

MOZGÁSBAN



XLIX. ÉVFOLYAM, 2017.

II. SZÁM

VILLAMOSVEZETŐ EB

KERÉKNYOMOK

FOCIKUPA

VÁROSFEJLESZTÉS

INTERJÚ SZALAY-BOBROVNICZKY ALEXANDRÁVAL



TEGYÜNK EGYÜTT A ZÖLDEBB KÖRNYEZETÉRT!

Tudta, hogy 2017. május 1-jétől a BKV Zrt. négy irodaházában már szelektíven is lehet hulladékot gyűjteni? Keresse az egységes, erre a célra kijelölt gyűjtődobozokat, amelyekbe az ital- és ételmaradékokat nem tartalmazó papír-, Tetra Pak, PET- és műanyag hulladékokat dobhatja!

Hogy pontosan mi és milyen formában kerülhet a gyűjtődobozokba, arról a kihelyezett képes tájékoztatókon és a Salamonon olvashatnak.

EZÚTON IS KÖSZÖNJÜK AZ EGYÜTTMŰKÖDÉSÜKET!

Kedves Olvasók! Kedves BKV-sok!

A Mozgásban magazin nyári számát tartják épp a kezükben, amelybe ezúttal is igyekeztünk mindenféle érdekességet, aktualitást összegyűjteni.

Először is hadd hívjam fel a figyelmüket az újonnan kihelyezett szelektív gyűjtőkre. Használják őket, hiszen a Földet csak kölcsönkaptuk, igyekezzünk megkímélni!

Budapest jelenéről és lehetőségeiről Szalay-Bobrovniczky Alexandra humán főpolgármester-helyettestel beszélgettünk – interjúnkat a 8-9. oldalon olvashatják; a BKV jelenéről és a rendkívül sűrű elmúlt időszakról pedig Bolla Tibor elnöke-vezérigazgatót kérdeztük (10-11. oldal). Az M3-as vonal felújításának részleteibe Radnay Tibor metró felújítási projekt igazgató avatott be minket (12. oldal), Dr. Vukman László belső ellenőrzési főosztályvezető segítségével pedig az ő szakterületébe enged bepillantást.

Kollégáink ismét remekeltek a Villamosvezető EB-n – beszámolóunkat a 14. oldalon olvashatják.

Idén 25 éves a szentendrei Városi Tömegközlekedési Múzeum, amelynek érdekességekkel teli háttértörténetét a 18-19. oldalon ismerhetik meg.

De más múzeumot érintő anyagunk is van ám! A Múzeumok Éjszakájára ezúttal a „Keréknymok - Külföldi Közlekedési Kitekintő” című nemzetközi kiállítással készültünk, amelyre

méltán lehetünk büszkék: színvonalas, különleges tárlat látható a Deák téri Földalatti Vasúti Múzeumban október 31-ig – összeállításunk a 20-21. oldalon található.

A tavaszi BKV Focikupa remekül sikerült, a 22. oldalon kiderül, ezúttal mely csapathoz került a vándorkupa. És ha már foci: ne mulasszák el az őszi kupát sem – felhívásunk a hátsó borítón található.

Megszokott rovatainkkal is találkozhatnak: érdekes kollégánk ezúttal Breitenstein Gyula, aki tiszteletre méltó hobbijáról mesélt nekünk; Hétköznapi Pszichológia rovatunkban a szorongásról tudhatnak meg többet; Kreatív oldalaink pedig ezúttal igazán BKV-sokhoz illő ötleteket mutatnak be.

Remélem, mindenki megtalálja a számára érdekes cikkeket, és ha kiolvasták a magazint, válogassanak nyári programajánlónkból is!

Ezúttal – rendhagyó módon – plusz egy lappal kibővült az újság: a BKV jutalmat ajánl fel azoknak a dolgozóinak, akik autóbuszvezetőt hoznak Társaságunkhoz!

Kellemes olvasást és jó pihenést kívánunk a nyárra minden kedves olvasónknak!

