbb elmondottak alapján egyértelmű, hogy a rémhírkeltők egyáltalán nem ismerik a metró működését, és csupán felesleges pánikkeltésről van szó.

**AZZAL IS VÁDOLTÁK A VONALAT, HOGY A BIZTONSÁGI RENDSZEREI ANNYIRA ELAVULTAK, HOGY NEM MŰKÖDNEK MEGFELELŐEN...**

Nyilvánvalóan ez sem igaz. Annál is inkább, mert az elmúlt években – a már előzőekben említettekén kívül is – jelentős átalakítások, fejlesztések történtek, valamint a vonati és a vonali tűzjelző, illetve oltórendszer ellenőrzése és sűrített időszakos felülvizsgálata pedig folyamatos. Ezek a veszélyhelyzetek kialakulásának esélyét gyakorlatilag minimálisra csökkentik. A budapesti metrórendszer megbízhatóság szempontjából egyébként nemzetközi összehasonlításban is megállja a helyét.



# SZEDLMAJER LÁSZLÓ

## VEZÉRIGAZGATÓ-HELYETTES

Bár még kevés biztosat tudni, mégis egyre gyakrabban esik szó a BKV konkrét szerepvállalásáról az M3 felújításhoz kapcsolódó buszpótlásban. Ennek kapcsán esett szó arról is, hogy akár saját buszokkal is képesek vagyunk a metró kieső forgalmának pótlására.

### MEGOLDHATÓ AZ EHHEZ SZÜKSÉGES JÁRMŰMENNYISÉG ÁTCSOPORTOSÍTÁSA A SAJÁT JÁRMŰÁLLOMÁNYBÓL?

A pótlási feladatok tervezéséért felelős mérnöki iroda hozzávetőlegesen 150 db csuklós autóbusz szállítási kapacitását látja elegendőnek a metró elfogadható teljesítménnyel történő kiváltására. A kalkuláció természetesen kompromisszumokkal is számolni kénytelen, hiszen azt nem lehet feltételezni, hogy a nehezebb utazás nagyobb ellenállása nem jár majd az útvonalak, igények és szokások, valamint a forgalmi áramlatok részleges áthelyeződésével. Mindenesetre ekkora tartalékokkal folyamatosan sem az eszközöket, sem a humán erőforrást tekintve nem rendelkezünk, hiszen ha rendelkezniük, akkor a mindennapokban egész egyszerűen pazarló módon végeznék a dolgunkat. Az az állítás mindenesetre helytálló, hogy egyes menetrendi és vezénylési módszerekkel elfogadható megalkuvások mellett van lehetőség a kapacitások ésszerű áthelyezésére.

### MILYEN FELADATOK ELÉ ÁLLÍTTJA EZ AZ AUTÓBUSZ- ÉS TROLIBUSZ ÁGAZATOT? ELKEZDŐDÖTT-E MÁR A FELKÉSZÜLÉS?

Nem titok, hogy Igazgatóságunk a lehető legrosszabb forgatókönyvekre is felkészült, azonban a legkedvezőtlenebb szituáció alatt alig néhány hónapja még az új csuklós autóbuszok valamilyen arányú késedelmes szállítását értettük volna. Időközben a BKV Zrt. új csuklós autóbuszok szállítására kötött szerződéseit érvényüket veszítették, a BKK Zrt. szolgáltatásmegrendelésre vonatkozó eljárása pedig sikertelenül zárult. Ez összességében azt is jelenti, hogy a BKV Zrt. aktív felkészülésre rendelkezésre álló ideje úgy csökkent, hogy közben nem nyílt lehetőség új járműveket beszerezni a célfeladatra.

Az újonnan tisztázott peremfeltételek mellett már beszélhetünk aktív intézkedésekről, amelyek esetünkben a meglévő járműállomány kedvező állapotú egyedeinek felújítását,

használt autóbuszok fellelését és honosítását, valamint a már aktív, autóbuszbeszerzésre vonatkozó szerződésekben rejlő lehetőségek kiaknázását jelentik.

Hangsúlyozva azt, hogy a feladat teljesíthetősége során kulcsfontosságú az erőforrások optimális áthelyezése, munkatársaim megkezdtek a tartalékolt csuklós autóbuszok reaktiválásának folyamatát, előzetes piackutatás keretein belül a másodpiacon a flottába hatékonyan integrálható típusokat mértünk fel, gondoskodtunk a rendelkezésre tartási szerződés keretein belül lehívható 30 (+1) db csuklós Mercedes-Benz megrendeléséről, saját tulajdonú járműállományunkat pedig további új szóló Conecto, illetve PKD konstrukció keretein belül Modulo M108d modellek is gazdagítják majd.

### EZZEL EGYÜTT HOGYAN ÉRTÉKELNÉ AZ AUTÓBUSZ ÉS TROLIBUSZ ÜZEMELTETÉSI IGAZGATÓSÁG JELENÉT, ÉS MILYEN JÖVŐKÉPET FESZENE AZ ÉRDEKLŐDŐK ELÉ?

Összességében elmondhatom, hogy bár a ki hívás és a nyomás is nagy, de maximálisan bízom a munkatársaim kitartásában és hozzáértésében. Bár a kezdeti bizonytalanságok hagytak rajtunk nyomokat, a feladat konkretizálódása után immár mindenkinek a szemében inkább a lelkesedést látom.

Mindenkit csak biztatni tudok hát, hiszen a flotta sokszínűsége egyúttal a szakma és a közlekedésbarátok tiszteletét is kivívja. Nem felejtethetjük el ugyanis, hogy az elmúlt években elektromos és CNG-üzemű buszokkal is gazdagodtunk, s a jövőben sem mondunk le az élenjáró technológiák alkalmazásáról. Még nem akarok minden meglepetést elárulni, de annyit talán előrevehetünk, hogy a hibrid autóbuszunk kezdeti teszteredményei is kedvezőek voltak. Mindemellett persze folytatódnak azok a projektjeink is, amelyek nemcsak követik, de talán ösztönzik is a trendeket: valós idejű járműdiagnosztikai, online kameraképeket közvetítő vagy éppen vezetést segítő biztonsági asszisztens rendszerek tesztelése és fejlesztése egyaránt folyamatosan napirenden



van igazgatóságunk életében, az elért eredményeinket pedig igyekszünk visszacsatolni a járműgyártók felé is.

### AZ ÖSSZEIDŐLEGESEN FELMERÜLT AZ ÓBUDAI BUSZGARÁZS MŰKÖDÉSÉNEK FELFÜGGESZTÉSE IS, MI MOST A HELYZET A TELEPHELY TOVÁBBÜZEMELTETÉSÉVEL KAPCSOLATBAN?

A Fővárosi Közgyűlés Óbuda Divízió működésének felfüggesztését elhalasztó döntése értelmében 2016. decembertől nem változik a telephely teljesítménye. A konkrét járműkiadási sárokszámok csak a megszokott, 2-3 db járművet elérő mértékben változnak a viszonylatok forgalmi rendjének utazási igényekhez történő alakítása miatt. Az előttünk álló időszakban – az M3 metróvonal felújításának kezdetéig – ebben változás nem is várható. A metrópótlással kapcsolatos forgalmi rendek véglegesítését követően kezdődik majd meg a pótlás miatt megemelkedő autóbusz-kiadási igény divíziók közötti megosztása, amely nyilvánvalóan érinti majd Óbuda forgalmi teljesítményét is, de jelenleg erről még nem rendelkezünk konkrét információkkal.

T.G.

# MEGBECSÜLÉS ÉS HAGYOMÁNY

## IDÉN IS ÁTADTÁK A BALÁZS MÓR-DÍJAT

Idén október 27-én került átadásra Társaságunk legmagasabb, legrangosabb elismerése, a Balázs Mór-díj. A Budapesti Városi Villamos Vasút (BVVV) alapító vezérigazgatójáról elnevezett díjat azok a kiváló szakemberek, munkatársak kapják, akik a díj névadójához hasonlóan kiemelkedő munkájuk során elősegítették a fővárosi közösségi közlekedés fejlődését.

A szakmai elismerése és a hagyományörzés volt a főszerep október 27-én, amikor egy bensőséges ünnepség keretén belül Bolla Tibor elnök-vezérigazgató Társaságunk nevében átadta az idei Balázs Mór-díjakat. Mivel rangos díjról beszélünk, így az odáig vezető út sem egyszerű, hiszen Balázs Mór örökségének megfelelni nagyon nehéz. A BVVV egykori vezérigazgatója élen járt a fővárosi közösségi közlekedés innovatív kialakításában, úttörő szellemiségét a Millenniumi Földalatti Vasút örzi, amelynek megtervezésében és megépítésében komoly szerepet töltött be. Ebből is látszik, hogy komoly elvárásoknak kellett megfelelnie minden egyes jutalmazott kollégának, akikről külön-külön elmondható, hogy tevékenységük során Balázs Mórhoz hasonlóképpen kiemelkedőt alkottak, vagy hosszú és eredményes, példaértékű munkájuk során öregbítették Társaságunk jó hírét így kiérdemelve a magas elismerést.

### AZ 1998-BAN ALAPÍTOTT BALÁZS MÓR-DÍJ KITÜNTETETTJEI EBBEN AZ ÉVBEN:

#### Járművezető kategóriában Lutsch Zoltán és Péter Ede Gábor.

Lutsch Zoltán 1990. február 22-én lépett be Társaságunkhoz. Több mint 25 éves szakmai munkája során kezdetben a Mező Üzemegységben, garázs-gépkocsivezető munkakörben tevékenykedett, 2009-től pedig területi vezetői pozícióban lát el szolgálatot a Kelenföldi Divízióban.

Péter Ede Gábor 1996. október 7-től munkavállalója a BKV-nak. 20 éves tapasztalattal rendelkező munkatársunk belépésekor a Fürst üzemegységben, autóvezetői beosztásban kezdte karrierjét. A kitartó munka meghozta a gyümölcsét, hiszen a mai napig a Kelenföldi Divízió Koz-as területi vezetőjeként végzi munkáját.



