

MOZGÁSBAN



BKV ZRT
BKV. ÖNNEK JÁR

XLIX. ÉVFOLYAM, 2017.

I. SZÁM

MÚLT ÉS JELEN

AZ ÁLLAMPOLGÁR

AZ OMNIBUSZ TETEJÉN

JÖVŐBE TEKINTVE

INTERJÚ DR. SZENECZEY BALÁZS FŐPOLGÁRMESTER-HELYETTESSEL

Enne róla?



Kórokozók tömegeit

adhatták át eddig egymásnak az utasok a
mozgólépcsők gumikortátjainak érintésével



A hazai fejlesztésű, több hónapig hatékony
Resysten WhiteTitan fotokatalitikus bevonat legalább

80%-kal

csökkentette a kórokozók számát
az     metróvonalak gumikortátjain.*

* 2015. július 3-án végzett felmérés alapján, amely a hazai közlekedési vállalatok (HÉV, M, KÖV) és a Budapesti Közlekedési Központ (BKK) közösen végezte. A felmérés célja a kórokozók számának csökkentése a metróvonalak gumikortátjainak felületén.

Vigyázzunk az egészségére. // Bővebb információ: www.resysyen.hu

 **RESYSTEN**
protective coatings

 **BKV**
BKV ÖNNEK JÁR.

Kedves Olvasók! Kedves BKV-sok!

A tavasz a megújulás időszaka. Nemcsak a természetben, hanem mi magunk is újult erővel nézünk szembe a legújabb kihívásokkal, megoldandó problémákkal.

Így van ez a BKV-nál is: az új év újabb feladatokat ad, és egyben megújulást is hoz. Márciustól - ünnepélyes átadást követően - már felújított szerelvények is közlekednek az M3 vonalon. Erről szóló fényképes cikkünket a lap 14. oldalán olvashatják.

Továbbra is év eleji feladat az egyeztetés a szakszervezetekkel, illetve a bérmegállapodás megkötése. Erről és sok más, BKV-t érintő kérdésről – mint a szmoghelyzet kezelése, a közeljövő fejlesztési beruházásai és az év eleji ónos eső okozta problémák – ezúttal Dr. Szeneczey Balázs főpolgármester-helyettestel, Bolla Tibor elnök-vezérigazgatóval, Dr. Környei Éva jogi és humánpolitikai igazgatóval, valamint Buzinkay Tamás fejlesztési és koordinációs igazgatóval készült interjúinkban olvashatnak a 8. oldaltól.

Nyárra megújul a dunai közlekedés is, hiszen a Sió-csatornán átszilipelve a Dunára költözött a korábban a Balatonon szolgálatot teljesítő Révfülöp vízibusz. Fényképes hírünk a 13. oldalon.

És ha tavasz, akkor a szabadság és a kikapcsolódás sem maradhat el: turisztikai kínálatunkat bemutató cikkünkben megmutatjuk, milyen jó is turistának lenni saját városunkban. Ha pedig mozizásra vágyának, olvassák el kollégánkkal, Dr. Cake-Baly Marcelóval készült interjúnkat a 22. oldalon, aki főszerepet játszott az elmúlt időszak egyik legsikeresebb magyar mozifilmjében.

Az újdonságok mellett megszokott rovatainkat sem kell nélkülözniük olvasóinknak: történelmi visszatekintésünket, közlekedésbiztonsági írásunkat, pszichológia rovatunk új cikkét, kreatív oldalunk újabb ötleteit, plakátunkat és szubjektív ajánlónkat is megtalálják a megszokott helyeken.

Kellemes olvasást, feltöltődést, megújulást kívánunk minden olvasónknak!

Szerkesztőség

TARTALOM

Hírek	4-7
Interjú	8-12
VEP, Vízibusz.....	13
Múlt és jelen találkozása	14
Közlekedésbiztonság	15
Omnibusz	18-19
Turisztika.....	20-21
Az állampolgár	22-23

Kis járműépítők.....	24
Resysten	25
Nyusziváró	26-27
Ajánló.....	28-29
Pszichológia	30
Hirdetés.....	31



IDEGENVEZETŐK VILÁGNAPJA A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara (BKIK) és a budapesti idegenvezetők 2017. február 23-26. között szervezték meg a fővárosban az Idegenvezetők Világnapját. Az idegenvezetők jóvoltából idén is számtalan tematikus sétán, koncerten, múzeumi tárlatvezetésen vehettek részt az érdeklődők, és kipróbálhatták a buszon, hajón, villamoson szervezett városnéző túrákat. A Világnap központi helyszínén, a Bánya Budapest Kereskedelmi és Kulturális Központban a zárónapon turisztikai kiállítással és kulturális bemutatókkal is várták az érdeklődőket, ahol múzeumaink is bemutatkoztak. Emellett Társaságunk a Földalatti Vasúti Múzeumban rendezett csoportos tárlatvezetésekkel kapcsolódott az eseménysorozathoz.

MUNKATÁRSUNK SEGÍTETT MEGTALÁLNI AZ ELTŰNT GYERMEKET Medgyaszai Tibor villamosvezető kollégánk március 8-án reggel értesült arról, hogy az általa vezetett járművön egy gyermek alszik; a helyzet felmérése után haladéktalanul értesítette a rendőrséget, akik megkérték, hogy várja meg őket a végállomáson. Ezt követően munkatársai segítségével halkan tájékoztatta a járművön tartózkodó utasokat, hogy száll-

janak át egy másik villamosra, nehogy a kisfiú felébredjen. A kiérkező rendőrök azonosították a gyereket, kollégánknak pedig megköszönték a megtalálásában nyújtott segítséget. Példamutató munkavégzéséért kollégánk munkáltatói dicséretben részesült, büszkék vagyunk rá!

Hírek itthonról

ÚJRA VÁRJA LÁTOGATÓIT A SZENTENDREI VÁROSI TÖMEGKÖZLEKEDÉSI MÚZEUM Április 1-jén újranyit az idén 25 éves szentendrei Városi Tömegközlekedési Múzeumunk. Az egykori HÉV-kocsiszín több mint 100 éves műemléki épületében, 3000 négyzetméter fedett és 2000 négyzetméter szabadtéri területen bemutatott állandó kiállításunkon mintegy 70 felújított muzeális járművel várjuk látogatóinkat. Az érdeklődők fotókon, dokumentumokon, tárgyi emlékeken keresztül kaphatnak képet a főváros közösségi közlekedésének kialakulásáról és fejlődéséről az első lóvasúti vonal megnyitásától a metróközlekedésig, az első omnibuszok megjelenésétől az autóbusz- és trolibusz-közlekedésig.



TESZTBUSZ GYŐRBEN: REKORDER MAGYAR BUSZT TESZTEL TÁRSASÁGUNK Elsőként az Északnyugat-magyarországi Közlekedési Központ Zrt.-nél, Győr térségében tesztelik a legújabb magyar buszt, a Kravtex-Kühne Csoport által gyártott Credo Econell 13-at. Az új jármű az első tagja a cégcsoport 13 méteres, tehát növelt hosszúságú termékvonalának, és rekordkapacitásúnak számít a könnyűszerkezetű, alacsony belépésű autóbuszok szegmensében. A gyártó új modellje közel egy méterrel hosszabb a hagyományos buszoknál, és sokkal több utas szállítására képes, mint amennyi ebben a kategóriában szokásos. Így az új buszcsalád első példánya nemcsak a szóló, hanem az alacsonyabb kihasználtságú csuklós autóbuszok kiváltására is alkalmas lesz. A magyar tervezésű, Mosonmagyaróváron és Győrben gyártott típus a regionális közlekedési központok (Volán) igényei szerint készült. Az utasok egy online felületen értékelhetik az autóbust.

BATA ISTVÁN (1927 - 2017)

Fájó szívvel tudatjuk mindazokkal, akik ismerték és szerették, hogy Bata István METRÓ-s, nyugalmazott gyorsvasúti igazgató, Balázs Mór-díjas, a Mérnöki Kamara örökös tagja 2017. február 7-én életének 90. évében elhunyt.

Bata István a metró aranykorának egyik meghatározó személyisége volt, tudása, igényessége, a metró iránt érzett olthatatlan és örök szeretete mindenki elismerését kivívta. Hiányozni fog.

„Értéket szerettem volna mindig létrehozni, és én úgy érzem, hogy sikerült is. Az én kezem nyoma, akár akarjuk, akár nem, rajta marad a budapesti tömegközlekedésen. Rajta marad, kitörölhetetlenül.”

(Bata István,
Mozgásban magazin,
XLIV. évf. 2. szám)



NAGY VILLAMOS NAGYGENERÁLLAL JÁR

Hihetetlennek tűnik, de már több mint tíz éve járnak a Széll Kálmán tér és Újbuda-Központ, illetve a Móricz Zsigmond körtér között a Combinók. A 4-es és a 6-os villamosvonal az egyik legforgalmasabbnak számít, Társaságunk pedig mindent megtesz annak érdekében, hogy az utazóközönség kifogástalan műszaki és esztétikai állapotú szerelvényekkel találkozhasson. Jelenleg is zajlik a Combinók nagyjavítása, amelynek során 2,5 év alatt mind a negyven szerelvény megújul.

2006. július 1-jén indult útjára a Nagykörúton az első, 2001-es pályaszámú Combino (becsületes nevén Siemens Combino Supra) típusú villamosszerelvény. Az indulásakor a világ leghosszabb egyterű utasforgalmi villamosaként számon tartott járműtípus a maga 54 méteres hosszával érdemelte ki ezt a címet (ezt a rekordot csupán a tavaly forgalomba állított, az 1-es vonalon közlekedő, 56 méteres CAF Urbos3 típus tudta felülmúlni).

A tavaly már tízéves évfordulót ünneplő Combinók – melyek az egyik legnagyobb utasforgalmat lebonyolító járműtípusnak számítanak a 4-es, 6-os vonalon naponta felszálló mintegy 390 000 fős utasszámukkal – életében is eljött az a pillanat, amikor szükségessé vált a közösségi közlekedés során elhasznált alkatrészek, berendezések felülvizsgálata, javítása. A Combino villamosok karbantartása a járműgyártóval egyeztetett és a budapesti viszonyok figyelembe vételével véglegesített karbantartási ciklusrend szerint történik (mely a gyakorlatban 8, 10 és 12 éves nagyjavítási ciklusidőket jelent). A Combino korszerű, modulrendszerű felépítéséből adódóan nem szükséges olyan jellegű nagyjavítást elvégezni, mint a hagyományos járművek esetében, így ennél a járműtípusnál



a különböző részegységek, fődarabok javítását különböző időpontban végzik el.

A 10 éves nagyjavítás 2016 októberében kezdődött meg, amely a fényezés mellett tartalmazza a tolóajtók, a tükörrendszerek, a segédüzemi átalakítók és egyes utastéri elemek (ülések, kapaszkodók) nagyjavítását, felújítását is. Ennek részeként 2016-ban már 5 darab Combino villamos fényezése készült el, 2017-ben pedig tervezetten további 17 darab.

A nagyjavítás mind a negyven Combino villamost érinti, ez járművenként kb. 3 hetet vesz igénybe, a teljes járműállomány pedig várhatóan 2,5 év alatt újulhat meg.

V.K.

AZ ARAB ÉPÍTÉSZET ÉS A PÁLMAFÁK IHLETTÉK A RIJÁDI METRÓ-SZERELVÉNY ARCULATÁT Az Alstom bemutatott egy Metropolisz szerelvényt a cég lengyelországi, katowicei gyárában 2017. február 7-én, melyet a rijádi metró részére gyárt. A 6 metróvonalra szánt szerelvény-sorból ez az ötödik, ami Rijád számára készül. Az első darab január 10-én hagyta el a gyárat, az összeset pedig 2018-ra kell leszállítani. A vonatok 36 m hosszúak, 2,71 m szélesek. A 4-es vonal sárga lesz, az 5-ös zöld, míg a 6-os lila annak érdekében, hogy könnyebben eligazodhassanak azok a lakosok, akik nem szoktak hozzá ehhez a közlekedési módhoz. A helyi sivatagi viszonyokhoz illeszkedve a kocsikat egyrészt légkondicionálóval látták el, másrészt az ajtók megfelelő szigetelése biztosítja a homokszennyeződés megelőzését. Háromféle kocsiosztály létezik az ülések kényelmi fokozata, illetve azok elrendezése alapján, és mindhárom osztályon kialakítottak megfelelő helyet a kerekesszékesek számára. A kocsik arculatát az arab építészeti elemek figyelembevételével tervezték, de nem maradhattak ki a pálmafákra emlékeztető kapaszkodók sem.



Hírek a világból



VEZETŐ NÉLKÜLI METRÓ LYONBAN A Lyoni Közlekedési Hatóság 91 millió eurós szerződést ítélt oda az Alstomnak, melynek tárgya a jelzőrendszerek felújítása két lyoni metróvonalon, ahol vezető nélkül közlekednek majd a szerelvények. Az Alstom az Urbalis 400 CBTC vonatvezérlő technológiával fogja a lyoni B metróvonalat felszerelni, amely várhatóan 2019 végén áll át a vezető nélküli üzemre. A szerződés nyertese a már vezető nélküli D metróvonalat is új jelzőberendezésekkel látja el, amelyek 2023 közepén kezdenek meg működésüket. A Lyoni Közlekedési Hatóság Lyon A, B és D metróvonalán tervez kapacitásbővítést – többek között a jelzőrendszerek felújításával – a várható 30%-os utasszám-növekedés miatt. A jelzőrendszerek korszerűsítése mellett a járműpark is megújul majd.