Fodor Zsanett

TARTALOM

Hírek	4-7
Interjú	8-13
Villamosvezető EB	14
Közlekedésbiztonság	15
Városi Tömegközlekedési Múzeum	18-19
Keréknymok	20-21
Így fociztok Ti	22

Óbudai nyílt nap	23
Hűség mindhalálig	24-25
Ajánló.....	26-27
Barkács.....	28-29
Mindennapi fóbiáink	30
Hirdetés.....	31

„BKV VÁLTÓK” AZ ULTRABALATONONON 2017. május 20-21. között rendezték a XI. Ultrabalononon. A „BKV Váltók” elnevezésű csapat tagjai 3. alkalommal képviselték magukat és a Társaságot ezen a speciális futóversenyen. A 12 fős csapat felkészültsége és elszántsága most sem volt kérdéses, hiszen ez számukra nemcsak egy hobbi és kikapcsolódás, hanem komoly kondicionálást igénylő feladat. A több hónapig tartó felkészülés és szervezés meghozta a gyümölcsét, és a futás élményét az időközben kialakuló igen kedvezőtlen időjárás sem tudta megzavarni. A „BKV Váltók” első tagja május 20-án reggel 5 óra 50 perckor indult, és végül a résztvevők 24 óra 2 perc alatt teljesítették a 220 km-es távot. Az egyénenként is kiemelkedő teljesítményt nyújtó csapat tagjai: Bolla Tibor, Csizsek Ádám, Dr. Bezzegh Kata, Glósz-Pintér Dóra, Gortva László, Karlinszky András, Kurgyis Gábor, Molnár Virág, Molnár György, Nagy Mónika, Tóth Zsolt, Végh Andrea.

Köszönet illeti a három kerékpáros kísérőt, Kocsis Ildikót, Dr. Varga Gergelyt és Dr. Tajdi Bencét, akik mindig ott voltak, amikor szükség volt rájuk, valamint a logisztikai háttér biztosításban részt vevő Veress Béla, Víg József, Tóth Sándor és Gortva László gépkocsivezetőket. Rajtuk kívül két BKV-s dolgozó futását szeretnénk még kiemelni: Orosi László a „Ha kicsi a tét, a kedvem sötét” nevű csapatban másodmagával 23 óra 54 perc 41 másodperc alatt futotta le a távot. Petrik György a 3 fős („Tolvajtempó” fantázianevű) csapatával saját kategóriájában az elmúlt évhez hasonlóan első (!) helyezést ért el. Gratulálunk valamennyi résztvevőnek!



Hírek itthonról

TÖRZSGÁRDA OKLEVELEKET KAPTAK MUNKATÁRSAINK A 2017. május 23-án megtartott ünnepségen Bolla Tibor elnök-vezérigazgató átadta a törzsgárda okleveleket azoknak a kollégáknak, akik 40, illetve 45 éve szolgálják becsületes munkájukkal a BKV érdekeit. Személyes hangvételű beszédében az elnök-vezérigazgató méltatta a munkatársaink több évtizedes munkáját, lojalitását, elkötelezettségét, és megköszönte, hogy szakértelmükkel hozzájárultak a Társaság eredményeihez. Az eseményt rövid kulturális műsor tette ünnepélyessé. Konyher Mária Terézia verssel, Berentei Péter dallal köszöntötte a jelenlévőket.



PARTNERSÉG A DUNAÚJVÁROSI EGYETEMMEL Bővíti szakmai kapcsolatait a BKV Zrt., aminek köszönhetően a Társaság felkerült a Dunaújvárosi Egyetem duális partnereinek falára. Az ünnepélyes táblaavatáson dr. Környei Éva jogi és humánpolitikai igazgató és Dr. András István rektor mondott beszédet. „Bár elsődleges feladatunk a közösségi közlekedés zavartalanosságának biztosítása, ugyanakkor fontos az egyes közlekedésszakmai újítások, vívmányok megismerése, hasznosítása” – emlékeztetett a jogi és humánpolitikai igazgató. Az együttműködés keretében a BKV Zrt. örömmel vesz részt az egyetem gépészmérnök, anyagmérnök és mérnökinformatikus hallgatóinak gyakorlati képzésében, illetve szakmai gyakorlatában. A Dunaújvárosi Egyetemen folyó színvonalas oktatás garanciát jelent arra, hogy ez a duális partnerség a jövőben gyümölcsöző lesz.