#### Egyéb fizikai foglalkozású kategóriában: Németi Gizella.

Németi Gizella 1981. június 2-től megbecsült dolgozója vállalatunknak. Munkavégzésére a szakmai precizitás, a másokért tenni akarás és a vasút szeretete a jellemző. Az első HÉV-járművezető hölgyek egyike, aki üzemegységi diszpécserként munkálkodik.

#### Szellemi foglalkozású kategóriában: Balogh László.

Balogh László 1974. szeptember 2-án került a BKV kötelékébe. Belépése óta szakmai fejlődése töretlen. Előmenetelére ékes bizonyíték járműműszaki főmérnöki beosztása is.

#### Nyugdíjas kategóriában: Német Mihály Tibor.

Német Mihály Tibor 1981-ben kezdte meg pályafutását Társaságunknál. A közel négy évtizedes szakmai tevékenységének több mint 30 évét a BKV munkavállalójaként a kötőpályás tömegközlekedés infrastruktúrájának fenntartásával és felújításával töltötte. A közlekedéssért tett munkásságát az egész vállalat nevében köszönjük.

#### Az életműdíjat Kende Péter kapta.

Kende Péter első munkahelyes dolgozó, 1974. szeptember 1-jén csatlakozott a vállalathoz. 31 évig dolgozott az ATÜI-nél, illetve jogelődeinél. Annak átszervezésekor került a Turisztikai Divízióhoz, ahol osztályvezetői pozícióban látja el feladatát.

Társaságunk emléklappal honorálta Csillagvári István, dr. Döbrei István, Jangel Mátyás, Kiss József, Kiss László és Laboda László kollégáink munkáját.

A díjazott munkatársak névsora a bizonyíték arra, hogy a BKV magas kvalitású szakembergárdával néz szembe a budapesti tömegközlekedés XXI. századi kihívásaival.

Szerkesztőségünk minden tagja szívből gratulál az idei díjazottaknak, valamint köszönjük munkatársaink elhivatott, kiemelkedő munkáját!

F.M.



# KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG

## KAMERÁK A BIZTONSÁG ÉRDEKÉBEN!

Felgyorsult világunk technikai fejlődéseivel Társaságunk is igyekszik lépést tartani. A változás főként az új járműveinken szembetűnő, ahol a járművezető mindennapi munkáját már fedélzeti kamera is segíti – egy belső kamera segítségével folyamatosan figyelemmel kísérheti az utastérben történeteket, valamint a jármű külső részeit is látja. Sok kamerakép automatikusan rögzítésre is kerül, ami indokolt esetben nagy segítséget jelent Társaságunk egyes szakterületeinek, munkavállalóinak, a hatóságoknak és az utasoknak egyaránt.

Társaságunk Adatvédelmi és Adatbiztonsági Szabályzata részletesen szabályozza az üzemeltetett kamerarendszerekkel kapcsolatos adatkezelésre vonatkozó rendelkezéseket. Ebből a legfontosabb, hogy „a rögzített kép-, hang- vagy kép- és hangfelvételt felhasználás hiányában a rögzítéstől számított 16. napon meg kell semmisíteni, vagy törölni kell”. A felhasználás jelen esetben azt jelenti, hogy a járműveket üzemeltető szakterületek, a Forgalmobiztonsági és Üzemeltetési Osztály munkatársai – szükség esetén – a Társaságunkat érintő események/balesetek vizsgálatánál a felvételeket kiértékelik, melyek nagy segítséget nyújtanak az objektív vizsgálathoz, és a baleset-megelőzési tevékenységhez. A felvételek kiértékelése, az elemzések tapasztalatai a hatósági prevenciósi tevékenységhez biztosítanak háttér információt. Egyre gyakoribbak a rendőrségi megkeresések a kameraképekkel kapcsolatban. BKV-s balesetnél a rendőrség már a helyszínen kéri a kameraképek mentését.

A hatóságok egyre gyakrabban használják fel az így készült felvételeket nyomozások, hatósági eljárások során. A járműveinken elkövetett bűncselekmények vagy közlekedési balesetek során az eseményről készült felvételek vizsgálata segíti a nyomozás kimenetelét. A járművek kamerákkal való ellátása mellett egyre több villamosmegállóba is kerül kamera, így a megállóhely környezetében lévő jármű- vagy gyalogosmozgásokat is rögzítik. Ez még hatékonyabbá teheti a nyomkövetés, baleset vagy bűneset rekonstrukcióját, az esetleges hatósági vizsgálatok eredményességét. Összegezve elmondható, hogy sok tekintetben hasznosak és elengedhetetlenek a Társa-

ságunk által üzemeltetett kamerarendszerek, hisz biztonságot jelentenek utasainknak és nem utolsósorban a BKV munkavállalóinak, illetve egy rendkívüli esemény (baleset, járművezetőt ért atrocitás) hatósági vizsgálata is könnyebbé válhat általuk.

Forgalmobiztonsági és Üzemeltetési Osztály



# „OLYAN ELEKTRONIKUS JEGYRE AMELYNEK ÖRÜLNI FOGNAK A BUDAPESTEN UTAZÓK”

Dr. Dabóczi Kálmán, a Budapesti Közlekedési Központ vezérigazgatója a novemberben megrendezett Infotér Konferencián számolt be a fővárosi elektronikus jegyrendszer jelenéről, és adott betekintést annak jövőjébe. Cikkünkben rövidített és szerkesztett formában adjuk közre a vezérigazgató előadását, amelyben három aspektusból vizsgálta a smart ticketing rendszert: itthon mit jelent az innováció egy ilyen horderejű projektnél; mit jelent az, hogy kialakításakor evolutív módon kell tudni gondolkodni és alkalmazkodni; és mindebből fakadóan az adaptációt hogyan kell értelmezni.

fotó: BKK





# RENDSZER JÖN LÉTRE,

## INNOVÁCIÓ

A legelső és a legfontosabb kérdés, hogy miért is csináljuk az elektronikus jegyrendszert? A BKK azon dolgozik, hogy egy kényelmes, gyors és egyszerű megoldást szállítson, ami a jegy- és bérletrendszert korszerű módon megújítja, egyúttal rugalmas és érzékeny minden új technológiára, eljárásrendszerre, más rendszerekkel való együttműködésre. Ugyanilyen fontos, hogy a rendszer innovatív legyen: egy másodpercre sem szabad beégetni a technológiákat, azokat a megoldásokat, amelyeket az élet, a technikai fejlődés pillanatok alatt meghaladhat. Elég csak arra gondolni példaként, hogy egy év alatt hatszázezerrel nőtt az NFC-s (érintés nélküli fizetést lehetővé tevő) mobilkészülékek száma. Ennek megfelelően nem egy „dobozos szoftvert” szállítunk, hiszen naponta új és új folyamatok, eljárások, technikák látnak napvilágot. Tudni és merni kell nagyon komolyan kérdezni a projekt minden stációjában, és teljesen természetes, hogy sokkal több kérdésünk van, mint válaszuk, hiszen csak ezeken a kérdéseken keresztül tudunk eredményt felmutatni.

A BKK számára a legfontosabb az ügyfelek elégedettsége, és az, hogy a megvalósuló elektronikus jegyrendszer milyen ügyfélményt ad. Ennek megfelelően a lehető legtöbb olyan értékesítési csatornán kínáljuk majd a szolgáltatást, amelyen az utasok fel kívánják használni, igénybe szeretnék venni azt. Az a kor már elmúlt, amikor pénztárak lezárt ablakain, vasrácsokon keresztül kommunikáltunk csak az ügyfelekkel. Minden létező úton és módon lehetővé tesszük, hogy kényelmes módon vehessék igénybe a közösségi közlekedési szolgáltatást, mert az utasok ezt érdemlik. Olyan elektronikus jegyrendszer jön létre, amelynek örülni fognak a Budapesten utazók.

A fővárosi smart ticketing rendszer teljesen online lesz. Ez azt jelenti, hogy az utazási kártyákon nem tárolunk majd adatokat, ehelyett minden a virtuális térben történik majd. A virtuális ügyfélszámlán alapuló szolgáltatásrendszer a lehető legrugalmasabban fejleszthető és kezelhető, és fontos tulajdonsága, hogy ha a kártyánkat elveszítjük, a pénzünk akkor is megmarad. Ráadásul a rugalmasan alakítható díjtermék-struktúrában folyamatosan a legjobb ár-érték arányt kínálhatjuk – és kínáljuk is – majd az ügyfeleknek. Fel kell tennünk magunknak a kérdést: amikor egy ilyen

nagyságrendű feladatot megvalósítunk, akkor mit keresünk? Magunknak akarunk történelmi emlékművet állítani, vagy valóban az ügyfél az első, és ezt szem előtt tartva odatesszük magunkat a projekt mellé? Mi a tökéletes ügyfélműveletre törekszünk, és egy sokkal boldogabb, kiegyensúlyozottabb, élhetőbb város építésén dolgozunk.

A jó projekt egyszerű, mint a facsipesz. A papíralapú jegyeket és bérleteket kivezetjük. A ma már rendkívül elterjedt NFC-s mobilkészülékek lesznek az egyik elsődleges utasmédia, de ugyanúgy igénybe vehető lesz a közösségi közlekedési szolgáltatás a bankkártyákkal vagy az elektronikus személyi igazolvánnyal. A diákoknak miért kellene külön egy diákigazolvány az azonosításukhoz és egy másik igazolvány a szolgáltatás igénybe vételéhez, ha az megoldható egy utasmédia segítségével? Ezen kérdések egyszerűsítésével időt, pénzt takaríthatunk meg, és sokkal jobban tudjuk működtetni a rendszert.