ÚJ SZERELVÉNYEKET KAP A MOSZKVAI METRÓ Megérkezett telephelyére a jövőben a moszkvai metró járműparkját gazdagító, a Metrowagonmashtól 2014-ben megrendelt 96 darab, egyenként nyolc kocsiból álló metrószerelvény első példánya. A szerelvények legnagyobb sebessége 90 km/h. A 155 méter hosszú szerelvényen 338 ülőhely és 2064 állóhely lesz. A rozsdamentes acélból készült jármű minden kocsiján négy dupla ajtó található, továbbá átjárható kocsik közötti összeköttetés, a kerekesszékesek számára kialakított tér és USB-csatlakozók szolgálják az utasok kényelmét. A szállítási ütemezés szerint évente 24 új szerelvény érkezik majd. Ezzel párhuzamosan megvalósulhat a '70-es évek közepétől futó régebbi járművek kivonása. A 2014. december 25-én aláírt szerződés kiterjed egy 30 éves karbantartási időszakra is.



KIÍRTÁK A VARSÓI VILLAMOS-GIGATENDERT Idén február elején 123 villamos beszerzésére írt ki tendert a Warsaw Tramways, 90 darabos egyszeri opcióval. A pályázat nyertesével akár 570 millió dollár értékben köthet megállapodást a közlekedési vállalat. A megrendelés 85 kétirányú és 18 egyirányú, 33 méteres járműről, valamint 20 darab 24 méteres járműről szól majd, amely kiegészül a 33 méteres járművek esetében egy 45-45 darabos opcióval. A beérkező ajánlatok elbírálásánál az árat, az egymillió megtett kilométerre eső szükséges karbantartás mértékét, az energiafelhasználást, a járművek pályára gyakorolt hatását, illetve az alacsonypadlós kialakítást veszik figyelembe. A villamosok szállítása 2019 közepén kezdődhet meg, és a tervek szerint 2021 áprilisáig az utolsó jármű is megérkezik a lengyel fővárosba.



ÚJ ALAGÚTPORSZÍVÓT TESZTEL A NYCITY TRANSIT A New-Yorki metróhálózat 472 állomásának tisztán tartása embert próbáló feladat elé állítja a helyi közlekedési vállalat szakembereit. Egyes becslések szerint naponta 40 tonna szemet keletkezik, melynek összegyűjtéséről és elszállításáról gondoskodni kell. Az MTA New York City Transit ezért most újfajta alagútporszívó prototípusokat állított hadrendbe. A Vakmobile nevű porszívók energiaellátásáról lítium-vas-foszfát akkumulátor gondoskodik, mely egyrészt megfelelő teljesítmény leadására képes, másrészt a berendezés méreténél fogva alkalmas arra, hogy hagyományos metrókocsikon jussanak el az állomásokra, ahol a peronokról működtethetők. A közlekedési vállalat reményei szerint alkalmazásával jelentősen csökkenni fognak a vonatok késését okozó, ún. törmelék-tüzek előfordulásai.

ELINDULT A LIBEGŐ MEXIKÓBAN 2016 őszén, a közösségi közlekedési rendszer bővítéseként elindult Mexikó első libegője. A kábelekre függesztett közlekedési eszköz stílusosan a Mexicable nevet kapta. A járműpark 190 libegőkabinból áll, amelyek mindegyike 10 utas befogadására alkalmas. A libegő a fővárosból kifelé vezető kötélpályán, a külvárosi részekben átívelve szállítja az utasokat az egyéb csatlakozó közösségi közlekedési eszközökhöz. A két végállomás közötti utazás időtartama 17 perc, ugyanez a földfelszíni közlekedés igénybevételével 40 percig tartana. Hasonló projektekre találhatunk példát Medellínben (Kolumbia), Rio de Janeiróban (Brazília) és Caracasban (Venezuela).



GYEREKRAJZBÓL BUSZDIZÁJN GLASGOW-BAN Egy tízéves kislány, Isla Thoms nyerte a First Glasgow busztársaság és az Exterion Media általános iskolások számára meghirdetett kreatív buszdizájn-pályázatát, amelynek egyik díja, hogy a nyertes pályázó rajzával borítanak be egy emeletes buszt. Isla rajzához Glasgow főbb nevezetességei szolgáltatták a témát, melyek most 4 héten keresztül lesznek láthatóak az egyik városban közlekedő buszon.

DR. SZENECZEY BALÁZS

FŐPOLGÁRMESTER-HELYETTES

A közelebbi jövőt tekintve, milyen közlekedésfejlesztési beruházások várhatóak az elkövetkezendő időszakban?

A következő hónapok, évek legfontosabb feladata az M3-as metróvonal felújítása lesz, de erről a projektről önmagában is annyit lehetne beszélni, hogy nem csak a rendelkezésre álló teljes terjedelmet, de a magazinak ezt a számát is kitöltene. Szerintem senki nem kérdőjelezheti meg, hogy a fővárosi kötőtpályás közlekedés az elmúlt években látványosan fejlődött. Ez a fejlődés a közeljövőben is folytatódik. Az 1-es villamos Etele térig történő meghosszabbításával új, átszállásmentes kapcsolat létesül Kelenföld vasútállomás, Volán pu., BKV buszvégállomás és az 1-es villamos viszonylat között. Akadálymentesítjük a Millenniumi földalatti vasutat, új megállót alakítunk ki a Hungária körútnál, új járműveket szerzünk be a vonalra. Előkészítés alatt áll a világ egyik legszebb villamosvonalának, a 2-es vonalnak a teljes felújítása. A Külső Bécsi úti villamos kialakítása projekt keretében új villamosvonal létesül a Vörösvári úti jelenlegi végállomások (Budai fonódó és/vagy Hungária körgyűrű viszonylatai) és az esztergomi vasútvonal Aranyvölgy megállója között. Az új végállomáson intermodális csomópont épül ki Aranyvölgy megállónál (vasút, helyi és helyközi autóbuszok, villamos, P+R, B+R). Itt már folyamatban van a kivitelezésre vonatkozó eljárás. Gondolom, mindenki örömmel fogadja a hírt, hogy a Fővárosi Közgyűlés február 22-i ülésén biztosította a Lánchíd és a Váralagút felújításához szükséges forrást, így hamarosan ez a projekt is megkezdődhet.

Fontos számunkra, hogy Budapesten a mindennapi közlekedési célú utazások esetén növekedjen a kerékpáros közösségi közlekedési módot választók részaránya, hozzájárulva ezzel az élhetőbb és fenntarthatóbb városi környezet alakulásához. Kerékpárutakat építünk, bővítjük a BUBI hálózatot az Európai Unió támogatásával. Jelenleg a tervezési feladatokra vonatkozó beszerzések vannak folyamatban. Folyamatosan zajlik a P+R hálózat fejlesztése is. A fővárosi önkormányzat saját forrásából – a közelmúltban átadott P+R parkolókon felül – átépülnek és jelentősen kibővülnek a meglévő P+R parkolók is: 2017-ben az Örs vezér terén, 2018-ban pedig várhatóan az Akadémia Park-

nál lévőknél. Ezen kívül európai uniós forrásból tervezünk bővíteni további P+R parkolókat Békásmegyeren, Csepelen és Újpest-Városkapunál, valamint egy új parkolóházat létesítünk a népliget metróállomás mellett.

Január elejétől majd egy hónapig okozott komoly gondokat a fővárosban a szmog, amely a riasztási szintet is elérte. Milyen távlati terveik vannak a helyzet megoldására?

Egy rendkívüli légszennyezettségi helyzetet rövid távú, rendkívüli intézkedésekkel megoldani nem lehet, a szmoghelyzeti – szokatlanul nagyfokú lakossági együttműködést igénylő – intézkedések célja a lakossági alkalmazkodást segítő tájékoztatáson túl, legfeljebb a további romlás megelőzése.

A levegő minősége alapvetően az energiapolitikai döntések közép- és hosszútávú következményeként alakul ki. Budapest levegőjének legjelentősebb korábbi javulását is a '80-as évek második felétől tapasztalhattuk, ami a '60-as évek közepétől indított földgázprogram – a széntüzelésről a földgáz alapú tüzelésre történő átállást lehetővé tevő energiapolitikai döntés több évtizedes végrehajtásának – eredménye.

Az energiapolitikai döntések – amelyeknek célja az ellátásbiztonság mellett, az energiatakarékosság és energiahatékonyság egyidejű elősegítésén túl a nem légszennyező, de jelentős klímabefolyásoló szén-dioxid-kibocsátás csökkentése – következményei a levegő állapotának alapvető alakítása mellett egyszerre jelennek meg például a gépjárművekkel (mozgó pontforrásokkal) és a kéményekkel (helyhez kötött lakossági és ipari pontforrásokkal) kapcsolatos szabályozásokban is.

Ennek megfelelően az EU is régóta alkalmazza a forgalomba hozható termékek, például a gépjárművek környezetvédelmi tulajdonságainak szabályozását is. A '90-es évek eleje óta



alkalmazott európai kibocsátási normák jelentősen csökkentették a gépjárművek kibocsátási szintjét, ezért a Fővárosi Önkormányzat a rendeletalkotása során, a hatékony szmoghelyzeti intézkedések érdekében – a kevesebb több elve alapján – a közlekedési tárca jogszabályai alapján kialakított környezetvédelmi osztályba sorolás rendszerét használja; jelenleg a gépjárművek gyakorlatilag egyharmadát korlátozva, amelyek a közlekedési kibocsátás többszörösét okozzák, mint a korszerűbbek.

Az alkalmazott szabályozási elvnek megfelelően a fővárosi szmogriadóval kapcsolatos önkormányzati rendeletünk módosításakor – a legutóbbi tapasztalatokon és Főpolgármester úr által már jelzett, a kormányzati hatáskörbe tartozó jogszabályok módosítására vonatkozó fővárosi javaslatokon túl – azt kell majd mérlegelni, hogy mikor és mikori hatályba lépéssel kerüljenek majd szmoghelyzeti korlátozás alá az EURO 3-as dízel üzemű gépjárművek, amelyeket a hazai közlekedési jogszabály a 7-es és 8-as jelű környezetvédelmi osztályokba sorolt. Ha ez a korlátozás is hatályba lépne, akkor is csak a gépjárművek gyakorlatilag 40%-a kerülne korlátozás alá.



A szmog elleni harc egyik mérföldköve, a tisztán elektromos hajtású Modulo első napja a várban.

Idén januárban a Volánbusz szerződést írt alá az Ikarus Egyedi Autóbuszgyártó Kft.-vel 180 db csukós autóbusz megvásárlására, melyek a hírek szerint megfelelnek a BKK fővárosi buszüzemeltetésre vonatkozó műszaki specifikációinak. Korábbi információk szerint a Főváros a metrópótlást saját erőből oldaná meg. Milyen szerepet szán a Főváros a BKV Zrt.-nek a metrófelújítás alatti pótlási feladatokat illetően?

Nem változott az álláspontunk ebben a kérdésben. Továbbra is úgy gondoljuk, hogy a lehető legészserűbb és leggazdaságosabb konstrukcióban kell megvalósítani a metrófelújítás során keletkező pótlási feladatokat. Ez a gyakorlatban a BKV jelenlegi járműállományának forgalomszervezési átcsoportosítását, valamint a rendelkezésre álló beruházási források igénybevétele mellett járművásárlást és -felújítást jelenti, kiegészülve persze a BKK már megkötött, érvényes és hatályos szolgáltatásbeszerzési szerződések opcióinak kihasználásával. Bár a részleteket illetően még vannak nyitott kérdések, de az már elmondható, hogy a metrópótlás kapcsán legnagyobb részt a BKV kapacitásával számolunk.

Évek óta jelentkezik problémaként Társaságunknál az elvándorlás miatt kialakuló hiányszakmák kérdése, illetve a munkaerő megtartása azoknál a szakmáknál, ahol a bérszínvonal jelentősen tér el az átlagtól. A hírek szerint a jelenség több fővárosi és állami cég, intézmény esetében is ismert. Tulajdonosként milyen lehetőségeket lát a Főváros a problémakör megnyugtató rendezésére hosszabb távon?

Tisztában vagyunk a problémával, a jelenség ismert, nemcsak a fővárosi cégek esetében, de az egész közsférában, illetve a versenyszférában is. Munkáltatóként, illetve a BKV esetében felelős tulajdonosként a menedzsmenttel közösen dolgozunk egy olyan konstrukción, amely rendezni tudja a kérdést. Jelenleg a BKV-nál folyamatban vannak a bértárgyalások, amelyet megelőzően egyeztetünk a vezetőséggel és koncepcionális javaslatot kértünk egyrésztől a bérek inflációval történő emelésére vonatkozóan, másrészt azon szakmákhoz kapcsolódóan, ahol jelentősen eltér a bérszínvonal a közsféra átlagához viszonyítva. Egyszerűbben szólva nyitottak vagyunk azokra az észszerű és hosszútávon is fenntartható megoldási javaslatokra, amelyek a bérfeszültségek csökkentését irányozzák elő.

Mennyire elégedett a BKV tevékenységével, mit gondol Társaságunk szerepéről Budapest közösségi közlekedésében?

A főváros közlekedésének működtetése szempontjából a BKV szerepe továbbra is meghatározó, lévén, hogy a legnagyobb szolgáltatóról beszélünk. Úgy gondolom, hogy a BKV-ra mindig támaszkodhattunk, és támaszkodhatunk a jövőben, hiszen a társaságnál rengeteg ember végzi tisztességgel, becsülettel a feladatát. A városlakók hajlamosak megfedkezni arról, hogy a járművezetők, szerelők, illetve minden alkalmazott nap mint nap, sokszor nehéz körülmények között gondoskodik arról, hogy ez a bonyolult gépezet megfelelően működjön, ami lássuk be, embert próbáló feladat. Szeretném megragadni az alkalmat, hogy köszönetet mondjak a BKV minden munkatársának és vezetőségének.

T.G.

BOLLA TIBOR

ELNÖK - VEZÉRIGAZGATÓ

Év eleji aktualitások

Nem indult könnyen az idei év: januárban elkezdődött a bértárgyalás, a hónap végén pedig az extrém hideg és csapadék állította próba elé a közösségi közlekedést. Bolla Tibor elnök-vezérigazgató válaszol az év eleji aktuális kérdésekre.

Lapzárta előtt még az egyeztetéseknél tart a szakszervezetekkel a bértárgyalás. Mi az, amit a BKV vállalhat a szakszervezeti követelésekből?

Egy ilyen egyeztetés során a menedzsmentnek nagyon sok összetevőt kell mérlegelnie. Egyrészt – és ebben nincsen a szakszervezeti oldallal ellentét – a munkavállalóink számára a lehető legmagasabb juttatást a lehető legkedvezőbb módon szeretnénk adni, beleértve a béren kívüli juttatás rendszerének szélesítését is, ami az elmúlt évek során több választható elemmel bővült. Másrészt azonban ott van a képletben a „lehető” szócska, ami nem jelent mást, minthogy a menedzsmentnek a Társaság pénzügyi helyzetét és a hosszú távú működés elengedhetetlen feltételeit is számba kell vennie, és meg kell teremtenie, illetve be kell osztania az ehhez szükséges forrásokat.

Természetesen előttünk is ismert a romló munkaerő piaci helyzet, a növekvő fluktuáció, az utánpótlási nehézségek. Tisztában vagyunk tehát azzal, hogy szükség van béremelésre, bérfelzárkóztatásra. Ezért is tartalmaz az Üzleti Tervünk bérfejlesztésre és bérfelzárkóztatásra vonatkozó javaslatot. A tárgyalások folytatódhatnak, mindent megteszünk annak érdekében, hogy minden érdekelt számára elfogadható, a piaci viszonyokhoz igazodó, ugyanakkor a hosszú távú működést biztosító megállapodás szülessen.

Minden év elején megkezdődnek a bértárgyalások, pedig már évek óta egy hosszú távú megállapodás megszületése lenne a cél. Idén közelebb kerülhetünk ehhez?

Az év eleje általában a bérmegállapodás jegyében telik, és igaz, már évek óta egy hosszú távú megállapodás a végső cél. Ez mindenki érdeke, hiszen egy ilyen megállapodás mind a munkavállaló, mind a munkáltató számára kiszámíthatóbbá tenné a rendszert. Tervezhetőbb, élhetőbb megoldásnak tartjuk. Erre is törekszünk, ezért hosszú távú programokban gondolkodunk. Előttünk is ismert – az egyébként

nem csak minket érintő – probléma: számos szakmában hiány van képzett munkaerőből. Ezt a helyzetet pedig nemcsak hosszú vagy közép, de már rövid távon is orvosolni kell: képzésekkel, bérfejlesztéssel, valamint erről szól az együttműködésünk is, amelyet tavaly kötöttünk a Széchenyi István Egyetemmel. Igaz, ez utóbbi gyümölcse később érik majd be. (A bérfejlesztésről, hiányszakmákról és hosszú távú tervekről a Dr. Környei Évával készült interjúban olvashatnak bővebben – szerk.)

Mit szól hozzá, hogy a sajtóban tényként kezelik: hároméves, harmincszázalékos bérfelzárkóztatásra kell kidolgozniuk pénzügyi tervet a többségükben önkormányzati tulajdonú vállalatoknak, így a BKV-nak is?

Valóban megkezdődött egy hosszú távú koncepció kidolgozása; ennek keretében keressük a lehetőséget arra, hogyan valósítható meg több lépcsőben a BKV-nál is a 30%-os bérfelzárkóztatás. Mi is mindent meg fogunk tenni azért, hogy a Társaságunknál dolgozók bére is lépést tudjon tartani más cégek bérszínvonalával.

Január végén régen nem tapasztalt hideg és csapadék nehezítette a közlekedést. Tarlós István sajtótájékoztatón elmondta, határozottan felkérte a fővárosi cégvezetőket, tegyenek meg mindent annak érdekében, biztonságosan járhatóak legyenek az utak. Ön szerint is nagy volt a káosz?

Tagadhatatlan, hogy a korábbi években nem tapasztalt kemény időjárás próba elé állított minket. A BKV kezelésében lévő több mint 5000 megálló takarítását alvállalkozó végzi, beleértve a hó- és síkosságmentesítést is. Munkájukat a BKV folyamatosan ellenőrizte és a problémás helyszínekre visszarendelte az alvállalkozót, ennek ellenére valóban voltak olyan helyszínek, amelyek kifogásolhatóak maradtak. Természetesen a szerződésben foglalt következményeket a BKV érvényesítette és érvényesíteni fogja. Nem szabad azonban elfelejteni, hogy miközben a híradások – per-



sze érthető módon – a csúszós utakról, megálólókról szoltak, járművezetőink, karbantartóink, munkatársaink az extrém időjárás ellenére is kiválóan végezték munkájukat, és rendkívüli erőfeszítéseket tettek annak érdekében, hogy utasaink a körülmények dacára biztonságosan közlekedhessenek – talán ezért sem róluk szoltak a hírek.

Az év eleji nehézségek ellenére azért olyan elismeréseket is kapott, amelyek lendületet adhatnak a további munkához. Úgy tudjuk, egy nemzetközi szervezet az Év menedzsmentjének jelölte, márciusban pedig nemzeti ünnepünk alkalmából Dr. Seszták Miklós nemzeti fejlesztési miniszter Baross Gábor-díjat adományozott Önnek a hazai közösségi közlekedés színvonalának javítása érdekében végzett kiemelkedő szakmai és vezetői tevékenységének elismeréseként.

Igen, ez így van. Természetesen az ilyen elismerések sosem csak az embernek szólnak, hanem az egész vállalat érdeme is, hiszen közösen végzzük azt a munkát, ami alapján értékelnek. A Baross Gábor-díj pedig különösen megtisztelő elismerés, egyben megerősítés számomra.

K.E.

DR. KÖRNYEI ÉVA

JOGI ÉS HUMÁNPOLITIKAI IGAZGATÓ

„Bizakodva nézek az előttünk álló kihívásokra”

A 2017-es év ismét a szokásos bértárgyalásokkal kezdődött. Mit lehet elmondani, hogyan alakulnak?

Az idei évi bértárgyalások folyamatban vannak. Most is arra törekszünk, hogy megpróbáljuk a tárgyalásokat minél előbb befejezni akár úgy, hogy nemcsak az idei bérfejlesztésről állapodunk meg, hanem akár 3 évre előre is. Olyan programok kidolgozására törekszünk, amelyek humán oldalról is meg tudják alapozni a BKV jövőjét, mivel nagyon sok szakmában munkaerőhiány alakult ki. Olyan intézkedéseket kell életbe léptetnünk, melyek biztosítják a következő években is, hogy a szakszerű, megfelelő minőségű és mennyiségű munkavállaló rendelkezésre álljon. Munkáltatóként tisztában vagyunk azzal, hogy szükség van mind a bérek általános emelésére, mind a piachoz képest alacsony keresetű munkavállalóink bérfelzárkóztatására. Javaslatunk egy olyan koncepció, amely kiter arra, hogy ezt a két stratégiai problémát is kezelni kell a bérek ügyében.

A másik aktuális téma a járművezetőknél jelentkező munkaerőhiány. Mi vezethetett ennek a kialakulásához?

A BKV Zrt.-nél három nagy munkaköri főcsoport — melyek a teljes létszám kétharmadát adják — minősül hiányszakmának: ezek a járművezetők, a szakmunkások és a mérnökök. A főbb kiváltó okokat az elmúlt években történt munkaerőpiaci változásokban (beinduló gazdaság, alacsony születésszám, nyugdíjazás, fél millió külföldön élő magyar munkavállaló) lehet keresni, hiszen jelentősen lecsökkent a piacképes munkaerő létszáma. Ezért egyre kevesebb új belépő van a munkaerőpiacra, és közülük is sokan mennek külföldre dolgozni. Mindez kiélezett versenyhelyzetet okoz, a BKV Zrt.-nek pedig olyan munkaerőpiacon kell helytállnia, ahol a tőkeerős multinacionális cégek és szakszervezetek mellett a többi közlekedési szolgáltatóval és az egyre növekvő bérű közszférával is meg kell küzdeni. A szakmunkásokat érintő sajátos helyzet, hogy a szakképzés átalakult, speciális képzések hiányában a fiatalok köréből nem kerül ki utánpótlás. A mérnökök esetében a magasán képzett munkaerő ugyan rendelkezésre áll a munkaerőpiacon, de forráshiány miatt Társaságunk nem tud

versenyképes maradni a multinacionális vállalatokkal szemben. A járművezetői munkakörök azért tekinthetők hiányszakmának, mert a belső képzésként induló tanfolyamokra egyre kevesebb a jelentkezők száma a hosszú ideig tartó képzés alatt megszerezhető alacsony jövedelem (több hónapon keresztül rész munkaidős minimálbér) okán. További visszatartó tényező a képzés magas követelménye, melynek a jelentkezők többsége nem tud megfelelni.

Hogyan tudják orvosolni az adott szakmákban jelentkező hiányt?

Jelenleg intenzívebb hirdetéssel próbáljuk a létszámot feltölteni, azonban fő célunk a versenyképes jövedelmek elérése. További főbb irányvonalaink: a járművezetők esetében országos foglalkoztatási programokban veszünk részt, illetve külön törekszünk a tanfolyam alatt elérhető jövedelem növelésére. A szakmunkások esetében a szakmunkástanulók képzésének modernizációjával, BKV-specifikus képzések újraindításával, belső továbbképzések útján tervezzük a megüresedett helyek feltöltését. Mérnökök esetében a duális képzésekben történő részvételt és a belső munkavállalói oktatások támogatását tartjuk célravezetőnek.

Egyes járműveken találkozhat az utazóközönség nyomtatott álláshirdetésekkkel is. Mennyire váltak be a toborzásban? Melyek még a jól bevált, esetleg újonnan kipróbált felületek?

A három legfőbb hirdetési csatornánk a Társaságunk honlapja, a Lokál napilap és a Profession.hu, de folyamatosan keressük az új lehetőségeket is. Ilyen kezdeményezés a járműveken közzétett hirdetéseink is. Az autóbüszterület már régóta hirdet a járművein is, így nehezen lehet kimutatni a hirdetési mód sikerességét, azonban a villamos szakterületnél azt tapasztaltuk, hogy amikor a felhívások megjelentek a villamosokon, egy fontos célközönséget sikerült elérnünk, mert érezhetően többen jelentkeztek a tanfolyamra, mint



előtte. A járműveken történő hirdetés olcsó, és hatékonyak bizonyult, így a konstrukció kibővítését tervezzük. Terveink szerint idén több új toborzási formát is ki fogunk próbálni (pl. munkaerő-közvetítés, állásbörzék stb.), illetve fokozzuk a jelenlegi hirdetések intenzitását is, pl. a Facebook bevonásával.

Mi mindenre számít Társaságunk munkaerőpiaci életében az év hátralévő részében?

A legjelentősebb létszámformáló hatása várhatóan az M3 metró felújítása miatti pótlásnak lesz, mely elsődlegesen a metró- és az autóbüszágazatot fogja érinteni. A metróágazat esetében már megszülettek a tervek arra vonatkozóan, hogy feladat- és létszámátcsoportosítással kerüljük el a leépítéseket, az autóbüszágazat pedig megkezdte az előkészületeket a szükséges létszám- és járműutánpótlás biztosítására. Az országos foglalkoztatási helyzet várhatóan nem fog javulni, azonban biztos vagyok benne, hogy egy jó bértmegállapodást fogunk megkötöni, ezért bizakodva nézek az előttünk álló kihívásokra.

V.K.

BUZINKAY TAMÁS

FEJLESZTÉSI ÉS KOORDINÁCIÓS IGAZGATÓ

Komoly feladatok egy nehéz terepen

A magasabb célok eléréséhez mindenképpen újfajta gondolkodásmódra van szükség – mondják. Buzinkay Tamás, a BKV Zrt. fejlesztési és koordinációs igazgatója szerint ugyan sok a kihívás, de sok esetben már sikerült a BKV működésén javítani.

Sokan az új esztendőt új célok meghatározásával kezdik. A 2017-re kitűzött fejlesztési és beruházási célok mely területeket fogják a leginkább érinteni?

Minden évet nagy tervekkel és reményekkel kezdünk. Ugyanakkor ezt a maga helyén kell értékelni, hiszen a BKV-nak csak évi 8 milliárd forintnyi beruházási forrás áll rendelkezésre a BKK-tól, amely egy BKV nagyságú társaság esetében nehezen teszi lehetővé nagyobb léptékű beruházási projektek végrehajtását. Ezt az összeget kell tehát úgy felhasználni, hogy a BKV valamennyi területén megvalósulhasson beruházás. Ez az oka annak, hogy évente csak egy-egy jelentősebb forrásigényű munkával tervezhetünk: 2015-ben a nagykörúti vágányfelújítás, tavaly a Bartók Béla út belső szakaszának pályarekonstrukciója, idén pedig vagy a nagykörúti vágányfelújítás folytatása vagy az Orczy tér környéki vágányfelújítás kezdődhet meg. Ezzel együtt 2014 óta minden évben sikerült új autóbuszokat is beszerezni, így ma már 30 db Mercedes Conecto, 20 db elektromos, hazai fejlesztésű Modulo C68E, valamint 46 db PKD konstrukcióban elkészített magyar autóbusz van forgalomban, és terveink szerint az új járművek beszerzése idén is folytatódik. Persze a nagyobb projektek mellett minden évben mintegy 100 db kisebb volumenű beruházást is elvégzünk, így évente egy-egy telephely fűtésrendszerének komplex megújítása is megvalósul. A csapat munkájának eredményességét mutatja, hogy az utóbbi években sikerült felhasználni a teljes beruházási keretet, és az elkészült beruházási munkák jól szolgálják a BKV működését.

Miközben azért arról is sokat hallani, hogy változik a környezet, illetve a szabályozottság is.