## HOL TARTUNK MOST?

A projekt design fázisán már túl vagyunk, valamint kiépítettük a központi szerver-infrastruktúrát. Ez utóbbi eredményeként már birtokunkban van egy kész szerverkörnyezet, a front office eddig átadott része jelenleg teszt- és oktatórendszerként működik. A szeptemberben megrendezett, elektronikus jegyrendszerről szóló konferencián már be is mutattuk azt, amivel elkészültünk a lézergravírozótól kezdve a különböző ügyfél-alkalmazásokig. Jelenleg tehát egy működő rendszerünk van.

A BKK dolgozói már az új kártyával utaznak hónapok óta, a BKV-s munkatársaknak pedig az év végéig kiosztjuk a mintegy 23 ezer plasztikkártyát. Amíg ki nem épül az elektronikus ellenőrzési rendszer, valamint a ki- és beléptetőkapuk, addig értelemszerűen fel kell mutatni ezeket a biztonságos utazási okmányokat.

## EVOLÚCIÓ

Mindent a maga idejében kell megvalósítani. Bizonyos fejlődési folyamatokat egészen egyszerűen nem lehet jobban erőltetni, mint ahogy azt a környezet adaptációs képessége lehetővé teszi. A TFL – a londoni BKK – hat évig készítette elő a saját smart ticketing rendszerét, ne higgyük hát azt, hogy Budapesten hat hónap alatt megoldható ugyanez a feladat.

A projekt indulása óta szinte minden megváltozott, a technika rohamosan fejlődött, új a jogszabályi környezet, és megújultak a fogyasztói elvárások is: az utasok most már követelik a minőségi, online, valós idejű utastájékoztatói adatokat és a kapcsolódó kényelmi szolgáltatásokat. Alkalmazkodnunk kell számos építészeti problémához ugyanúgy, mint az M3-as metróvonal felújításának idején zajló metrópótláshoz, vagy éppen az országos központi alrendszerhez – amelynek kiírása, beszerzése jelenleg is folyamatban van. Számos nyitott kérdést kell tehát figyelembe vennünk ebben a már folyamatban lévő projektben.

Az indulás óta a projekt minden elemét – az utasmédiát, a regisztrációt, a termékvásárlást, a termékérvényesítést, az ellenőrzési és bevételvédelmi, az elszámolási, az elemzési és az üzemeltetési rendszert – érintette valamilyen változás. Finom kalibrálással új forgalmi modelleket készítettünk, amelyekből kiderült, hogyan alakul ki a szükséges kapuk vagy az ellenőrzéshez szükséges kézi készülékek száma. Olyan átfogó újratervezési folyamat közepén vagyunk, amelybe technikai, jogi, pénzügyi ütemterv-felülvizsgálat is bekapcsolódik.

## FINANSZÍROZÁS

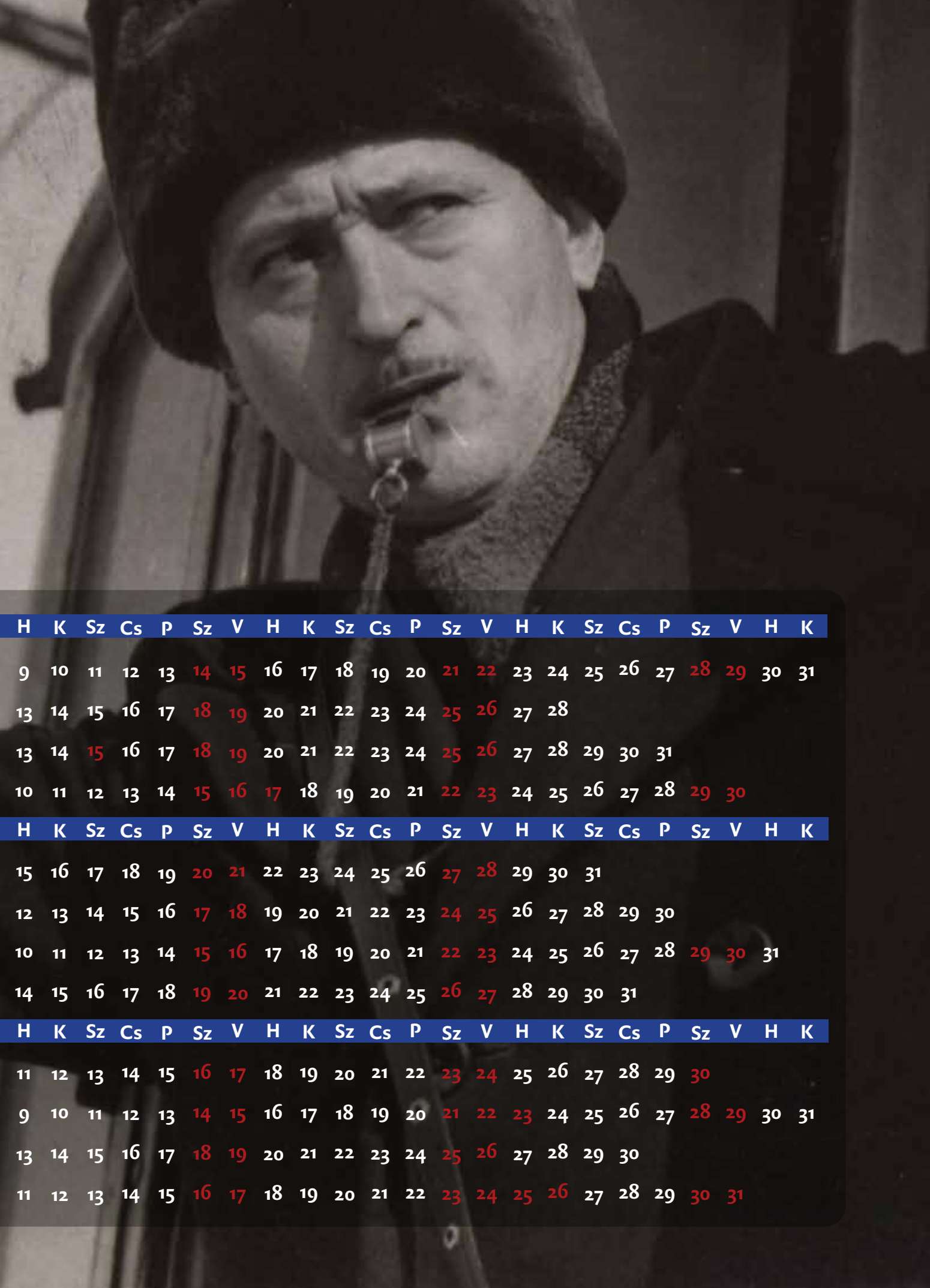
Az EBRD-vel az újratervezés kapcsán történt megállapodást követően jelenleg konszolidált állapotban vagyunk, tehát a projekt forrása biztosított. Van például egy 10 millió eurós, le nem kötött hitelkeretünk is, amely a szakmai feladatok támogatását segíti. A Fővárosnak is van mozgáster, hogy a szükséges fejlesztési forrásokkal segítse a projektet. Nem a pénz lesz tehát a szűk keresztmetszet. Az EBRD-hitel körülbelül egyharmadát költöttük el. Jelenleg a projekt második fázisának lezárásánál tartunk. Az ellenőri kézikészülékek ellenőrzése, illetve adminisztratív problémák lassítják néhány hónappal a folyamatokat.

Ugyanakkor már dolgozunk az elektronikus jegyrendszer következő állomásán, azaz már most gyűjtjük azokat az ötleteket, fizetési megoldásokat, amelyek szolgáltatás és fizetés tekintetében is integrálhatóak lesznek a rendszerbe (carsharing, Hop On Hop Off szolgáltatás, MOL Bubi stb.).

BKK

|            | H | K | Sz | Cs | P | Sz | V | H | K | Sz | Cs | P  | Sz | V  |
|------------|---|---|----|----|---|----|---|---|---|----|----|----|----|----|
| Január     |   |   |    |    |   |    | 1 | 2 | 3 | 4  | 5  | 6  | 7  | 8  |
| Február    |   |   | 1  | 2  | 3 | 4  | 5 | 6 | 7 | 8  | 9  | 10 | 11 | 12 |
| Március    |   |   | 1  | 2  | 3 | 4  | 5 | 6 | 7 | 8  | 9  | 10 | 11 | 12 |
| Április    |   |   |    |    |   | 1  | 2 | 3 | 4 | 5  | 6  | 7  | 8  | 9  |
|            | H | K | Sz | Cs | P | Sz | V | H | K | Sz | Cs | P  | Sz | V  |
| Május      | 1 | 2 | 3  | 4  | 5 | 6  | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 |
| Június     |   |   |    | 1  | 2 | 3  | 4 | 5 | 6 | 7  | 8  | 9  | 10 | 11 |
| Július     |   |   |    |    |   | 1  | 2 | 3 | 4 | 5  | 6  | 7  | 8  | 9  |
| Augusztus  |   | 1 | 2  | 3  | 4 | 5  | 6 | 7 | 8 | 9  | 10 | 11 | 12 | 13 |
|            | H | K | Sz | Cs | P | Sz | V | H | K | Sz | Cs | P  | Sz | V  |
| Szeptember |   |   |    |    | 1 | 2  | 3 | 4 | 5 | 6  | 7  | 8  | 9  | 10 |
| Október    |   |   |    |    |   |    | 1 | 2 | 3 | 4  | 5  | 6  | 7  | 8  |
| November   |   |   | 1  | 2  | 3 | 4  | 5 | 6 | 7 | 8  | 9  | 10 | 11 | 12 |
| December   |   |   |    |    | 1 | 2  | 3 | 4 | 5 | 6  | 7  | 8  | 9  | 10 |





| H | K | Sz | Cs | P | Sz | V | H | K | Sz | Cs | P | Sz | V | H | K | Sz | Cs | P | Sz | V | H | K |
|---|---|----|----|---|----|---|---|---|----|----|---|----|---|---|---|----|----|---|----|---|---|---|
|---|---|----|----|---|----|---|---|---|----|----|---|----|---|---|---|----|----|---|----|---|---|---|

|   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 |
|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|