Megváltozott idén a beszerzési eljárások felelősségi rendje – mostantól ugyanis közreműködőként a Fővárosi Közbeszerzési Kft. végzi a beruházásokhoz szükséges beszerzési eljárások jelentős részét. Természetesen a BKV-nál azért uniós forrásokból is valósulnak meg esz-közök, de a 2012 óta működő szervezeti munkamegosztás a nagy értékű, akár tízmilliárdos

projektek lebonyolítására a BKK-t jelölte ki. Most azonban ez is változik: a BKK új szervezeti modellje szerint a beruházás tényleges megvalósítása visszakerül a BKV-hoz.

2017 a változások éve lesz a Turisztikai Divízió számára is?

A Turisztikai Divízió 2017-es éve reményeink szerint nagy változást nem fog jelenteni; a Divízió létrejötte óta stabilizálta a tevékenységeket, kialakította azt a működési modellt, amely a sokszínű – a Sikló, a Libegő, a hajózás és a különjáratinosztalgia – tevékenységet a leghatékonyabban tudja ellátni. A lelkes csapat munkája eredményeként az indulás óta a tevékenységek eredményessége jelentősen javult, ezt a tendenciát szeretnénk az idén is fenntartani.

Milyen lehetőségeket lát a nosztalgiaiközelkedés fejlesztésére? Hiszen ez egyre népszerűbb az utasok körében.

Valóban arra törekszünk, hogy évről évre bővítsük a járműparkot. Ugyanis ezen nosztalgiajárművek mellett, hogy értékmegőrzést is jelentenek, jelentősen hozzájárulhatnak a BKV hírnevének, megítélésének javításához is. Az idén várhatóan a BKV-nál áll szolgálatba az Ikarus 630-as típusú, kabrió buszként ismert jármű, és remélhetőleg elkészül az 1233-as pályaszámú nosztalgia villamos is.

Milyen mértékben várható idén a bontásra szánt, leselejtezett buszok és villamosok értékesítése?

A tavalyi évben nagyobb sajtóérdeklődést váltottak ki a BKV által értékesítésre meghirdetett selejtezett járművek, amely az idén is folytatódni fog: a BKV ismét nagyobb tételben fog értékesíteni selejtezett Ikarus buszokat, de várható metrószervevények és Ganz villamosok értékesítése is, amelyeket szintén kollegáim végeznek sok éves tapasztalattal.



Ha már a változások évéről beszélgettünk, hogyan látja a BKK-BKV közötti Közszolgáltatási Szerződés teljesítését, várható-e esetleg valamilyen változás?

A BKV működésének szabályait és hátterét jelentő Közszolgáltatási Szerződést 2012-es megkötése óta minden évben hosszú tárgyalások után módosította a BKV és a BKK. Ezek a módosítások alapjaiban nem változtatták meg a 2012-ben megalkotott működési kereteket, de sok esetben sikerült a BKV működésének javítását, egyszerűsítését elérnünk. Ez a folyamat 2017-ben is folytatódik, jelenleg is zajlanak az egyeztetések. Fontos változás lesz, hogy az eddigi menetrendi éves ciklusról átállunk a naptári éves tervezési és elszámolási rendszerre, továbbá várható egy újfajta minőségértékelési rendszer bevezetése, amely több területen felváltaná az eddigi egyedi kötbérrendszert egy statisztikai alapú szolgáltatási szintmérési és értékelési rendszerre. A tárgyalásokon kollegáim a szakterületek közreműködésével komoly érdekvédelemmel tevékenységet fejtenek ki, hogy a BKV számára legmegfelelőbb szerződési megoldások kerüljenek kialakításra, eddigi tapasztalataim szerint sikeresen.

F.M.

2017-BEN IS ENERGIATUDATOS VÁLLALAT

Március 6-án ünnepélyes keretek között vette át Buzinkay Tamás fejlesztési és koordinációs igazgató az Energiatudatos Vállalat 2017 címet.

A BKV évek óta részt vállal a Virtuális Erőmű Program által kitűzött célok megvalósításában, azaz abban, hogy minél nagyobb megtakarítással járuljunk hozzá egy virtuális erőmű „felépítéséhez”. Társaságunk 2014-ben csatlakozott a programhoz, amelynek eredményeképpen sikeresen pályáztunk a VEP által indított Energiahatékonysági Kiválósági Pályázaton, és elnyertük előbb az „Energiatudatos Vállalat” címet, majd 2016-ban az „Energiahatékony Vállalat” díjat.

Az idei pályázatban – az ISO 50001 Energiairányítási rendszer működtetésével összhangban – többek között az energiahatékonyság folyamatos fejlődését, valamint az elért eredmények – munkavállalók és partnerek felé történő



– kommunikációját azonosítottuk energiatudatossági célként és kötelezettségvállalásaként. Büszkék vagyunk arra, hogy a több éves munka eredményei alapján megfogalmazott újabb

célkitűzéseinket idén is elismeri az Energiahatékonysági Kiválósági Pályázat Tanácsadó Testületének Szakmai Zsűrije, és 2017-ben ismét átvehettük az Energiatudatos Vállalat címet.

RÉVFÜLÖP VÍZIBUSZ



A BKV Zrt. közforgalmú vízi közlekedésének szolgáltatába áll a Sió-csatornán 2017. március 13-án átzipelt 3011-es típusú Révfülöp vízbusz, amelyet a Balatoni Hajózási Zrt-től kedvező áron vásárolt meg Társaságunk.

A vásárlás célja az volt, hogy gyors és hatékony megoldást találjunk azokra a kihívásokra, amelyek elé a megnövekedett utasforgalom és a biztonságos vízi közlekedés lebonyolítása állítja a BKV-t.

Vácon a Magyar Hajó- és Darugárban gyártott jármű több évtizedes szolgálata során elsősorban menetrend szerinti hajójáratként üzemelt a Balaton nyugati medencéjében.

A kedvező időjárási és vízállási körülmények lehetővé tették, hogy a hajó a Sió-csatornán keresztül a Dunára kerülhessen.

A Révfülöp alumíniumtestű vízbusz csekély felújítás után, üzembiztonsági és műszaki szempontból is kifogástalan állapotban áll majd a főváros szolgáltatába, annak érdekében, hogy a megnövekedett szállítási igényeket megfelelő műszaki színvonalon elláthassa.

A megvásárolt hajótípus nem ismeretlen Társaságunk számára, mert jelenleg két azonos típusú vízbusszal rendelkezünk (Budavár és Lágymányos), amelyek a menetrend szerinti D11, D12 és D13-as járatban vesznek részt.



MÚLT ÉS JELEN TALÁLKOZÁSA

FORGALOMBA ÁLLT AZ ELSŐ FELÚJÍTOTT METRÓSZERELVÉNY

Tarlós István, Budapest főpolgármestere március 20-án hétfőn indította útjára az első felújított metrószerelvényt az M3 Kőér utcai telephelyén megrendezett sajtóeseményen. A fővárosi vezetés, a BKV, valamint a Metrowagonmash együttműködése folytán a fővárosi utazóközönség egy modern, európai színvonalú járművet vehet használatba.

Fontos eseménynek adott otthont március 20-án a BKV Kőér utcai telephelye, ahol ünnepélyes keretek között forgalomba állt az első felújított metrószerelvény. A főpolgármester beszédében köszönetét fejezte ki mindenkinek, aki a felújítás folyamataiban részt vállalt, valamint hangsúlyozta, hogy 2018 júliusától már csak felújított vonatok közlekednek a főváros legforgalmasabb metróvonalán.

Nagy változásokon esett át a szerelvény: a felújítás keretében a teljes jármű korrózióvédelmet kapott, a részegységeket hőszigetelő, hangszigetelő bevonattal látták el, és modernizálták a vezérkocsik homlokialakítását. A szerelvényeket újrakábeleztek: a kábelvédelmet tűzálló kábelek alkalmazásával korszerűsítették. A korszerűsített hajtásrendszer hatásfoka számottevően nagyobb, mint a régi szerelvények esetében. A vontatómotorok cse-

réjével, illetve a hajtásrendszer korszerűsítésével megvalósul az elektronikus visszatáplálás is, ami energiatakarékosabbá teszi a járművek működését; a szerelvények üzemeltetésének környezeti terhelése a lehető legminimálisabb lesz. Természetesen a fékrendszert is korszerűsítették: a mai kor technikai színvonalán alakították ki, így teljesíti a jelenlegi zaj- és környezetvédelmi elvárásokat.

Az utazás színvonalának emelése érdekében az utastér is átalakult: jelentősen javult az ergonómia és a komfortérzet – ezt szolgálja a belső zajcsökkentés, az új, audiovizuális utastájékoztató rendszer, az utasbarát anyagok alkalmazása, valamint a korszerű – és alacsony karbantartási igényű – elektromos ajtómozdítós rendszer. A ventilátorok és légszűrő elemek beépítése folyamatos belső légmozgást biztosít, így szűrt levegő kerül az utastérbe. A szerelvényeken belülről képrögzítő rendszer került, ennek köszönhetően nő az utasok biztonságérzete.

A korszerűsített járművek a mozgásukban korlátozott vagy kisgyermekkel közlekedő utasok számára is biztonságosabb és kényelmesebb utazási feltételeket biztosítanak: a szerelvények padlószintje jobban illeszkedik a peronmagassághoz, és minden közben-

ső kocsi van a babakocsiknak, valamint a kerekesszékeseknek fenntartott hely, amelyre külön jelzés hívja fel a figyelmet a kocsiszekrény belsején és külsején is.

Az M3 metró felújított szerelvényei külső megjelenésben illeszkednek az M2 és M4 vonalon közlekedő járművek szín- és formavilágához, élettartamuk pedig 30 évvel hosszabbodott meg.

Az első felújításra váró járművek 2016. január 7-én hagyták el az országot, az első, hat kocsiból álló felújított metrószerelvény 2016. május 12-én készült el, ezt azóta további két szerelvény követte, amelyek már – az eredményes Hatósági Szemlét követően – az üzembehelyezési engedélyt is megkapták. A negyedik és ötödik szerelvény felújítása szintén megtörtént, ezek is megérkeztek a BKV Zrt. telephelyére, beüzemelésük pedig folyamatban van. Az ütemezés szerint a Vállalkozó 2017 márciusától havonta két szerelvényt újít fel, és szállít vissza Budapestre. A tervek szerint az utolsó felújított jármű 2018 júliusától közlekedik, ezt követően a vonalon már csak ezek a szerelvények járnak. A felújítás eredményeképpen mostantól a budapesti utazóközönség egy modern, minden tekintetben európai színvonalú járművel találkozhat az M3 metróvonalon.

F.M., T.G.

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG

Visszatekintés

A közlekedésben a legfontosabb elem a biztonság, azon mindig lehet és kell is javítani, függetlenül attól, hogy mit mutatnak a baleseti számok. Ezen elvek mentén 2017-ben is kellő hangsúlyt kell fektetni a prevencióra a BKV életében.

A prevenció első lépéseként az előző évek adatai alapján mérleget készítünk: a 2016-os baleseti adatokat elemezve megállapítható, hogy országos szinten a személyi sérüléssel járó balesetek száma az előző három év átlagához viszonyítva közel 4%-kal, míg Budapesten 8%-kal nőtt.

Társaságunknál az autóbusz-ágazatban az összes balesetek száma 16%-kal, a sajtóhibásaké 17%-kal, ezen belül a személyi sérüléseké 42%-kal csökkent az előző három év átlagához viszonyítva, míg a trolibusznál ugyanezen kategóriákban 10%, 8% és 14% a növekedés. A villamosközlekedésben az összes balesetek száma 23%-kal, a sajtóhibásaké 29%-kal emelkedett, ezen belül a sajtóhibás személyi sérüléssel járó baleseteké 50%-kal csökkent a bázisévekhez viszonyítva.

A baleseti számok abszolút értéke azonban nem tükrözi hűen a változásokat, mivel az elmúlt évek futásteljesítményei nem voltak állandók, így az autóbusz-ágazatban jelentős volt a csökkenés. Ezek a körülmények is indokolják, hogy a fajlagos baleseti mutatókat (1 millió km-re jutó balesetek száma) vizsgáljuk. Az adatokat eszerint elemezve az autóbusz- és villamoságazatnál a sajtóhibás személyi sérüléssel járó események kivételével romlás, a trolibusz-ágazatnál összességében romlás tapasztalható.

A sajtóhibás baleseti okok között az autóbusz- és trolibuszágazatban a rosszul megválasztott oldaltávolság, a kanyarodási szabályok megszegése, míg a villamoságazatban döntően gépjárműnek ütközés jelenik meg a leggyakoribb baleseti okok között.

Baleseteink többsége kisebb ütközés. Járműparkunk fiatalodásának köszönhetően egy-egy koccanás is több százezer forint költséget generálhat, hiszen a modern eszközök javítása drágább, mint a régebbi típusoké.

A közlekedésbiztonság súlyozottan jelenik meg a BKK (megrendelő) és a BKV (szolgáltató) kö-



zötti Közszolgáltatási Szerződésben. Az Éves Megállapodás rendelkezik a baleseti index, mint mutatószám értékeléséről. A baleseti index a megrendelt szolgáltatás ellátása során bekövetkezett balesetek – hibáságtól, illetve kimeneteltől függően eltérő súlyozott – ágazatonkénti fajlagos értéke [db/1 millió vonatkm], azaz az 1 millió km futásteljesítményre vetített mutatószám. A baleseti index értékétől függően társasági szinten több száz millió forint plusz juttatást (BONUS) vagy elvonást (MALUS) von maga után.

A gyakorlati tapasztalatok azt mutatják, hogy a legtöbb balesetet emberi mulasztás okozza. Nem kell feltétlenül súlyos vétségekre gondolni, elsődlegesen inkább csak apróságokra, mint például a telefonálás, figyelmetlenség, kockázatvállalás, relatív gyorsajtás, de mégis nem várt következményeket, baleseteket is előidézhetnek. Fontos, hogy mindannyian tisztában legyünk saját képességeinkkel, önmagunkban is keressük a megújulás lehetőségét, szükségességét.