|    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |  |  |  |  |  |  |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|--|--|--|--|--|--|--|
| 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 |  |  |  |  |  |  |  |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|--|--|--|--|--|--|--|

|    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |  |  |  |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|--|--|--|--|
| 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 |  |  |  |  |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|--|--|--|--|

|    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |  |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|--|--|
| 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 |  |  |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|--|--|

| H | K | Sz | Cs | P | Sz | V | H | K | Sz | Cs | P | Sz | V | H | K | Sz | Cs | P | Sz | V | H | K |
|---|---|----|----|---|----|---|---|---|----|----|---|----|---|---|---|----|----|---|----|---|---|---|
|---|---|----|----|---|----|---|---|---|----|----|---|----|---|---|---|----|----|---|----|---|---|---|

|    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |  |  |  |  |  |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|--|--|--|--|--|--|
| 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 |  |  |  |  |  |  |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|--|--|--|--|--|--|

|    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |  |  |  |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|--|--|--|--|
| 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 |  |  |  |  |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|--|--|--|--|

|    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|--|
| 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 |  |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|--|

|    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |  |  |  |  |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|--|--|--|--|--|
| 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 |  |  |  |  |  |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|--|--|--|--|--|

| H | K | Sz | Cs | P | Sz | V | H | K | Sz | Cs | P | Sz | V | H | K | Sz | Cs | P | Sz | V | H | K |
|---|---|----|----|---|----|---|---|---|----|----|---|----|---|---|---|----|----|---|----|---|---|---|
|---|---|----|----|---|----|---|---|---|----|----|---|----|---|---|---|----|----|---|----|---|---|---|

|    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |  |  |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|--|--|--|
| 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 |  |  |  |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|--|--|--|

|   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 |
|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|

|    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |  |  |  |  |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|--|--|--|--|--|
| 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 |  |  |  |  |  |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|--|--|--|--|--|

|    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |  |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|--|--|
| 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 |  |  |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|--|--|



# 40 ÉVES A 3-AS METRÓ

40 évvel ezelőtt, 1976. december 31-én adták át Budapest leghosszabb és legforgalmasabb metróvonalának, az északi-déli, közismert nevén a kék vagy M3 metró első szakaszát a Deák tér és a Nagyvárad tér között.



Nyugati (Marx) tér, a metróállomás mozgólépcsője.

Az észak-déli metróvonal története valójában 1963-ig nyúlik vissza, de tágabb értelemben véve egészen az 1896-ban átadott budapesti földalatti vasút koráig érdemes visszatekinteni. A felszín alatti vasúthálózat kialakítására már a földalatti építésétől kezdve számos javaslatot dolgoztak ki, a fővárosban jelenleg működő metróvonalak – köztük a 3-as metró – fő irányaira vonatkozó elképzelések már az egészen korai tervekben is megjelentek. A mai hálózathoz az 1942-es, négy vonalat tartalmazó munka állt a legközelebb.

Az első nagyteljesítményű, kelet-nyugati irányú metróvonal építéséről és nyomvonaláról a 2018/1950. számú minisztertanácsi határozatban döntöttek, ebben már említés szintjén szóba került az észak-déli vonal szükségessége, illetve annak lehetséges nyomvonala. A pesti városrész északi és déli területeit összekötő metróvonal beruházási programjának tényleges elkészítését azonban csak 1963-ban a – kelet-nyugati vonal továbbépítését is jóváhagyó – 3428. számú minisztertanácsi határozat írta elő. A határozat alapján az új metróvonal

tervdokumentációja 1966-ra készült el. A tervekben az Újpest vasútállomást és a kispesti Vörös Csillag Traktorgyárat jelölték ki a két végállomásnak. Végül – főként anyagi okokból – a vonal Újpest, István tér és Kispest, Határ út közötti megépülését hagyták jóvá. A tervezett vonal hossza 14,8 km, az állomások száma 19, az építés befejezésére kitűzött határidő pedig 1985 vége lett.

A beruházási programot 1968-ban fogadták el, maga az építkezés pedig 1970 júniusában vette kezdetét. Mivel a kelet-nyugati metró teljes hossza 1972-re készült el, mintegy két éven keresztül egyszerre folyt a két metróvonal építése. Az építkezés több szakaszban történt. Elsőként a városközponton áthaladó, legnagyobb részben mélyvezetésű, 3,7 km hosszú szakasz épült meg a Deák tér és a Nagyvárad tér között. 6 állomást alakítottak ki: a Nagyvárad tér, a Klinikák, a Ferenc körút, az az a mai Corvin-negyed, a Kálvin tér, a Felszabadulás tér, az az a mai Ferenciek tere és a Deák tér állomást. A 2-es metró ke-resztesztő alagút a Deák téren 14 méterrel a kelet-nyugati metróvonal fölé került. A Deák téri állomáson nemcsak a 2-es vonallal, a kisföldalattal is közvetlen átszálló kapcsolatot létesítettek. Szintén a Deák téren a 2-es metróvonalal összeköttetést biztosító üzemi vágányt is kiépítettek. A Nagyvárad tér után még egy kilométer hosszan elkészült a pálya, hogy – az időlegesen végállomás funkcióját betöltő megállónál – a szerelvények fordítását meg lehessen oldani. A felszíni közlekedés átalakítása mellett számos felszíni és felszín alatti építmény kapcsol-



lódott már az első szakasz építéséhez is. 1976. augusztus 20-án avatták fel a kifejezetten a metróhoz készült Ferenciek tere és Nagyvárad tér aluljáróit, majd november 7-én az átadás idejében a legnagyobb budapesti aluljárónak számító, 4240 m<sup>2</sup> alapterületű Kálvin térit. Ez utóbbi méreteinél figyelembe vették az idáig meghosszabbítani tervezett csepeli HÉV-et és a szintén a jövőbeli tervek között szereplő 4-es metró is.

A Kálvin téri állomás nemcsak az első szakasz, de a későbbi teljes vonal legmélyebben fekvő állomása is lett a maga 28,4 méterével. (Ennek köszönhetően a 4-es metró itteni állomását a vonal felett tudták kialakítani.)

A munkálatok hat évig tartottak. 1976 októberében kezdődött el a Szovjetunióból, a Moszkva környéki Mityiscsi Gépgyárból beszerzett Ev3 típusú első szerelvények próbaüzeme a vonalon. Az év utolsó napján, december 31-én a délelőtti hivatalos átadást követően az utazóközönség is birtokba vehette az új vonal első szakaszát.

A megnyitáskor 4 kocsiból álló – összesen 712 fő befogadóképességű – szerelvényekkel indult el a forgalom. A vonatsűrűség csúcsidőben 2,5 perc, csúcsidőn kívül 4 és 5 perc között változott. Az északi-déli metró már az első szakasz üzembe helyezése után igen jelentős utasforgalmat bonyolított, a BKV teljes utasszámának mintegy 8 %-át tudhatta magáénak.

Természetesen az építkezések az első szakasz átadása után is folytatódtak, a vonal két irányban épült tovább. A tervezés folyamán a nyomvonal és az állomások helye is többször módosult. A vonal déli végállomása a Határ úti csomópontból Kőbánya-Kispest MÁV állomás mellé, az északi pedig – az épülő új városrész bekapcsolása miatt – Káposztásmegyerre került. A vonal tervezett hossza ezzel 20,5 km-re, míg az állomások száma 24-re változott. Végül



A mai Corvin-negyed metrómegálló a 80-as években.

– elsősorban gazdasági okok miatt – ezeket a terveket is át kellett alakítani, a vonalat nem vitték ki a káposztásmegyeri lakótelepig, így az északi végállomás Újpest-Központ lett.

A második, Nagyvárad tér és a Kőbánya-Kispest közötti szakaszt 5 állomással 1980. március 29-én adták át. A vonal déli, Kőbánya-Kispest végállomása a felszínen épült, itt kapcsolódott az 1982-re elkészült Kőér utcai járműtelephez és karbantartó bázishoz. A járművek karbantartását ma is itt végzik, de a nagyjavításokat a 2-es vonal Fehér úti telepén bonyolítják. A korabeli tervek szerint a Határ út állomásról indítottak volna a metró szárnyvonalát az Üllői út alatt a Ferihegyi reptér felé, de végül ez sem valósult meg.

Az északi irányba épülő Deák tér és Élmunkás tér, vagyis a mai Lehel tér közötti vonalszakaszt 1981. december 30-án adták át. Ekkor építették meg a Nyugati pályaudvarnál a Váci utat a Bajcsy-Zsilinszky úttal összekötő felüljárót. 1984. november 5-én avatták fel a Lehel tér

és az Árpád híd közötti, majd 1990. december 14-én az Árpád híd és Újpest-Központ között az utolsó szakaszt. A beruházás utolsó üteméhez kapcsolódóan szélesítették ki az Árpád hidat, és építették meg a híd két végén a felül- és aluljárórendszert.

Ezzel elkészült a jelenlegi teljes vonal Kőbánya-Kispest és Újpest Központ között 16,3 km forgalmi és 17,3 km építési hosszal, valamint 20 állomással. A vonal a déli, felszínen épült Kőbánya-Kispest végállomást elhagyva két kilométert a felszínen halad, majd a Határ úti állomás előtt lemegy a felszín alá, és a másik végállomásig a felszín alatt is marad. A Ludovika térig a kéreg alatt húzódik, innen fokozatosan mélyvezetésbe tér át. A Lehel téri állomás előtt a vonal ismét emelkedni kezd, és ismét a burkolat alatti vezetéssel halad tovább egészen az északi, Újpest-Központ végállomásig. Ma a 3-as vonalon Ev3 és 81-es típusú kocsik közlekednek. Míg a kezdeti időszakban négy, 1984-től a mai napig hat kocsis szerelvényekkel utazhatunk. (Érdekesség, hogy egy rövid ideig a vonalon közlekedett a magyar gyártású Ganz-Hunslet szerelvény. 1990-től 1992-ig próbaüzemben, majd azt követően 1994-ig szállított utasokat. A prototípust végül nem tartották sorozatgyártásra alkalmasnak.)

Az észak-déli metró nemcsak Budapest, hanem Magyarország legforgalmasabb vasútvonala is egyben, napi több mint félmillió utast szállít.

Mivel építése óta a metróvonalon nem került sor átfogó korszerűsítésre, napjainkra igencsak időszerűvé vált teljes felújítása. A járművek megújulása már megkezdődött, és az előkészítési fázis után remélhetőleg a vonal rekonstrukciója is mielőbb elindulhat.

V.J.



Podmaniczky Frigyes tér, a metró Arany János utcai állomásának lejárócsarnoka, az új szakasz megnyitáskor.



# MÉG TÖBB VONALRA VISZ ÜNNEPI HANGULATOT AZ IDEI FÉNYVILLAMOS

2009 óta töretlen az adventi időszakot bearanyozó Fényvillamos népszerűsége. A nyolcadik alkalommal kigördülő feldíszített UV-szerelvény december 5-én, az indulás napján éppen olyan ámulatba ejtette a Parlament előtt vagy éppen a pesti korzón sétálókat, ahogyan az elmúlt években mindig. A BKV egyik nagy büszkesége január 6-áig közlekedik majd több vonalon is.



Budapest minden év ezen időszakában ünnepi fényekkel teszi hangulatossá a várost, így jelezve azt, hogy az elkövetkező pár hét kicsit más, mint az év többi része. Ilyenkor van itt az ideje a lassításnak, az egymásra figyelésnek, a számvetésnek, mi is történt az elmúlt esztendőben, és ilyenkor van idő arra is, hogy megálljunk, és megcsodáljuk az ünneplőbe öltözött várost. Ezt az ünnepi hangulatot teszi még szebbé és emlékezetesebbé a BKV Fényvillamosa. Idén a 2-es, a 4-es, a 14-es, a 19-es, a 47-es, az 50-es, az 56A és az 59-es villamos vonalán gördül majd végig a díszes jármű. Kívánjuk, hogy ebben az évben is adjon örömet mindannyiunknak ez az igazán különleges szerelvény. Ezúton is köszönjük azoknak a kollégáknak, akik munkájukkal hozzájárultak a Fényvillamos idei közlekedéséhez!

K.E.



A 39200 darab fehér és kék színű LED beragyogja az esti utcákat.

A Fényvillamos első útján szaloncukorral és meleg teával kedveskedtünk utasainknak.



# “HÉVVEL, LÉLEKKEL”

## BÚCSÚZUNK A HÉV-ÁGAZATTÓL

Egy korszak lezárult Társaságunk életében, hiszen közel ötvenévnvi működtetés után a HÉV-ágazat üzemeltetését 2016. november elején a BHÉV Zrt. vette át. Majdnem 130 éves múltra tekint vissza ez az üzletág, amelytől egy rendhagyó, retrospektív tárlattal köszön el a BKV Zrt. Az érdeklődők december végéig a Földalatti Vasúti Múzeumban nézhetik meg a HÉV-közlekedés történetét összefoglaló, rengeteg archív fotót, élethű maketteket és különböző HÉV-relikviákat felvonultató kiállítást.



A „Hévvvel, lélekkel” elnevezésű tárlatot október 25-én dr. Szeneczey Balázs városfejlesztésért felelős főpolgármester-helyettes nyitotta meg, emellett beszédet mondott Bolla Tibor, a BKV Zrt. elnök-vezérigazgatója is.



Jegyeket, bérleteket! Ma már a BKV járművein dolgozó ellenőrök lila karszalagot húznak ellenőrzéskor, melyek annak idején igazi szín-evolúción mentek keresztül. A kiállítás bemutatja, hogyan néztek ki a különböző típusú karszalagok és az egyéb, a megkülönböztetést szolgáló ruhadarabok, továbbá a régebben használt jegy- és bérletfajták is helyet kaptak az egyik vitrinben.



Éltre kel a múlt a Földalatti Vasúti Múzeumban: a kiállított tablók történelmi utazásra invitálnak minket az archív fotókon keresztül. Majdnem 130 évet ölelnek fel azok a képek, amelyek felidéznek az egykori és mai HÉV-vonalak működésének pillanatait, miközben Budapest polgárainak mindennapjaiba is betekintést nyerhetünk.



Ugyan egy életnagyságú HÉV-szerelvény nem fért be a múzeumba, de a látogatók élethű maketteken közvetlen közelről nézhetik meg a különböző járműtípusokat.



Minden, ami HÉV: különleges relikviák, antik eszközök, régi okmányok, korabeli tájékoztatók egész sora kapott helyet a tárlaton. Az érdeklődők szeme előtt a vitrinek tartalmán és tablókön keresztül körvonalazódik, hogyan teljesítették munkájukat „Hévvvel, lélekkel” a dolgozók.

V.K.

# FILMVILÁG

## A location manager

Bakos Gergő neve ismerősen cseng a BKV szakterületein, hiszen gyakran kerülünk vele kapcsolatba egy-egyjátékfilm vagy reklámfilm forgatása kapcsán. Az ő segítségével megpróbáljuk kicsit fellebbenteni a fátylat a filmkészítés titokzatos világáról, vagy legalább is az előkészítő munkálatokról, amelyek pontos elvégzése nélkül nem lehet jó filmet forgatni. Tapasztalataink szerint ebben a szakaszban a location manager az, akin „megfordulnak” a dolgok.





**PONTOSAN MI A FELADATA EGY LOCATION MANAGERNEK?** Magam is régóta gondolkozom rajta, hogy pontosan mit is kellene egy „location managernek” csinálni. De a viccet félretéve, valójában mindig az aktuális produkciótól függ, hogy hol húzódnak a határok: a helyszínereséstől kezdve, az ingatlanok menedzsmentjével való egyezkedésen keresztül, az engedélyek beszerzése, de még a hulladék elszállíttatása is hozzá tartozhat.

**MIK A LEGFONTOSABB SZEMPONTOK EGY EGY HELYSZÍN KERESÉSEKOR?** A helyszíneresés lényege, hogy a rendezőnek, az írónak vagy a látványtervezőnek megszületik a fejében egy vízió, amit jobban vagy rosszabbul tud közvetíteni, a produkciónak pedig olyan helyszínopciókat kell prezentálnia, amik a legközelebb állnak ehhez a képhez. Sokszor a legváratlanabb helyek felelnek meg az elképzelésnek. Idén például egy metróállomáson terepszemléztünk egy disztópikus sci-fihez. Volt a forgatókönyvben egy folyosó, amelyről semmilyen részletet nem ismertünk, nem tudtuk, hogyan kellene kinéznie. Aztán a Nagyvárad téren megláttunk egy lezárt részt, amely civil szemmel nézve nem túl impozáns, mégis ez volt az, amiért a látványtervező leginkább lelkesedett.

**MILYEN ESETEKBE MERÜLNEK FEL A BKV ÜZEMI TERÜLETEI VAGY JÁRMŰVEI LEHETŐSÉGES HELYSZÍNÉNKÉNT (KÜLÖNÖSEN, HA NEM TÖMEGKÖZLEKEDÉSSSEL SZOROSAN ÖSSZEFÜGGŐ TARTALOMRÓL, JELENETRŐL VAN SZÓ)?** Például a villamosok nem egyszerűen közlekedési eszközként jelennek meg a filmekben, hanem egyfajta ikonként. Mivel a városkép részét képezik, sokszor a kreatívek akkor is szeretnék a háttérben egy haladó Ganzt vagy UV-t, ha annak a történetben semmilyen szerepe sincsen. De ilyen például az M4-es metró és az M2-es is. Amikor egy modern, építészetileg lenyűgöző város képét kell felfestnünk, akkor ezek mellett nem igazán lehet elmenni. Kicsit több mint egy éve készült egy Adidas reklám Budapesten, melynek a művészeti koncepciója végtelenbe nyúló, sokszínű tereket igényelt. Nagyon rövid jelenetekről van szó, de ha valaki figyel, akkor észrevehető, hogy az M2 és M4 vonal több helyen is feltűnik.

**HOVÁ SZERETNE MINDENKÉPPEN ELJUTNI FORGATNI? VAN ILYEN TÍPUSÚ „SZEREPÁLMA”?** Dél-Amerikába folyamatosan visszavágyom, akár forgatni is, de ez inkább a térséghez való vonzalmam, mint a szakmához. Szívesen készítenék elő több kontinensen forgatandó filmet úgy, hogy néhány hónapig csak utazatok, és turistáktól mentes, rejtett helyeket fedezek fel, amelyek azután megjelennek a vásznon.



**TUDJA MÉG „SZŰZ” SZEMMEL JÁRNI AZ UTCÁKAT, VAGY MINDENHOL POTENCIÁLIS FORGATÁSI HELYSZÍNEKET LÁT?** Ennél sajnos sokkal súlyosabb a helyzet. Ma már ott tartok, hogy ha például hivatalosak vagyunk egy lakásavatóra, akkor legelőször végignézem a házat, hogy bármilyen reklámra jó lenne-e esetleg. Vagy ha valahol autózok, akkor is előfordul, hogy megállok a semmi közepén lefotózni egy kiszáradt fát, hátha egyszer még jó lesz valamire.

**MIÓTA DOLGOZIK BKV-S HELYSZÍNEKEN, BKV-S EMBEREKKEL? ÉN EGY 2011-ES KISFÖLDALATTIS FORGATÁSRA EMLÉKSZEM...** Az egyik első reklámomban, amiben felvételvezetőként dolgoztam, rögtön két éjszaka is a kisföldalattit kellett előre-hátra állígtatnom rádión keresztül. Azóta pedig számtalan alkalommal volt hasonló kalandban részem. Az volt talán a legérdekesebb, amikor az 1960-as évek Oslójának kellett egy megállóját megtalálnunk, ahová épp megérkezik egy kék villamos.