A probléma feltárásával, rövid és tömör megfogalmazásával, az abból fakadó veszélyhelyzet bemutatásával, az adott terület balesetveszélyes útszakaszairól, csomópontjairól, a veszélyek jellegéről való információadással (pl. góccok, periodicitás, balesetben részesek megoszlása stb.), a forgalomtechnikai korrekciók kezdeményezésével, az ágazatok hathatós közreműködése mellett érhető el célunk, a balesetek számának csökkenése.

Sikert, mely a mi esetünkben a balesetmentes közlekedés, abban az esetben érhetünk el, ha a közlekedés biztonságáért tenni tudó munkatársaink – beosztástól és munkakörétől függetlenül – átértik a szolgáltatói felelősség súlyát, s ezek tükrében alakítják ki az alkalmazandó stratégiát.

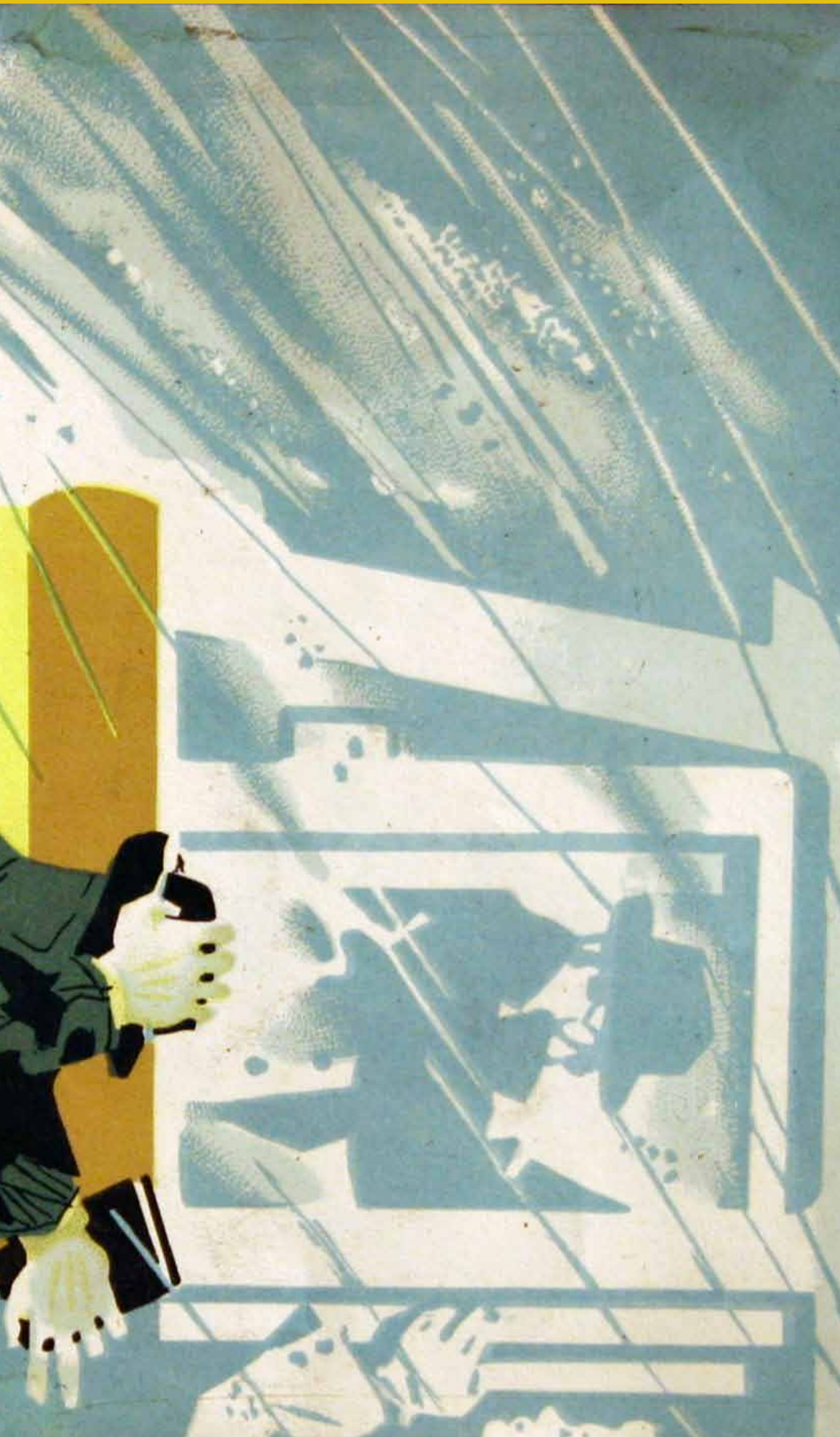
Forgalombiztonsági és Üzemeltetési Osztály



К. В. В. ПРОП. СОП.

ТРОПРЕСС В. В. МЕЗО

VÁRD MEG A KÖVETKEZŐT, SIKOS UTON KÖNNYEN ÉRHEI BALLESZET!



Az omnibusz tetején

– 185 ÉVE KEZDŐDÖTT A FŐVÁROS TÖMEGKÖZLEKEDÉSÉNEK TÖRTÉNETE



AZ OMNIBUSZ NEVÉT MA MÁR A LEGTÖBBEN CSAK AZ „ÉJJEL AZ OMNIBUSZ TETEJÉN” CÍMŰ RÉGI SLÁGERBŐL ISMERIK, PEDIG VALÓJÁBAN EZZEL A LÓVONTATÁSÚ TÁRSASKOCSIVAL INDULT 185 ÉVVEL EZELŐTT A FŐVÁROS KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSE.

Az első omnibusz 1832-ben tűnt fel Pesten. Bár már korábban is működtek a fővárosban különböző bérkocsis cégek, az omnibusz volt az első, nagyobb létszámú utas szállítására alkalmas, meghatározott útvonalon és menetrend szerint közlekedő, a megszabott díj fejében bárki által igénybe vehető közlekedési eszköz. A vállalkozáshoz több nyugat-európai város szolgált mintaként. Az országúti postakocsikhoz hasonló városi lovaskocsi – a francia tudós, Pascal 1662-ben induló, de igen rövid életű próbálkozása után – 1819-ben jelent meg Párizsban, majd néhány év múlva Nantes-ban. Az

új jármű a Nantes városában közlekedő kocsik „omnibus”, azaz „mindenkinék” népszerűsítő feliratáról kapta a nemzetközileg is általánossá vált megnevezését. Később többféleképpen is próbálták magyarosítani („pajtás”, „cimborás” vagy „mindeneskocsi”), végül az omnibusz név mellett a társaskocsi kifejezés terjedt el.

Kratochwill János morva származású pesti kávéháztulajdonos 1832 tavaszán üzletei forgalmának növelése érdekében kérte a városi tanács engedélyét omnibuszjáratára. Vendégei szállítását – természetesen tisztességes

viteldíj ellenében – maga kívánta biztosítani. Első járatát 1832. július 1-jén indította a Duna-parton, a pesti kereskedőtestület székházában (mai Széchenyi István tér) működő kávéháza és a városligeti Páva-szigeten álló vendéglátóhelye között. A kocsik meghatározott útvonalon, a Király utcán át haladtak, de kijelölt megállói – a két végállomáson kívül – még nem voltak, az utasok kérésének megfelelően bárhol megállhattak. Az omnibuszok reggel 6 és este 18 óra között óránként közlekedtek. Az angol mintára készült, kívül lakkozott kocsikat két ló vontatta. A 8-14 fő szállítására alkalmas, kétoldalt félig



nyitott járművekben két, hosszában elhelyezett padon lehetett helyet foglalni, az utasokat le-
húzható ponyva védte az esőtől.

Bár a vállalkozás elsődleges célja a kávéházak
vendégeinek szállítása volt, hamarosan má-
sok is igénybe vették. A bérkocsiknál jóval ol-
csóbb közlekedési eszköz rövid idő alatt nagy
népszerűsége tett szert. Egy hónap elteltével
már a budai oldalon is közlekedtek omnibu-
szok, például a tabáni Szarvas tértől, a Bécsi
kaputól, illetve a Széna tértől Zugligerbe vagy
a Császár fürdőhöz. Ezeket rövidesen újabb
vonalak követték, amelyek elsősorban a vá-
ros kiránduló- és szórakozóhelyeit, színházait,
mulatóit, fürdőit kötötték össze. Az első, nem
kirándulóhelyre közlekedő társaskocsit 1844-
ben indították Újpestre, 1846-ban, az első
vasútvonal átadása után pedig már a Nyugati
pályaudvar elődjét, az indóházat is el lehetett
érni omnibusszal.

Mivel a legvagyonosabbak saját fogattal vagy
bérkocsival utaztak, a szegényebbeknek pedig
az omnibusz viteldíja is magasnak számított,
elsősorban a városi középrétegek vették igény-
be az új közlekedési eszközt. A kocsik így is bő-
ven megteltek utasokkal, ahogyan arról a Hon-
derű című korabeli lap is beszámolt: a kocsik
„oly ketreczhez hasonlítanak, mikben a baromfiak
a megpukkadásig összezsúfoltnak”.

Az omnibuszjáratokat különböző bérkocsis
céhek és kisvállalkozók üzemeltették. A város
utcaín számos kocsitípus közlekedett: voltak
– rossz idő esetén ponyvával védhető – nyitott
és fedett, üveglakos, egyszintes és emeletes,
illetve különböző kocsiosztállyal rendelkező
változatok, kivitelől függően 12-24 utas szállí-
tásra voltak alkalmasak. Jegyet a kalauzoknál
lehetett váltani.

Idővel a főváros többször is próbálta egysé-
gesíteni az utazási feltételeket, az 1884-es
szabályrendelet teljes körűen rögzítette a tár-
saskocsi-közlekedéssel szemben támasztott
követelményeket. Többek között előírták
a menetrendet, az útvonalakat, az állomáshe-
lyek betartását, a viteldíjakat, a személyzettel
kapcsolatos kívánalmakat, a kocsik méretét,
megjelenését, felszerelését (például kívül
jelzőlámpával, belül pedig gyertyával kellett
ellátni), az ülések számát, a kocsik és a lovak
megfelelő tisztán tartását, dohányozni csak
egy ajtóval elválasztott szakaszban lehetett. Az
omnibusz-közlekedés a szabályozások ellenére
azért ejtett némi „foltot” a főváros köztisztasá-
gán, így írt erről a Magyarország 1916-ban Ké-
nyes téma című cikkében: „Azokról az Andrassy
úti omnibuszállomásokról van szó, melyeket nem-
csak a kis piros táblák jeleznek, hanem hatalmas tó-
csák és apró dombocskák, melyek penetráns illattal
töltik be a fölséges sugárút levegőjét. [...] A hölgyek
fehérbetétes, fényűzés-ellenes cipellője állandó-

an a legnagyobb veszélynek van kitéve; késő este
a lombos külső Andrassy úton sétálók nem a lábuk
alá, hanem egymás szemébe néznek.”

Az omnibuszok egyeduralkodóvá mindössze há-
rom évtizedig tartott, ugyanakkor közel egy
évszázadig hozzátartoztak a budapesti ut-
caképhez. A növekvő forgalom és zsúfoltság
hatására 1866-ban megjelenő vetélytársa, a ló-
vasút, majd később a villamosok egyre inkább
háttérbe szorították, ennek ellenére még a szá-
zadfordulón is a budapesti tömegközlekedés
hét százalékát adták. Főleg olyan útvonalakon
közlekedtek, ahol a városvezetés nem engedett
síneket lefektetni.

1913-ban a főváros tervbe vette az omnibuszok
autóbuszokkal való felváltását, az első világhá-
ború azonban még egy ideig elodáztatta végleges
kivonásukat. Mivel a lóállományra a hadse-
regnek is szüksége volt, és a takarmányozást
is nehézkesen tudták megoldani, a fővárosi
társaskocsik száma is drasztikusan lecsökkent
a háború éveiben: az „... omnibuszok száma fogy
a fogyó holddal [...] az omnibusz [...] rohamosan kö-
zeledik a csendes kimúlás felé. [...] Az omnibuszlovak
nagy részét elvitték a háborúba. [...] A kukoricán
tartott állatok csak lassan és kinnal kocognak, s
a forgalmi idő nagy részét pihenőben töltik” – írta
az Est 1915 júniusában.

A háború után még több mint egy évtizedig
közlekedtek lóvontatású társaskocsik Buda-
pesten, de fokozatosan szüntették meg a vo-
nalaikat. Az utolsó járat 1929. november 5-én
haladt végig a Szent Imre herceg úton (ma: Vil-
lányi út). Ezzel nemcsak a budapesti omnibusz-
közlekedés közel egy évszázados pályafutása,
hanem a fővárosi lófogató tömegközlekedés
története is lezárult.

V.J.



TURISTÁNAK LENNI JÓ!

KI MONDTA, HOGY CSAK KÜLFÖLDÖN LEHET TURISTÁSKODNI, AMIKOR HELYBEN VAN AZ IZGALMAS LÁTNIVALÓKBAN ÉS TÖRTÉNELMI ÉRTÉKEKBEN GAZDAG FŐVÁROSUNK? HA CSAK NÉHÁNY ÓRÁRA KERES SZABADIDŐS PROGRAMOT, VAGY TURISTÁSKODÁSRA ADNÁ A FEJÉT, FEDEZZE FEL BUDAPESTET A BKV KÜLÖNLEGES JÁRMŰVEIVEL, VAGY GYÖNYÖRKÖDJÖN A BUDAI ÉS PESTI PANORÁMÁBAN A MENETREND SZERINTI HAJÓJÁRATOKRÓL!