**MELYIK, BUDAPESTEN FORGATOTT FILM VOLT A LEGÉRDEKESEBB AZ ÖN SZÁMÁRA?** Nehéz választani... A külföldi filmek közül a kedvencem „A százéves ember, aki kimászott

az ablakon és eltűnt” volt, mert olyan sok országon és több évtizeden keresztül átívelő volt a történet, így sokkal nagyobb kihívás volt kreatív szempontból az átlagnál, és egy csodálatos stábbal dolgozhattunk együtt. Az utóbbi évek magyar filmjeiből pedig talán a „Veszettek”. Szerettem a film világát is, de igazából az előkészítés volt számomra nagy élmény; amíg Goda Krisztával, a rendezővel együtt próbáltuk összerakni a jelenetek helyszíneit, az nagyon inspiráló volt.

**MIBEN TÉR EL AZ ÖN MUNKÁJA A TÖBBI HIVATÁSTÓL?** Jó esetben egy összehangolt csapat próbál mindent megoldani szembe-úszva az árral, miközben a partról hatalmas medvék próbálják kikapkodni őket, valaki pedig folyamatosan sziklákat görget a folyóba. Ez ugyanolyan küzdelem, mint bármilyen más munka, talán annyiban tér el más hivatásoktól, hogy sokkal több benne a változó. Bár az is igaz, hogy sohasem voltam mondjuk pék, így bizonyára a legtöbb problémát el sem tudom képzelni, ami egy sütödében megtörténhet.

K.M.T., K.E.

# AZ ÉLET DALOS OLDALA

**Egyszerre énekes, színész, táncos és műszaki titkár a Társasági Kapcsolatok Irodán Ujj Viktor, aki teljes állás mellett a Csillag Musical Társulat tagjaként több darabbal is folyamatosan járja az országot. Miközben már több nemzetközi énekversenyt megnyert, még a szinkronszínészetbe is volt ideje belekóstolni, két éve pedig főszerepet játszott egy István, a király rockopera-feldolgozásban úgy, hogy BKV-s munkáját is maradéktalanul teljesítette. Interjúnkban most őt mutatjuk be.**

**MIKOR KEZDTÉL EL ÉRDEKLŐDNI A ZENE IRÁNT?** Mindig is muzikális voltam, már az óvodában is nagyon hamar megtanultam mindenféle dalokat, mondókákat, elég korán látszódott, hogy intenzív zenei érdeklődéssel bírok.

**MÁR 9 ÉVESEN IS SHOWMŰSOROKKAL JÁRTAD AZ ORSZÁGOT. MIKÉNT ÉLTED MEG EZEKET AZ ÉLMÉNYEKET ILYEN FIATALON?**

Érdekes, mert most visszagondolva úgy látom, hogy hú, ez mekkora dolog volt! De amikor ezt csináltuk, magától értetődőnek tűnt. Akkoriban szombatonként 9-től 2-ig ültünk a színtanodában, majd még aznap vagy másnap mentünk fellépésekre, úgyhogy ezek mellett kevés szabadidőnk maradt.

**EKKOR MÁR TUDTAD, HOGY EZ LEHET AKÁR A HIVATÁSOD IS VALAMIKOR?** Természetesnek éreztem az egészet, úgy gondoltam, hogy felnőttkoromban is ezzel fogok foglalkozni – hogy csak ezzel-e, vagy marad hobbinak, abban akkor nem voltam biztos. Kamaszkoromban egy ideig lemondtam erről, nem tudtam, mit akarok, de akkoriban nem is énekeltem, mert épp mutáltam. Akkor kezdtem el megismerkedni különböző táncstílusokkal, de abban sosem voltam olyan jó, mint éneklésben.

**FŐSZEREPE TÁJTSZOTTÁL EGY, A VESZPRÉMI PANNON EGYETEM HALLGATÓI MŰVÉSZETI EGYESÜLETE ÁLTAL MEGVALÓSÍTOTT ISTVÁN, A KIRÁLY ROCKOPERA-FELDOLGOZÁSBA. HOGYAN EMLÉKSZEL VISSZA ERRE AZ IDŐSZAKRA?** Eleinte nem is vettem komolyan a felkérést, azt hittem, nem lesz belőle semmi, és egyébként akkor már itt dolgoztam a BKV-nál. Az önkormányzat viszont nagyon támogatta a projektet, lezajlott a casting, és engem is hívtak pár hónap elteltével, hogy



akkor küldik a szövegkönyvet. Nagyon meglepődtem, mert egyedül én nem voltam meghallgatáson. A Petőfi Színház színésze, Szeles József volt az, aki rám gondolt, vele már dolgoztam együtt korábban is. A produkciónak amúgy nagyon jó lett a visszhangja, de csak egyetlen alkalommal adtuk elő.

**HOGYAN TUDOD ÖSSZEEGYEZTETNI A MUNKÁD ÉS A TÁRSULATOT? MI A HATÉKONY IDŐBEOSZTÁS TITKA?** Mindent írni kell! Decemberben például 21 fellépésem lesz, van, amikor egy nap 3, és ezek csak az előadások, még legalább ennyiszor próbálok is. Egész jól be tudom osztani az időmet, ez inkább másoknak fura; nincsen az, hogy ugorjunk el valahova, mert olyankor megnézem, mit írtam fel, és szólok, hogy mondjuk jövő hét szerdán lesz rá időm.

**A SZINKRONSZÍNÉSZETBE IS BELEKÓSTOLTÁL ANNAK IDEJÉN. EZ HOGY JÖTT? HALLHATTUNK VALAMILYEN FILMBEN?**

Elégge érdekelt, így elmentem egy tanfolyamra, amelyet a híres szinkronrendező, Csörögi István tartott. Itt megismerkedtünk az egész szakmával, stúdióban gyakoroltunk, és kaptunk éles feladatokat is. Nagyon szerettem „tömegezni”, például amikor a Poszeidón című filmben a süllyedés közben sikongatni kellett. Volt néhány pár mondatos szerepem: a Nicolas Cage-féle A szellemlovásban kékes gyilkosként szólaltam meg, de lehetett hallani A Simpson család mozifilmben és a Harry Potter 5. vagy 6. részében is.

V.K.



# JÁTÉK, KREATIVITÁS, KATARZIS, MŰVÉSZET... TERÁPIA?

Mindannyian éreztük már, hogy jó lenne változtatni valamin az életünkben. De hogyan fogjunk hozzá, hogyan kerülhetünk ki egy negatív spirálból, ki tudjuk-e saját magunkat húzni a hajunknál fogva a mocsárból, ahogy azt Münchhausen báró tette? Önmagunk átalakításához elengedhetetlen az önismeret, s annak megszerzéséhez és a problémamegoldás felé vezető út bejárásához hasznos, ha értő segítséget kapunk. Mielőtt a művészetterápia hasznosságára rátérnénk, fontos, hogy megismerjük a módszer alapfogalmait.

**A JÁTÉK** A játszó gyermek Freud szerint "(...) úgy viselkedik, mint egy költő, amikor saját világot teremt magának, helyesebben világának dolgait új, neki tetsző rendbe sorolja. (...) A játék ellentéte nem a komolyság, hanem a valóság. A gyermek minden érzelmi töltés ellentéte játékvilágát nagyon jól megkülönbözteti a valóságtól, képzelt tárgyaival és viszonyaival szívesen támaszkodik a valóságos világ megfogható és látható dolgaira."

**KREATIVITÁS** A kreatív tevékenység során: a képzőművészeti, a zene- és mozgásterápiák között az alkotó, illetve befogadó személy szavakkal alig vagy egyáltalán nem kifejezhető érzelmekkel, emlékekkel, konfliktusokkal, gondolatokkal találkozhat. Ezeket a tapasztalatokat tudatosíthatja magában a résztvevő kézzelfogható alkotás (rajz, festmény, zene, mozdulat, tánc) segítségével, és akár másokkal meg is oszthatja élményeit, felismeréseit.

**KATARZIS** Katartikus ereje van az őszinteségnek, a kendőzetlen feltárulkozásnak. Az alkotó és a szemlélő számára az azonosulás lehetőségét, élményét jelentheti az, hogy a művek olyasmiről mondanak ki helyettünk, amit mi magunk saját szavainkkal nem merünk, vagy nem tudunk megfogalmazni. A műalkotások komoly hatással vannak lelkünkre. Az alkotó képi, tárgyi megjelenítő képességével, rajzaival, festményeivel, szobraival bepillantást enged benső énjébe, saját lelki működéseinek komplexitásába.

**A MŰVÉSZETTERÁPIA** Segít abban, hogy felfedezzük önmagunkat; benső világunkat,

motivációinkat, testi, lelki, szellemi működésünket, és a valódi önismeret útjára léphessünk. Keretei tágak, a kreatív szabadidős tevékenységtől a pszichiátriai rehabilitációig eredményesen alkalmazható.

A művészetterápia nem művészképzés, egyszerűen a mindenki számára nyitott és elérhető, s a mindannyiunkban ott lévő teremtő, alkotó képességre épül. Többségünk nincs azzal tisztában, hogy ez az alkotóerő velünk született, és megjelenésre, megnyilvánulásra törekszik. Keresi azt a szépséget, amely harmóniával tölt el bennünket. Hatására fejlődik a megérző és beleérző képesség, valamint a tudat megismerő képessége. Összességében segít meghallani a lelkünk mélyéről érkező üzeneteket, ami egyszerre hozhat életünkben változást, elevenséget és harmóniát, valamint új örömeket és célokat.

A mások alkotásaiban való gyönyörködés mellett fontos számunkra, hogy mi magunk is kifejezhessük, ami bennünk rejtőzik, akár néhány ecsetvonással, tánclépéssel vagy zenével.

A terápia – képzett szakember segítségével – alkalmas a szorongás, a pánik, a depresszió, a különböző fobiák, kényszerbetegségek, személyiségzavarok, az életvezetési, párkapcsolati és családi problémák sikeres megoldására.