BUDAVÁRI SIKLÓ

Budapest Duna-parti látképének egyik meghatározó eleme a Budavári Sikló, amely 1987 óta az UNESCO Világörökség része. A 95 méter hosszú, 48 százalékos emelkedésű sínpályán közlekedő, lépcsőzetesen egymás fölé helyezett fülkéből álló kocsik – melyek a Gellért és a Margit névre „hallgatnak” – a Clark Ádám tér és a Budai Vár között egész évben szállítják az utasokat. A ma már szinte teljesen automatikusan működő Budavári Sikló a Lánchídra és a pesti városképre nyújt bámulatos kilátást.

Nyitvatartás: A Budavári Sikló egész évben üzemel minden nap 7:30-22:00 óra között (pénztárázás 21:50-kor), de páratlan hetek hétfőjén – kivéve ünnepek- és munkaszüneti napokon – karbantartás miatt zárva tart. A nyitvatartásról a +36-1-201-9128-as telefonszámon lehet érdeklődni.

BUDAPESTI SÉTAJÁRAT

2015 ősze óta része a fővárosi közlekedésnek a Budapesti Sétajárat, amellyel a Városligetben találkozhatnak az utasok. A jellegzetes formájú, piros-fehér színű, UAZ típusú mikroszerelvény három kocsjában 48 fő utazhat egyszerre, akik 25 perc alatt tehetnek meg egy kört a Városligetben. A műszaki jellegű felújításon átesett, muzeális jármű tavasztól december elejéig közlekedik, a Múcsarnok elől indul és érkezik vissza, a vonalszakaszon utascsera céljából nem áll meg. Menetjegyet a Múcsarnok pénztárában lehet vásárolni, annak zárva tartása esetén pedig a járművezetőnél.

A Budapesti Sétajárat idén április 14-től október 29-ig hétfőig és munkaszüneti napokon 10:30 és 17:30 között biztosan üzemel majd, október 30-tól pedig időjárástól függően, 10:30 és 16:30 között közlekedik forgalomba állítás esetén (minden fél és egész órai indulással).





ZUGLIGETI LIBEGŐ

Aki maga mögött szeretné hagyni a város nyüzsgését, annak ideális kikapcsolódást jelenthet egy kellemes túra a budai hegyekben, és közben egy kör a turistaútvonalak, erdők, kertek és házak felett átsuhanó Libegővel. A hivatalosan Jánoshegyi Légpálya néven 1970 óta működő, ma már turisztikai látványosságának számító közlekedési eszköz 1040 méter hosszú drótkötélpályán siklik, a távolságot pedig nagyjából 15 perc alatt teszi meg. A két-személyes, nyitott székekből csodálatos panoráma várja a Zugliget és a János-hegy között utazókat.

menetrend szerint közlekedik. Március 15-től a téli hónapokhoz képest sűrűbben járnak a hajók: a D11-es járat a Haller utca és Újpest, Árpád út között szállítja az utasokat, a D12-es pedig az idén új kikötőként megjelenő Milenniumi Kulturális Központ (mellyel könnyen elérhetővé válik a Műpa és a Nemzeti Színház) és Rómaifürdő között vehető igénybe. A D12-es járat május közepétől pedig az ismét használatba kerülő Kopaszi-gáttól indul. A fő viszonylatok mellett a D14-es kompjárat Soroksár, Mólnár-sziget és Csepel, Hollandi út között jár.

A hajók menetrendje, megállóhelyei rossz időjárási körülmények, illetve a Duna vízállásának változása esetén bármikor módosulhatnak. Erről, valamint a járatviszonylatokról és a jegyárakról a www.bkk.hu honlapon tájékozódhatnak.

További információ: www.bkv.hu

V.K.



Nyitvatartás: A Libegő egész évben nyitva tart, de minden páros héten hétfőn – kivéve ünnep- és munkaszüneti napokon – karbantartás miatt a szolgáltatás szünetel.

Rossz idő, egyéb karbantartás vagy műszaki hiba elhárítása esetén a nyitvatartási idő változhat, így érdemes előzetesen a +36-1-391-0352-es vagy a +36-1-394-37-64-es telefonszámon érdeklődni.

BKV-HAJÓK

2012 nyaratól menetrendszerűen közlekedő hajójáratokkal lehet utazni a Dunán, amelyek hamar nagy népszerűsége tettek szert az utazóközönség körében. A fedélzetről Buda és Pest páratlan lát képe köszön vissza, miközben a fővárost átszelő folyó hullámain hasítják Társaságunk hajói. A nyolc járműből álló flotta téli és nyári, valamint a két évszak között átmeneti

ÖRÖMMEL TÁJÉKOZTATJUK ÖNÖKET, HOGY TÁRSASÁGUNK IDÉN ÚJ KEDVEZMÉNYEKET VEZET BE EGYES TURISZTIKAI SZOLGÁLTATÁSOK ESETÉBEN:

ZUGLIGETI LIBEGŐ:

A BKV-dolgozók az arcképes utazási igazolvány mellé gyermekjegyet válthatnak a helyszínen lévő automatákból, így retúr utazás esetén 1400 Ft helyett 800 Ft-ba, egyirányú utazás esetén 1000 Ft helyett 600 Ft-ba kerül a menetjegy. (Az U-jelű igazolvánnyal rendelkező BKV-dolgozók nagykorú hozzátartozói szintén jogosultak a kedvezményre, a kiskorú hozzátartozók továbbra is gyermekjeggyel utazhatnak.) A kedvezmény április 1. és október 31. között csak hétköznapokon vehető igénybe, november 1. és március 31. között hétvégén is.

BUDAPESTI SÉTAJÁRAT:

Hasonlóan a Zugligeti Libegőhöz, a BKV-dolgozók ez esetben is gyermekjegyet válthatnak az arcképes utazási igazolványuk mellé a Műcsarnok jegypénztárában, így menetjegyük 600 Ft helyett 300 Ft-ba kerül. (Az U-jelű igazolvánnyal rendelkező hozzátartozók esetében is hasonlóak a feltételek, így a nagykorú hozzátartozók szintén jogosultak a kedvezményre, a kiskorúak továbbra is gyermekjeggyel utazhatnak.)

Az új kedvezmények már igénybe vehetők!

A cikkben említett további turisztikai szolgáltatásokra jellegükből adódóan nem érvényesek a BKV Zrt. dolgozói bérletek. Minden információt megtalálhatnak honlapunkon: www.bkv.hu

AZ ÁLLAMPOLGÁR



DR. CAKE-BALY MARCELO, AZ ÁLLAMPOLGÁR CÍMŰ FILM FŐSZEREPLŐJE ÜL ITT VELEM SZEMBEN, A MESTER UTCAI TABULÁTORKEZELŐI ASZTALA MELLETT. A VÁROSBAN JÁRVA VAGY AZ INTERNETEN NÉZELŐDVE LASSAN KÉT HÓNAPJA LÉPTEN-NYOMON TALÁLKOZHATUNK VELE, AZ Ő DIPLOMAOSZTÓRA KÉSZÜLT PORTRÉJA NÉZ RÁNK AZ ÓRIÁSI PLAKÁTOKRÓL.

Marcelo sok-sok interjút adott, mióta a film elkészült, élete lassan nyitott könyv mindannyiunk számára: 1976-ban, 18 éves fiatalemberként hagyta el hazáját, Bissau-Guineát, s ahogy mondja, ha mindent összeszámol, akkor több mint 40 éve él Magyarországon. Az állampolgárságot 1995-ben szerezte meg, de már előtte is magyarnak tartotta magát, viszont – ahogy mondja – azóta papírja is van róla. A szegénység elől jött, és tanulni szeretett volna, hogy majd hazájában kamatoztassa tudását. A Háman Kató Közgazdasági Szakközépiskolában érettségizett, majd közgazdász diplomát szerzett a Marx Károly Közgazdaságtudományi Egyetemen. A 80-as években még tudott a végzettségének megfelelő munkát szerezni, de 2004-ben olyan helyzetbe került, hogy kénytelen volt váltani, ha el akarta tartani a családját, azaz el kellett fogadnia azt, ami éppen adódott.

Hogyan lettél tabulátorkezelő?

Több helyre is jelentkeztem, de legtöbbször szó szerint kiröhögtek, amikor megláttak, vagy formálisan beszélgettek ugyan velem, majd azt mondták: köszönjük, hamarosan jelentkezünk! No, azóta is várom őket. De nem adtam fel, hanem bementem az Akácfa utcába a munkaügyre, ahol megtudtam, hogy hamarosan indul villamosvezető tanfolyam, így oda jelentkezhetek. Sokan vártak a felvételre, s amikor megjelentem, itt megint csak kitört a nevetés, ezért aztán eljöttem, de aztán útközben arra gondoltam, ha nem megyek vissza, azt sem tudom meg, ha esetleg felvettek volna. Végül bejutottam, szépen el is végeztem a tanfolyamot, ám a villamosvezetői vizsgán a Pongrác úti felüljárón elélem lépett valaki – bár szerencsére nem gázoltam –, és olyan rosszul vészfékeztem, hogy a meg-

álló táblától 5 méterre álltam csak meg. Így aztán abban a pillanatban meg is buktam. De rendeseek voltak velem, nem akartak elküldeni, ezért javasolták, hogy jöjjek ide tabulátorkezelőnek. 3 hónapig tanultam a szakmát. Végül aztán sikerült a villamosvezetői vizsgám is, de itt maradtam a vezérlőpult mellett, és azóta is ez a főállásom. Másodállásban meg villamost vezetek, mert kell a pénz, nekem is van hitelem, mint minden magyarnak. Abból vettünk házat.

Visszamennél még közgazdásznak?

Már 15 éve nem dolgozom az eredetileg tanult szakmámban, azóta szembenéztem a világgal a mindennapi túlélésért. Bár azt mondják, lehet mindent előlről kezdeni... No de ebben a korban?

Sokoldalú ember vagy, hiszen most meg film-színész lettél... Hogyan váltál főszereplővé?

Véletlenül. 3 éve, egy délelőtt a 6. kerületben voltam a fiamnál, amikor egy férfi utánam jött. Leszólított, és elmondta, hogy van egy elképzelése, amiről filmet szeretne forgatni, amely az ideérkező menekültek életéről fog szólni, és én pont jó lennék abban főszereplőnek. Gondoltam, hát jó, lehet róla szó, hiszen én is mindennap ezt élem át. Telefonszámot cseréltünk, aztán telt-múlt az idő, hol eltűnt, hol felhívott, de aztán egyszer csak megkaptam tőle a forgatókönyvet, s miután elolvastam, akkor kezdtem hinni, hogy ebből lesz valami.

Mikor kezdődött a forgatás?

Időközben eltelt másfél év, pályázni kellett, visszadobták a forgatókönyvet stb. De végül eljutottunk oda, hogy elkezdhattük a munkát, találkoztunk, megpróbáltam gyakorolni, aztán 2015. április 15-én hivatalosan is megkezdtük a forgatást.

Volt beleszólásod a forgatókönyvbe?

Nem, de az előfordult, hogy felvétel közben esetleg mást dobtam be, mint ami a szövegben volt, és ha tetszett a rendezőnek, átírta a szöveget, de nagy dolgokba soha nem szóltam bele.

Gondolom, nagyon idegen, ismeretlen volt minden, amikor elkezdtetek forgatni.

Hát igen, amikor nagy hirtelen igent mondtam a felkérésre, nem is gondolkoztam, hogy mire vállalkozom. Az előkészületek során voltam Miskolcon a Nemzeti Színházban, mert az egyik színésznő ott játszik, és vele gyakoroltunk, de amikor az első forgatási napon megláttam a sok lakókocsit, az ilyen kocsit, az olyan kocsit és a sok kamerát, megijedtem. Akkor jöttem rá, hogy nem olyan egyszerű, hogy fogom magamat, és szöveget mondok... Éreztem annak a súlyát, hogy engem az utcáról szedett fel a rendező, s az egész filmet rám építette. Ha megbukik, majd azt mondják neki, miért kellett egy ilyen embert választania. Figyeltem a hivatásos színésztársamat, lestem, hogy csinálja, majd végül arra jutottam, hogy nem kell ide más tudomány, legjobb lesz, ha elkezdem játszani azt, ami vagyok, mert amit a film mutatni akar, én azt átéltem minden nap.

Sokszor meg kellett ismételni a felvételt, mire egy jelenet jó lett?

Hát igen! Itt ez a másfél órás film, vagy ezer óra van benne, 45 napig forgattunk, napi 10-12 órát dolgoztunk általában. Legkevesebb 2-3-szor

ismételtünk meg egy-egy jelenetet. A nehéz az volt, hogy mindig ugyanazt a mozgást kellett ismételni, hogy passzoljon a vágás. A legnehezebb jelenteken két órát is dolgoztunk.

Hogy tudtál a munkából elszabadulni 45 napra?

Szabadságot kellett kivennem, de ez nem lett volna elég, ha nem segít a főnököm, aki a szabadnapokat is hozzátette a szabadságomhoz. Dorogi Sándor – ő a közvetlen főnököm – nagyon rugalmas és segítőkész volt, és mindig érdeklődött, ha találkoztunk, megkérdezte, hogy áll a film.



Az állampolgár nagyon szívósorító történet. Nagy nemzetközi figyelmet kapott, hiszen tavaly a Stockholmi Nemzetközi Filmfesztiválon mutatták be a szemle versenyprogramjában.

Igen, hamarosan Bécsben is egy fesztivál nyitófilmje lesz, oda majd nekem is el kell utaznom, de hívták Kaliforniába, Franciaországba, Amszterdamba, hívják Portugáliába, Indiába és Európán belül még sok helyre.