**MIT TESZÜNK ROSSZUL, MILYEN BELSŐ OKOK VEZETNEK PROBLÉMÁINKHOZ, SZENVEDÉSEINKHEZ, KUDARCAINKHOZ?**

Ezekre a kérdésekre az önismeret adhat választ, de olyannak kell ismernünk magunkat, amilyenek vagyunk, nem pedig olyannak, amilyenek lenni szeretnénk, mivel ez utóbbi pusztán eszménykép. Csak a létező dolgokat lehet átalakítani. A legtöbb ember azért jelentkezik



Sirálypár

fotó: művészetterápia

művészetterápiára, mert változtatni szeretne valamin az életében. Az élménycentrikus csoportok, egyéni terápiák különböző művészeti technikák segítségével (képzőművészet, mozgás, zene – passzív és aktív –, valamint az irodalom) elősegítik, hogy a résztvevők a művészet eszközein keresztül kifejezhessék élményeiket, és az élmények elemzésén, megértésén keresztül önismeretet szerezhessenek. Ezeknek a technikáknak a végrehajtásához semmilyen előképzettségre nincs szükségünk, mert nem egy művészi alkotás létrehozása, hanem az alkotás folyamata közben átélt érzelmek, asszociációk, gondolatok, az egyén belső tartalmának a megjelenése cél.

A művészetterápia segít abban, hogy felfedezzük önmagunkat, benső világunkat, motivációinkat, testi, lelki, szellemi működésünket, és a valódi önismeret útjára léphessünk.

Ragadjunk hát ecsetet, ceruzát, vagy kezdjünk el formázni egy maréknyi agyagot csak úgy, a magunk örömére.

„Sokszor csakis túl nagyokat gondolunk alkotásnak, pedig minden az, amivel időt töltünk, használjuk az ötleteinket, és örömet szerzünk vele.”  
(Gárdonyi Géza)

K.M.T.

# BKV-NAK SZERETETTEL



Utazóközönség régen...

Nagy öröm, hogy utasaink olyankor is tollat ragadnak, amikor kellemes BKV-s élményeiket, tapasztalataikat szeretnék megosztani velünk. Az Ügyfélszolgálatához eljuttatott köszönőlevelekből az idén is összeállítottunk egy válogatást, hogy megosszuk – mintegy karácsonyi meglepetésként – a BKV minden dolgozójával a kedves, elismerő írásokat. Kedves Utasok, nagyon örülünk minden jó szónak, köszönjük, hogy minket választottak!



### „TISZTELT HÖLGYEM/URAM!

Engedje meg, hogy röviden elégedettségemnek adjak hangot, már csak azért is, mert gondolom az utazóközönség többsége panasszal él.... Én az ellenkezője miatt írok, mivel nagyon elégedett vagyok bizonyos dolgozóikkal. Gondolom, nem sokan írnak a metróvezetőkről, akiknek munkájára a magam részéről nagyon felnézek, de ma reggel történt eset: a Kőbánya-Kispest felől, Újpest felé közlekedő metróról igyekeztem munkába, a metró 7:13-kor állt meg a Nyugatinál, és ha jól emlékszem, az utolsó kocsijának száma 347 volt. Nos, később indultam el, jelentős késésben voltam, de a szerelvény vezetője olyan lendületesen, zökkenőmentesen, a megállókban korrektül várta az utasokat, mégis gyorsan beszállásra buzdította őket, az alagútban simán, rángatás nélkül vezette a kocsit (tudom, hogy AVR vezérli), de biztosan be tud avatkozni manuálisan, nos, nemhogy nem késtem el a munkából, de előbb be is értem. Kérem, ha lehet, jelezzék neki, hadd legyen neki is jó napja, és egyébként is dicsérjék őket, nekem csak pozitív tapasztalatom van velük. Amikor beleszólnak a hangosba, azt mindig rendkívül illedelmesen, türelmesen és intelligensen teszik (sajnos ez a más járműkategóriát vezetőkre nem mindig jellemző), ez az utolsó megjegyzés két nappal ezelőtti pozitív tapasztalatom, egy hölgy metróvezetőtől.”

### „TISZTELT BKK!

Szeretném megköszönni a tegnapi nap, szeptember 11-én, a D12-es hajójáraton szolgálatot teljesítő kapitány és legénység kedvességét és rugalmasságát. A barátaim születésnapom alkalmából egy kis meglepetést szerveztek, és ennek része volt egy hajóút is. A meglepetés szervezése azonban azzal járnak, hogy az ünnepelt mit sem sejt, és nem siet. A járat menetrend szerint 16:15-kor indult volna a Népfürdő utcából, de a kapitány volt olyan kedves, és bevárt engem, vállalva némi késést, így nem maradtam le a születésnapomról. Köszönöm!”

### „TISZTELT BKV!

#### TISZTELT TROLIGARÁZS VEZETŐJE!

A mai napon a fent megjelölt idő körül utaztam a 82-es trolin (9011 volt a száma). A mai napon nagyon kellemes utazásban volt részem egy BKV járaton. A trolivezető az emberekkel nagyon figyelmes, szépen beszél az utasokkal, segítőkész, főleg az idősebb korosztállyal. Több ilyen sofört lenne jó látni az utakon. Kérem, tolmácsolják felé a megelégedésemet.”

### „TISZTELT BKV!

Mai napon találkoztam a legfigyelmesebb, legtapintatosabb buszvezetővel. Nemcsak a vezetői feladatát végezte, hanem kedvesen és figyelmesen odafigyelt az utazóközönségre. A sok, Önökhöz érkezett panasz és kifogás után úgy gondoltam, ez a kollégájuk megérdemli a dicséretet.”

### „KEDVES CÍMZETT!

Szeretném örömemet és jó érzésemet továbbítani a buszvezető rendkívül kedves és udvarias magatartása miatt. Minden felszállónak köszön, és tisztelettudóan kommunikál.”

### „TISZTELT BUDAPESTI KÖZLEKEDÉSI KÖZPONT!

Ezúton is szeretném megköszönni az Akácfa utcai Talált Tárgy Kezelőségének kimagasló színvonalú, európai szintű ügyintézését.

Fiam elvesztette kulcsát a cinkotai HÉV-járaton előző este, és nagy örömet jelentett számunkra, hogy az Ügyfélszolgálatukon keresztül a kulcs visszaadásra került.

Köszönöm magam és családom nevében.”

### „TISZTELT BKV ZRT.!

Ma átvettem az elvesztett könyvem, kérem, továbbiak köszönetem a becsületes buszsofőrnek. Bízom benne, hogy a régi mondás: JÓ TETT HELYÉBE JÓT VÁRJ! érvényesül esetében. A legjobbakat kívánom neki és minden BKV-dolgozónak.”

### „TISZTELT ÜGYFÉLSZOLGÁLAT!

2016. október 15-én este kisfiammal a 82-es trolibusz 309-es jelzésű járatán utaztunk az Uzsoki Kórház megálló felé. A Komócsy utcánál szálltunk le, és a gyerek otthagyta a táskáját az egyik ülésen, amit hosszadalmas utazás során a 301-es járatszámmal ellátott, szintén 82-es trolibusz vezetője segítségével az Örs vezér tere buszvégállomáson vehettünk át. Ezúttal is köszönjük munkatársaik segítőkészségét!”

### „KEDVES BKV!

2016. október 28-án délből lányom a 198-as buszon (nem emlékszik, hogyan történhetett) hagyta az irattárcáját, összes iratával (bankkártya, bérlet, diákigazolvány stb.). Az irattartóban volt még 10 ezer Ft is. Leszállást követően kis idő múlva észlelte, hogy a buszon kieshetett a zsebéből. Azonnal hívtam az Önök diszpécserét (talált tárgyak), aki nagyon készséges és udvarias volt. Tájékoztattott, hogy mindent megtesznek, hogy segítsenek. Kb. 15 perc múlva hívott vissza, hogy sikerült a busz sofőrjével felvenni a kapcsolatot, a tárcát egy idős hölgyutas leadta neki. Arról is tájékoztattott, hogy a busz végállomásán – a pontos időt és a rendszámot megadva – el tudom érni a sofört, ahol átvehetem. Így is történt, a tárcát érintetlenül (benne a pénzzel) megkaptam. Köszönet a BKK-nak a gyors és készséges ügyintézésért!!! Sajnos az idős hölgynek nem tudtam megköszönni, de a busz sofőrjének külön köszönet ezúton is, aki tőlem hálám jeléül semmit nem fogadott el. Számomra mindez a mai világban hihetetlen volt. Köszönöm!”

### „TISZTELT KAPCSOLATTARTÓ!

A mai napon egy autóbussen felejtett csomag miatt kértem ügyfélszolgálatuk segítségét. Ezúton szeretném megköszönni telefonos ügyfélszolgálatuk köléganőjének, illetve minden kedves közreműködő kollégának a gyors és hatékony segítséget, minden hiánytalanul visszakerült hozzám.”

### „TISZTELT HÖLGYEM/URAM!

Ma délelőtt édesapám a felfelé menő 21A jelzésű buszon felejtett egy szatyornyit gyerekruhát. Mikor ezt észrevette, gyorsan visszamentünk a Nógrádi utcai megállóba, remélve, hogy a lefelé menő buszok valamelyikén megtaláljuk a szatyrot.

A megállóba először érkező busz sofőrjét megkérdeztük, de neki nem adtak le talált szatyrot. Viszont azonnal felajánlotta, hogy felhívja a központot és a többi 21A jelzésű busz sofőrjét, hátha... Édesapám felszállt a buszra, és mire a Kékgolyó utcához lérték, meglett a szatyor: a pár perccel mögöttük jövő buszon volt.

Szeretnénk megköszönni a soför kedvességét és segítőkészségét!!!”

K.M.T.

és napjainkban.



# MÉZESKALÁCS HELYETT

Gyermekkorunk kihagyhatatlan játéka volt a gyurmázás. Segített az önkifejezésben, a színek keverése és formák alkotása fejlesztette a kreativitásunkat és a kézügyességünket. Most egy otthon is elkészíthető recepttel és rengeteg ötlettel segítünk újra visszacsempészni ezt a rég elfeledett technikát. Ezúttal azonban maradandóbb formában, hogy a kész díszeket, ajándékokat sokáig használhassuk, élvezhessük.

## PORCELÁN GYURMA

Aki nem szeretne otthon bíbelődni az alapanyaggal, hanem inkább rögtön belevágná az alkotásba, ajánljuk a hobbiboltokban kapható, hőre keményedő gyurmát. A kalandvágyóbbak a kreatív blogokon található számtalan recept közül válogathatnak. Mi most egy igazán gyönyörű, hófehér, porcelán hatású gyurma elkészítését mutatjuk be.

Hozzávalók:

1 csésze szódabikarbóna (kb. 300 g)

1/2 csésze kukoricakeményítő

3/4 csésze víz

Először a száraz anyagokat keverjük össze, majd hozzáadjuk a vizet, és elkeverjük. Alacsony lángon sűrű, gyurmaállagúra főzzük. A masszát fóliára kaparjuk, és abba csomagolva hagyjuk kihűlni. Ha az alkotás után még marad anyagunk, azt hűtőben tárolhatjuk a következő „szakkörig”.



## MÉZESKALÁCS HELYETT

A különböző formájú mézeskalács-kiszúrókkal karácsonyfadísz vagy akár ajándékhoz kísért is készíthetünk. A 4-5 mm vastagra kinyújtott gyurmát szúrjuk ki, és ne felejtsünk az akasztónak is kis lyukat fúrni. Száradás előtt gyufavéggel karcolhatunk üzenetet vagy az ajándékozott nevét, száradás után pedig filccel, festékkel dekorálhatjuk.





## HÁZIKÓ

Igazi karácsonyi hangulatot teremt a kis világító házikó. A ház felépítéséhez először sniccer és vonalzó (esetleg előre rajzolt sablon) segítségével szabjuk ki a házikó falait és tetejét a kb. 4-5 mm vastagságúra kinyújtott gyurmából, majd szúrjuk ki az ablakokat, ajtókat, tetőnyílásokat. Teljes száradás után univerzális ragasztóval állítsuk össze a házikót, és a maradék gyurmával „gletteljük”, azaz a résekbe szépen dolgozzunk el némi tömítőanyagot. Ezt száradás után csiszoljuk össze a házikó alapelemeivel. Fontos, hogy mécsest csak hőálló anyagból készült házikóban használjunk, és akkor is csak felügyelet mellett! Mi inkább az elemes égősort ajánljuk, ami igazán különleges hatást kelt.



## ÉKSZERTARTÓ, KIS TÁROLÓ AJÁNDÉKBA

Nemcsak karácsonyi dekoráció, de ajándék is készíthető gyurmából. Vegyünk egy kisebb üvegtálkát (műzlis tálka épp megfelelő), nyújtsuk ki kb. 5 mm vastagra az anyagunkat, és vágjunk egy megfelelő méretű kört. Simítsuk rá – lehetőleg buborékmentesen – a tál külső vagy belső falára. Óvatosan nyomkodjuk le a hullámokat, és hagyjuk száradni. Fontos, hogy jól időzítsük a leszedés pillanatát, mert a levegővel érintkező oldalának már száraznak, míg az üveghez tapadó oldalának még elég nedvesnek kell lennie ahhoz, hogy az üvegedényről leváljon. Teljesen szárazon már szinte lehetetlen sérülés nélkül levenni a tálról. Teljes száradás után a peremét finom csiszolópapírral dörzsöljük át, tetszés szerint festhetjük, dekorálhatjuk.

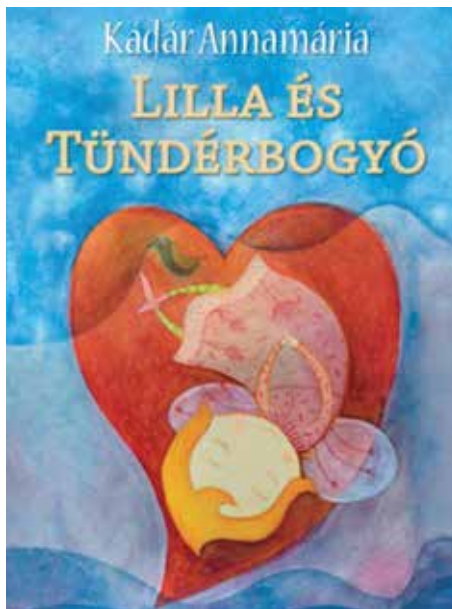


## MINTA CSIPKÉVEL

Elő a csipkével, különleges textúrájú anyaggal, fenyőággal!

Nyújtás után, de még száradás és formára szabás előtt igazán különleges mintákat kaphatunk, ha régi csipketerítővel, esetleg fenyőággal hagyunk nyomot a gyurmában. Fehéren is csodaszép, de egy kis festékkal érdekes hatást érhetünk el a domború felületen. Ez a technika a kis ékszertartókon is gyönyörűen mutat!





## KÁDÁR ANNAMÁRIA: LILLA ÉS TÜNDERBOGYÓ

A kötet szerzője életrajzi ihletésű könyvében olyan történeteket mesél el egy Lilla nevű kislányról, amelyekben Tündérbogyó segít a frusztrációk, csalódások elviselésében, a pozitív és negatív érzelmek tudatosításában, a féltelmek megszelídítésében, a testvérféltékenység kezelésében, a veszteségek elfogadásában és az önfeloldódásban. A legújabb kiadás 30 kalandot – érzelmi intelligencia fejlesztő mesét – tartalmaz. Tündérbogyó segít Lillának kifejezni, megérteni és elfogadni az érzelmeit úgy, hogy közben nem oktat ki, nem mondja meg, mit kell tenni, csupán ott van Lillával örömeiben, bánataiban, magányában, együtt

érez vele, amikor csalódott, megérti, és viszsztatükrözi érzelmeit, törődik a szükségleteivel, és támogatja őt döntéseiben. A mesét hallgató gyermekeknek Lillával és Tündérbogyóval való azonosulás lehetőséget ad saját érzelmeik megfogalmazására, kifejezésére és a hasonló emlékek felelevenítésére, s ami a legfontosabb: a féltelmek feloldására.

A könyv írója pszichológus, egyetemi adjunktus, a Babes-Bolyai Tudományegyetem marosvásárhelyi kirendeltségének vezetője.

K.M.T.

## ROBERT DUBAC: FÉRFIAGY

### – AVAGY NINCS ITT VALAMI ELLENTMONDÁS? – THÁLIA SZÍNHÁZ



– *Mi baj?*

– *Semmi. (Hát nem látod?)*

– *Valami bánt, meg sem szólalsz?*

– *Semmi. (Nem hiszem el, hogy nem látod!)*

– *Biztos?*

– *Mondtam már, hogy SEMMI! Mit nem lehet ezen érteni???*

Nem értjük egymást, akárhogy is próbálunk. Elbeszélünk egymás mellett, és erről rengeteg vicc születik. Többek között a Thália színház színpadán, ahol Csányi Sándor próbálja megfejtetni, mi is zajlik egy nő fejében. Miért olyan jó ez a darab? Talán mert itt együtt nevet férfi és nő. És hogy ugyanazon neve-tünk-e? Magunkra ismerünk-e vagy a másokra? Vagy néhány, már otthon is elhangzott párbeszédre, amin akkor persze nem tudtunk ilyen jókat nevetni? Az persze nem derül ki, de ez nem is baj. Így is felejthetetlen, könnyes kacagás másfél órát tölthetünk el Csányi Sándorral és a férfiaggal.

D.A.



Nem kell Bécsig utazni ahhoz, hogy megtapasztaljuk az adventi vásárok különleges miliójét, ugyanis karácsony közeledtével számos fővárosi helyszínen várják az érdeklődőket. Tematikától, kínálatától, programoktól, árkatégoriától függően mindenki kiválaszthatja a számára legszimpatikusabb rendezvényt.

## ADVENTI VÁSÁROK BUDAPESTEN

Idén sem maradhat ki a főváros legismertebb vására, a Vörösmarty téri Adventi- és Karácsonyi Vásár, amely minden korosztály számára felüdülést, az ünnepekre való ráhangolódást ígér. A nívós programon túl a kilátogatók különböző kézműves termékek közül választhatják ki a legjobbnak vélt ajándékot a fa alá. A gasztronómia kedvelői pedig az aszalt szilvas gulyáslevest, a csicsókatócsnit vagy akár a tépett malacburgert is megkóstolhatják. Jó szokáshoz híven a Bazilikánál is várják az érdeklődőket. A vásár jellegzetességén, a 3D-s fényjáték megtekintésén túl a Szent István téri kavalkádban különböző kézműves foglalkozásokon lehet részt venni, valamint ingyenes korecsolyázásra is lehetőséget adnak a szervezők.

Újpesten is figyelnek az ünnepi hangulat megteremtésére, hiszen különféle családi programokkal, koncertekkel, ingyenes jégpályával, gasztronómiai kínálatával várják a kilátogatókat. Külön figyelmet fordítanak a gyermekekre is, hiszen a templomkertben felállított meseváros várja őket.

A felsorolást szerencsére még bőven folytathatnánk, hiszen a kínálatra idén sem lehet panaszunk. Nincs más dolgunk tehát, mint kilátogatni valamelyik vásárba, és feltöltődni az ünnepekre.

F.M.



## 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!

Téli akció a BKV és BKK dolgozóinak és nyugdíjasainak: Porcelán korona 29.000 Ft-tól! További kezelések árából 30% kedvezményt adunk! Nézze meg akcióinkat a [www.cavident.hu](http://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](http://www.bkv.hu) • [bkvzrt@bkv.hu](mailto:bkvzrt@bkv.hu) • 2016. tél  
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](mailto: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 à* **GEOMETRIKUS ABSZTRAKCIÓ**



Év végi lapszámunk művészi vonalain a Libegő a geometrikus absztrakt vonalait követi.