Nehéz problémát dolgoz fel. Európa haragját azzal vívták ki a migránsok, hogy jönnek a rosszfúúk, akik robbantanak, itt akarják kiélni a gyilkolási vágyukat. De jönnek azok is, akik valóban az életüket féltik, s jönnek a jobb élet reményében a gazdasági menekültek is. Nem lehet ránézésre kiválogatni, hogy ki az, aki már 20 éve itt van, dolgozik, családja van. Ez nincs a homlokára írva senkinek. Az emberek csak azt látják, más a bőrszínem, és az alapján ítélenek. Ez nem jó, nem lehet tudni, hogy mi lesz ennek a vége. Azt érzem, hogy a kelet-európai országok nem bíznak a fekete emberben. Nem bíznak rá komoly kihívást, fontos feladatot, és nem hiszik el, hogy el tudja végezni. Pedig aki re nem bíznak egyetlen önálló feladatot sem, nem állítják kihívások elé, az nem tud fejlődni.

Ez fordítva is így van? Ha a te hazádban odamegy egy európai, ő is érzi az előítéletet?

Ha egy európai ember odamegy, ezer kézzel várják, fogadják, és adnak neki lehetőséget.

Vágyódsz még a szülőföldedre, vagy már teljesen sikerült belesimulni a magyarországi életbe?

Most, a múlt évben voltam Bissau-Guineában, de már minden idegen volt, a mentalitás is más, szokatlan, nekem már más a látásmódom. Jó volt az öcsémrel találkozni, nem is nagyon érdekelt, hogy elmegyünk-e valahová, velük akartam csak lenni. Kicsi volt még, amikor eljöttem, most meg már gyerekei vannak.

Ők mit szölkáltak ahhoz, hogy film-színész lettél?

Nem tudják, nem beszéltem róla. De a portugál rádió készített velem interjút, és azt mondták, hogy Bissau-Guineába is továbbítják. Lehet, hogy majd egyszer csak felhív az öcsém, ha a rádióban meghallja a hangomat meg a kommentárokat.

Hogyan tartjátok a kapcsolatot, levélben vagy telefonon?

Telefonon. Mindenki van mobiltelefonja, mert inkább éhen halnak, csak ez meglegyen. Papucsban a lábuk, de ha nincs áram, akkor elmennek a városba, feltöltik a telefont, és takarékoskodnak vele. Nagy túlélők.

Milyen ott az emberek hangulata? Azt mondják, hogy mi magyarok depressziósok vagyunk...

Ott más felfogás van. Ha az ott élőknek – például az öcsémeknek is – megvan a napi betevő falatjuk, elégedettek, vidám a hangulatuk, senki nincs elkeseredve, együtt élnek a problémával. Ott nincs kerítés a ház körül...

Végül szeretném megkérdezni, van-e valami, amit mindig el szeretnél volna mondani, de sohasem került rá sor?

Igen, egyvalami mindig elmaradt valahogy. Ezért most szeretném megragadni az alkalmat, hogy megköszönjem a BKV vezetőségének azt a rugalmasságot, ami segített abban, hogy végig tudjam vinni ezt a dolgot. Ez a korábbi interjúkban sosem hangzott el, ezért itt, házon belül mondok köszönetet mindenkinek, aki támogatott: a kollégáimnak és a főnökeimnek. Azt kérem, aki tudja, nézze meg a filmet, aztán, ha találkozik velem, mondja el, hogy mi a véleménye róla!

K.M.T.



KIS JÁRMŰÉPÍTŐK, NAGY ALKOTÁSOK

A pályaművek igazi mérnöki precízséggel készültek, a vitrinekben épphogy nem csilingelnek a villamosok.



A BKV és a BKK közös, „Építs közösségi közlekedési eszközt építőkökből!” című pályázataára jobbnál jobb munkák érkeztek.



A fővárosi közlekedési eszközök építőkökből megálmodott és megalkotott, valóságghú másaival két korosztályban lehetett nevezni: 1–12 év között, valamint 13–99 év között.



A díjazottak a megnyitón vehették át jutalmukat. Gratulálunk nekik!



A pályázatra a kis kockákból szinte az összes, Budapesten futó közlekedési eszközt megépítették a lelkes alkotók: különböző típusú autóbuszokat, villamosokat, trolikat, metrókocsikat, HÉV-szerelvényeket, sőt, még a Budavári Siklót is nevezték a megmérettetésre. A kiállításra a legjobb alkotások közül válogattunk, és még a Muki apró mása is megtekinthető volt a Deák téren.

K.E.

Az építés gyermekkori szenvedély: akár klasszikus fákockákról, kis sárga építőelemekről vagy csak nedves homokról legyen szó, a gyermeki fantázia mindenben formákat lát, minden alkotásra sarkallja. Most – együttműködve a BKK-val – azokat szólítottuk meg, akikben nemcsak él ez az alkotóvágy, de egyben a közlekedés szerelmesei is: pályázat keretében vártuk azokat az alkotásokat, amelyek valamilyen járművet formálnak. A díjazott alkotásokat a Földalatti Vasúti Múzeumban lehetett megtekinteni.



TÚL A LEGKEMÉNYEBB TESZTEKEN



FÉNNYEL TISZTÍTANAK

A nanotechnológián alapuló hazai innováció közel 90%-al csökkentette a vírusok és baktériumok számát a mozgólépcsőkorlátokon, ezzel új fejezetet nyitva a biológiai eredetű szennyeződésekkel szemben vívott harcban.

Szinte mindenki ismeri Semmelweis Ignác történetét, aki több mint 160 évvel ezelőtt – korát megelőzve – ismerte fel a tiszta környezet jelentőségét a fertőzések megelőzésében. Ragaszkodott a kórtérmekek rendszeres takarításához és a rendszeres kézmosáshoz – nézeteit nehezen fogadták el, de végül világméretű, korszakalkotó áttörést hoztak. Nem véletlen, hogy az utókor az “anyák megmentőjeként” tiszteli.

Napjainkban szerencsére már senkit sem kell meggyőzni arról, hogy a kórokozók visszaszorítása mennyire fontos az egészséges, élhető környezet megteremtéséhez. Különösen igaz ez az olyan nagy forgalmú terek esetében, mint például a tömegközlekedési járművek belseje vagy az állomások, megállóhelyek bárki által megérinthető felületei.

A kórokozómentes környezet megteremtése azonban nem könnyű feladat: a legpontosabb protokollok, nagy mennyiségű vegyszerek használata esetén is jellemzően az első érintésig marad higiénikusan tiszta az adott felület. A BKV által is alkalmazott hazai innováció azonban képes a biocid szerekkel történő tisztítási folyamatok között is megőrizni a felületek tisztaságát.

JAPÁN ÖTLET, MAGYAR INNOVÁCIÓ

A hazai innováció egy Japánban széles körűen kutatott hatásmechanizmusra épül. Napfény hatására számos félvezető fém-oxid (például: titán-dioxid, cink-oxid) vizes közegben diszpergálva ún. fotooxidációs tulajdonságokat mutat, ami azt jelenti, hogy a fény segítségével felhasználhatók a környezetünkben lévő káros anyagok lebontására. A titán-dioxid fotokatalitikus tulajdonságait egy japán kutató, Akira Fujishima fedezte fel 1967-ben, a fotokatalizátor felszínén lejátszódó folyamatot pedig Honda-Fujishima-hatásnak nevezték el. Fény jelenlétében a fotokatalizátor erős oxidációs ereje a biológiai eredetű szennyeződések, így többek között a baktériumokat és vírusokat is veszélytelen anyagokra, vízre és szén-dioxidra bontja.

Az élelmiszeriparban élelmiszer-adalékanyagként is széles körűen használt titán-dioxid megtalálható többek között rágógumikban, fogkrémekben, napvédő krémekben és egyéb, naponta használatos termékekben is, amelyek fotooxidációs tulajdonságaira építve az elmúlt években egy magyar anyagtudósokból álló csoport fejlesztette ki a nanotechnológián alapuló, a mindennapokban is használható, egyedülálló tulajdonságokkal bíró bevonatrendszer.

ELÁMULT A VILÁG

Az új bevonatrendszer Resysten WhiteTitan™ néven került hazai és nemzetközi forgalomba. A bevonat kizárólag környezetbarát, természetes anyagokból áll, bármilyen felületre felvihető, színtelen, szagtalan, az anyag tapintását sem változtatja meg, mégis, látható fény jelenlétében átlagosan 80-90%-kal csökkenti a felületen található biológiai eredetű szennyeződés mértékét. A rendszer hatásosságát a legismertebb baktériumtörzsek ellen független laboreredmények is tanúsítják.

A hazai innováció eredményeképpen, a Resysten WhiteTitan™ egyedülálló összetétele miatt az anyagba úgy épül be, hogy akár egy éven keresztül is biztosítja a felületi védelmet a bevitt fertőzések ellen, miközben a hatása nem csökken számottevően. További különlegessége, hogy már nagyon kevés fény is elegendő ahhoz, hogy a felületre felvitt bevonat kifejtsen hatását. Mindemellett akár nagy felületek ipari technológiával történő bevonására is lehetőség nyílt, rendkívül rövid, kb. 15 perces beépülési időt követően pedig a felület újra terhelhető.

Nem csoda, hogy határainkon túl is felfigyeltek a magyar csapatra, amiért ezeket a tulajdonságokat sikerült egyetlen megoldásban egyesíteni. A Resysten WhiteTitan bevonatrendszerrel már a nemzetközi sajtó is beszámolt, többek között az egyik legismertebb hírügynökség, a Reuters, illetve az USA állami hírügynöksége, a Voice of America is.

TÚL A LEGKEMÉNYEBB TESZTEKEN

A Resysten képviselői annyira biztosak a termék egyedülálló képességeiben, hogy garanciát is vállalnak a bevonatrendszerre: rendsze-

resen műszeresen mérik a kezelt felületeken a biológiai szennyeződés mértékét, és amennyiben az meghaladja a vállalt értékeket, ingyenesen megújítják a bevonatot az adott felületen – de erre még soha nem került sor a rendszer immár több éves története során.

A magabiztosságot az a tény is erősítheti, hogy a Resysten tudatosan kereste a legkeményebb kihívásokat. A bevonatrendszer az elmúlt években már a legnagyobb kockázatnak kitett környezetben is bizonyított. Többek között így került WhiteTitan™ az M2, M3, M4 metróvonalak mozgólépcső korlátjaira, ahol a szakemberek összesen több mint 27 kilométer hosszúságú gumikorlára hordták fel a bevonatot. Az innovatív bevonat még ezen a valóban extrém kihívást jelentő, hatalmas terhelésnek (naponta 1,2 millió utas!) kitett felhasználási helyen, mesterséges fény jelenlétében is jelentősen csökkentette a felületek szennyezettségét, amely eredményeket változatlanul elérte az első, harmadik, hatodik hónapos kontroll mérések alkalmával is.

Az elmúlt években a Resysten WhiteTitan™ rendszer 167 elővárosi buszon is kitűnően vizsgázott, hamarosan pedig a teljes HÉV-flotta kritikus felületeit is ellátják a bevonattal. Nem csoda, hogy már több hazai élelmiszeripari vállalat is alkalmazza a technológiát többek között kiemelt kockázatú üzemegységekben, illetve gyorséttermi körülmények között is, a munkafelületek tisztán tartása érdekében.

MAGYAR INNOVÁCIÓ A VILÁG ÉLVONALÁBAN

Az egyedülálló tulajdonságok és a műszeresen mért eredmények alapján számos országból érkeznek megkeresések a magyar csapathoz, így a Resysten már megnyitotta képviselőjét az Egyesült Királyságban, Ausztriában és Szlovákiában, hamarosan pedig megkezdheti működését a lengyel, román, német képviselő is. Mindemellett komoly kutatás-fejlesztési együttműködések körvonalazódnak az USA és Oroszország területén is.

Nyusziváró

Ünnephez közeli lapszámainkban olyan ötleteket válogatunk, amelyek kicsit színesebbé, játékosabbá vagy éppen meghittebbé teszik a különleges napokat. Ezúttal is az volt a cél, hogy otthonunkat kívül-belül ünnepváró díszbe öltöztessük, persze most is vidáman, tarkán.



Az alábbi ötletek elkészítéséhez több-kevesebb kézügyességre is szükség van, de ne felejtsük el az otthoni kézművesség valódi lényegét: kikapcsol, kreatív energiával tölt fel, a közös elfoglaltság összehozza a családot, nem utolsósorban pedig a feldíszített otthon segít abban, hogy jobban átérezzük az ünnepi hangulatot.





Az ajtódíszekhez
és girlandokhoz alapvetően
elegendő az otthon megtalálható kreatív
szettünk: olló, színes papírok, ragasztó,
festékek, ecset, fonalak, vattapamacs, sőt
a karácsonykor megmaradt koszorúalap is jól
felhasználható.

Örömteli alkotást kívánunk!

K.E.



BONBON - ÉS MÁS FINOMSÁGOK

Az édességet mindenki szereti. Enni mindenképp, de sokan vagyunk, akik szívesen el is készítjük. Én is így voltam ezzel, ezért elmentem egy bonbonkészítő tanfolyamra, hogy el-lessek néhány trükköt. Gondoltam, nem lehet túl bonyolult. Olyan helyet választottam, ahol egyszerre csak néhány tanuló vett részt, és az oktató hölgy is a csokoládé szerelmese volt. Már rögtön az elején kiderült, hogy nem is olyan könnyű a feladat. Előre figyelmeztettek, hogy jól öltözzünk fel, mert bizony hűtött körülmények között fogunk dolgozni, azaz 18-20 fok között volt a hőmérséklet, hogy jól formázható legyen a csokoládé.

Az első és legfontosabb művet a csokoládé temperálása, azaz a megfelelő hőfokra felmelegíteni, majd visszahűteni a masszát. Ezen múlik az egész bonbonkészítés sikere. Amikor a gyakorlott kezek mutatták a műveletet, egyáltalán nem tűnt bonyolultnak, ahogy

a márványlapon két lapattal forgatták az olvadt alapanyagot. Azonban ahogy az elem tett márványlapra kiöntötték a temperálásra váró csokiadagot, az szinte önálló életre kelt, és mindenáron a padlón szeretett volna kikötni. Másodpercek alatt lettem könyékig maszatos. Azért a kezdeti rémület és ideges nevetgélés után mindannyian megoldottuk a feladatot. Amikor már az összes előkészített csokoládé ismét biztonságos helyen, a tálakban lapult, mindannyian választottunk 1-1 bonbonformát, és nekikezdünk a kreatív munkának. A sablonokat színültig töltöttük a csokoládéval, majd kiöntöttük a formából. A bennmaradt csoki alkotta a készülő praliné burkát. Amíg ez megszilárdult, elkészítettük a töltelékét. Én málnás levendulás krémet választottam. A töltelék elhelyezésénél figyelni kellett, nehogy túl meleg legyen, és nehogy túltöltsük az egyes formákat. Majd végezetül a kis bonbonok talpát kellett



legyártani. Ezek után megvártuk, míg megszilárdultak a pralinék. Utolsó lépésként rá kellett vennünk az elkészült csokicsodákat, hogy hagyják el a formákat. Ez szintén nem volt egyszerű, sajnos egy-kettő szem meg is sérült, de legalább rögtön meg is tudtuk kóstolni. Olyan volt ez a délután, mint amikor a mesebeli szegénylegénynek ki kell állnia 3 próbát, de ha sikerül, elnyeri bőséges, és ebben az esetben finom jutalmát. Érdekes megpróbálni.

D.A.



A PÁRVÁLASZTÓ 1.

Egy 5+1 kötetes sorozat első részét ajánlom most figyelmükbe. Ne hagyják, hogy a cím vagy a borító megtévessze Önöket – tudom, mit gondolnak, én sem kezdtem volna bele, ha Édesanyám nem győz meg.

A jövőben játszódó, különös történetben harmincöt lány kapja meg élete nagy lehetőségét arra, hogy kiszabaduljanak az életből, amelybe beleszülettek. Belépnek a csodás ruhák és drága ékszerek világába, ahol csupán annyi a feladatuk, hogy a palotában lakjanak, és a megkapó Maxon herceg szívéért vetekedjenek egymással. America Singer azonban nem akar Kiválasztott lenni, hiszen akkor el kell hagy-

nia titkos szerelmét, az alsóbbrendű kasztba tartozó Aspent. De tetszik vagy sem, hátat kell fordítania az otthonának, hogy beszálljon a küzdelembe egy koronáért, amelyre nem is vágyik; a palotában kell élnie, amely a lázadók fenyegetéseinek célpontja. De minden megváltozik, amikor America megismeri Maxon herceget... Először is tisztázza vele, hogy ő bizony nem akar tőle semmit, de a családjának szükség van a tőlük kapott pénzre, ezért vállalja, hogy a herceg barátja lesz, és egyben a szárnysegédje is. De vajon létezik-e férfi és nő között barátság, és ha igen, akkor meddig? Őszintén ajánlom mindenkinek, aki kikapcsolódásra vágyik – olvasás közben biztosan nem fognak másra gondolni!

F.A.

EGY FÁJDALMAS SZÓRAKOZÁS MARGÓJÁRA

Ha a paintballra gondolunk, eszünkbe juthatnak a filmekben is látott jelenetek: festékgolyókkal lövik egymást a résztvevők, mindenki színes lesz, és csupa vidámság ez az időtöltés. Aki még életében nem próbálta a paintballt, annak elárulom: nem szabad bedőlni ennek! Egyszer próbáltam ki ezt a játékot, de az az alkalom egy életre elég élményt nyújtott. A vas-tag védőruha és fejdő maszk előre sejtette, hogy kemény órák elébe nézek. Csapatunk több pályán (a föld alatt kialakítva, roncsokkal együtt, élethű, apokaliptikus hangulatú

helyszínen) is kipróbálhatta magát, ráadásul többféle játéktípusban, így csapatépítőnek, adrenalinőrülteknek és fegyverkedvelőknek is kiváló ötlet a paintball. Feltéve, ha az embereknek magas a fájdalomküszöbe, és nem zavarják őket a lövedékek becsapódása helyén keletkező, a kék, a piros, a lila és a zöld árnyalataiban tündöklő foltok.

V.K.



TAVASZI PROGRAMOK

BUDAPESTI TAVASZI FESZTIVÁL

Március 31. és április 23. között a 37. Budapesti Tavasz Fesztivál színes összművészeti műsorral várja az érdeklődőket. A színes kínálat része komolyzene, opera, jazz, könnyű- és világgzene, tánc, újcirkusz, színház és képzőművészeti program is. A fesztivál különlegességét fokozza, hogy a legjobb magyar előadók mellett igazi világsztárok is fellépnek. Az idei fesztivál egyik kiemelkedő témája a 150 éve megkötött kiegyezés.

2017-ben is több helyszínen zajlanak majd az események: a Müpa és Zeneakadémia mellett a Magyar Állami Operaház, az Erkel Színház, a Bálna Budapest, a Pesti Vigadó, a Budapest Music Center, valamint a Várkert Bazár, továbbá a fővárosi színházak és kulturális intézmények, múzeumok is kiemelt programhelyszínek lesznek. A Müpa, a Budapesti Fesztivál- és Turisztikai Központ, valamint a Magyar Turisztikai Ügynökség együttműködésében megvalósuló programsorozat Budapest meghatározó kulturális intézményeinek és helyszíneinek bevonásával folyamatosan szélesíti kínálatát.

A PÁL-VÖLGYI BARLANG PROGRAMJAI

Hazánk leghosszabb barlangja leginkább cseppköveiről lett nevezetes, bár igazából sokkal jellemzőbbek rá a magas, hasadékszerű folyosók, a nagy szintkülönbségek és a hévizek által kioldott, gömbszerű oldásformák. A barlang 1919 óta kisebb megszakításokkal folyamatosan látogatható. 500 méteres, megújult túraútvonala sok izgalmat tartogat. Mesészerű cseppkövek, különleges sziklaalakzatok évezredek óta változatlan, megdermedt világába visz el.

A barlangban egész évben 11°C a hőmérséklet, nyáron ezért érdemes kissé melegebben felöltözni. A kiépített útvonal utcai ruhában megtekinthető. Kényelmes túracipő viselése ajánlott. Azonban a vállalkozóbb kedvűek választhatják az úgynevezett „csúszós-mászós” overallos barlangtúrát, ahol a résztvevők a barlangot eredeti állapotában tekinthetik meg, nem betonjárdán és reflektorokkal kivilágítva, barlangi szakvezetők segítségével. Egy ilyen túrán többször kell négykézláb vagy hason csúszva közlekedni, ennek elle-

nére semmilyen barlangász előképzettség nem szükséges.

Április 23-án vasárnap is érdemes ellátogatni a Pál-völgyi kőfejtőbe, ahol a Föld Napi rendezvényen fergeteges programokon vehetnek részt kicsik és nagyok. A gyerekeket egész napos természetismereti vetélkedő várja garantált nyereményekkel. Emellett lesz még helyi és Nemzeti Parki Termékesek vására, „zöld” civil szervezetek bemutatkozása, állatbemutató, mese-előadás, gyerekkoncert, kézműves foglalkozások a fenntarthatóság jegyében. Egész nap kedvezményes barlangtúrák a Pál-völgyi barlangban!

KERÉKPÁROZZUNK ÁT 2017-EN

Ahogy közeledik a jó idő, egyre többen vesszük elő kerékpárjainkat, és pattanunk „nyeregbe” akár a hétköznapi munkába járáshoz vagy hétvégi kirándulásokhoz. Már a főváros közvetlen közelében is gyönyörű tájakon tekerhetünk. Ha hosszabb túrákat szeretnénk, akkor a budai hegyek felé érdemes venni az irányt, de akár a Kopaszi-gát vagy a Római-part is kellemes kerékpáros úti cél lehet. Országúti és terepkerékpározáshoz is sok szervezett eseményt, túrát találunk egészen október végéig. Tervezhetünk 1-2 napos Fertő-tavi vagy 2-4 napos balatoni körtúrát, de gyönyörű erdős tájakon is biciklizhetünk hegynek fel Visegrád környékén.

D.A.

XYZ

NEMZEDÉKEK SZEMBENÁLLÁSA, AVAGY HOGYAN HATÁROZZUK MEG NAPJAINKBAN A GENERÁCIÓT?

Az idős-fiatal szembenállás, a nemzedékek ütközésének problémája az utóbbi évszázad ismert hétköznapi beszédtemája volt. A történelem kezdeti időszakában azonban, mivel az életkori csoporthoz tartozás meghatározta a hatalmi viszonyokat is, az új generáció nem kérdőjelezte meg a korábbi vezető szerepét és bölcsességét, hanem elfogadta, természetesnek tartotta, és továbbvitte azt.

A társadalmi, gazdasági, technikai, valamint kulturális változások miatt azonban ma a társadalomban már nem két, hanem több generáció él együtt, s az új megfogalmazás szerint, a csoportok attól válnak nemzedékké, hogy közös élményeik vannak, és a közösen megtapasztalt dolgok kovácsolják őket össze. A huszadik századi generációk meghatározásakor a digitális-társadalom számítógép- és internethasználati kompetenciáit veszik figyelembe.

Hazánkban Tari Annamária, klinikai pszichológus nevéhez fűződik a korcsoportok születési idő szerinti tagolásának ismertetése:

Veteránok (az 1920-30-as években születettek) – ma már dédszülők, nagyszülők, akiknek többsége idegenkedve szemléli a mai világot.

Baby-boom (az 1946-1964 között születettek) – közülük az idősebbek életfelfogását nagymértékben meghatározta a szocializmus, amikor a tisztelet és a tekintély voltak a legfontosabb jellemzők a gyerekeknevelésben és a munkában.

E generáció fiatalabb tagjai átértékelték a rendszerváltást, s ezzel együtt a bizonytalanságot.

Az X-generáció (1965-1975 között születettek) – akik megtapasztalták az információs és kommunikációs technológiák térhódítását. Látták, ahogy a számítógép felváltja az írógépet, ennek ellenére azonban még ma is inkább telefonálnak, mintsem e-mailt írnak.

Az Y-generáció (1976-1995 között születettek) – már abban a világban szocializálódtak, ahol a mobiltelefon és a számítógép természetes közeget jelentett. Teljesen eltérő viszonyuk van a technikai eszközökhöz, mint a korábbi nemzedékeknek. Az Y-generáció fiatalabbjai egyre később kezdenek állást keresni, és tanulmányaikat is később fejezik be, mint felmenőik. Náluk figyelhető meg először, hogy a csoporthoz tartozás élményét az interneten keresik, és gyakran ott is találják meg.

A Z-generáció, a digitális bennszülöttek (1995-2010 között születettek) – a digitális világ kezdetén születtek, amit a technikai eszközök és az internet rohamos fejlődése jellemzett. Az okostelefonok, a közösségi portálok, a virtuális térben zajló kommunikáció mindennapi életük meghatározó része. Ez a korábbi generációk számára új környezetet átformálja a kommunikációs mintákat, a társas viselkedés korábbi szabályait és a személyiség fejlődését.

Gondolkodásuk és információfeldolgozási folyamataik alapvető eltéréseket mutatnak elő-

deikéhez képest. Ők az internet digitális nyelvének anyanyelvi beszélői. Hozzájuk képest szüleik és tanáraik digitális bevándorlók, akik csak életük egy későbbi pontján kapcsolódtak be az újdonságokkal teli környezetbe. („Digital Natives, digital immigrants” 2013)

Áttekintve a generációs felosztást, kétség sem férhet hozzá, a Z-generáció fiataljai olyan helyzetben vannak, amelyre eddig még nem volt példa. Ezért különösen fontos, hogy minél élesebben lássuk a változások okait, és segítsük az átalakult körülményekhez való sikeres alkalmazkodásukat!

Az alfa-generáció (2010 után születettek) – Tari Annamária szavaival: „ők azok, akiket viccesen szólva a babakocsikban tologatnak”. Egyes feltételezések szerint ők rendelkeznek majd a legmagasabb iskolai végzettséggel, és ők élnek a legtovább az emberiség történetében, ugyanakkor ők lesznek a legmagányosabb nemzedék is. Természetesen ezek még csak feltevések, de reméljük, hogy lehet tenni az elmagányosodásuk ellen!

Ha tudni szeretné, hogy a témát kutató pszichológus szerint mi vár a mai huszonévesekre, s ezáltal szeretné jobban megérteni felnőtt gyermekeit, olvassa el a „Helló, te nem kellesz” című interjút.

K.M.T.

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. 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!

Tavaszi 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** 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.**



MOZGÁSBAN MAGAZIN

A Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság magazinja • www.bkv.hu • bkvzrt@bkv.hu • 2017. tavasz
Lapigazgató: Dr. Székelyné Pásztor Erzsébet • Főszerkesztő: Fodor Zsanett • Szerkesztőség: 1072 Bp.VII., Akácfa u. 15.
Tel.: 461-6500/mellékállomások: 117-41, 12-024 • mozgasbanmagazin@bkv.hu
Kiadja a BKV Zrt. 1072 Bp.VII., Akácfa u. 15. • ISSN 1786-1845
Nyomdai munkálatok: Conint-Print Kft. • 1115 Budapest, Bartók Béla út 105-113. • Ügyvezető igazgató: Váradi Attila

IX. BKV Focikupa

tavaszi forduló

Újra várunk mindenkit
a pályán!

Előre SC Sportpálya, 2017. május 26., péntek

Jelentkezni 2017. **május 16-ig**, a szokásos módon e-mailben lehet a csapattagok névsorával és a csapatkapitányok elérhetőségeivel a jelentkezes@bkv.hu címen. Rossz idő esetén, **június 2-án** (péntek) találkozunk!