BÚCSÚZÓ FELÜGYELŐ BIZOTTSÁGI TAG Szabó István közel 10 évig volt a BKV Zrt. Felügyelő Bizottságának munkavállalói delegáltja, miután a közelgő korkedvezményes nyugdíjba vonulása miatt 2017. április 30-án lemondott tisztségéről. Szakszervezeti vezetőként számtalan egyeztetésen képviselte a munkavállalói oldalt, ugyanakkor szakmai tudásával hozzájárult a Felügyelő Bizottság tevékenységének sikeréhez. Szakszervezeti elnökként továbbra is ellátja feladatát, illetve egy hamarosan bejegyzésre kerülő közlekedési egyesületben is érdekképviselői munkát vállalt.



NYUGDÍJBA MENT GÁL ZOLTÁN A villamosvezető tavaly ünnepélyes keretek között vehette át a balesetmentesen levezetett 1 millió kilométer után járó oklevelét és jutalmát. 2017. március 31-én az utolsó körét teljesítette Gál Zoltán, a 2-es villamos vezetője, majd ezt követően a Száva kocsisínben búcsúztatták kollégái. Az eseményen részt vett Szedlmajer László vezérigazgató-helyettes, Borbás Péter üzemigazgató, valamint Somkúthy Zsolt villamosforgalmi főmérnök is.

Gál Zoltán kollégánk tavaly teljesítette az egymilliomodik balesetmentes kilométerét. Statisztikáink szerint 2016-ban a felszíni járműveink (autóbusz, trolibusz, villamos) közel 124 ezer km-t tettek meg, míg egy balesetet okoztak, illetve Társaságunk hibájából 2 millió 773 ezer km megtétele után sérült meg egy utas. A villamos ágazatban az 1 millió km-re jutó BKV-hibás balesetek száma 3,6; az 1 millió km-re jutó, a BKV hibája miatt villamoson megsérült utasok száma 0,15 fő.



MUNKATÁRSAINK A BALATONMAN VERSENYEN A május 26-27-i hétvégén megrendezett Balatonman Kenese IronMan versenyen a BKV Zrt. Villamos Infrastruktúra Főmérnökség munkatársai nem találtak legyőzhetőre kötött váltó kategóriában, a váltók között pedig az összesített eredményük (11:42:27) alapján az 5. helyen végeztek. A Zsivány Hármas váltó tagjai: 3,8 km úszás – Nagy Gergely (1:23:31); 180 km kerékpár – Vajda Szabolcs (6:20:48); 42 km futás – Orosi László (3:56:24). Farkas Pál munkatársunk pedig egyéni kategóriában teljesítette a hosszú távot (3,8km úszás, 180 km kerékpár 42 km futás), 11:33:17-es idővel, amely a 12. helyre volt elegendő. Gratulálunk kollégáinknak!

EGYÜTTMŰKÖDÉSI MEGÁLLAPODÁST KÖTÖTT A MAGYAR KÖZLEKEDÉSI SZÖVETSÉG ÉS A MAGYAR AUTÓKLUB Az együttműködési megállapodást Dr. Várszegi Gyula, a Magyar Közlekedési Szövetség elnöke és Dr. Hatala József, a Magyar Autóklub elnöke írta alá 2017. március 28-án. A megállapodás elsődleges célja a Magyar Közlekedési Szövetség, mint a hazai közösségi közlekedési vállalatok tekintélyes körét képviselő érdekképviselő és a Magyar Autóklub, mint a legnagyobb tagsággal és hagyományokkal rendelkező autós érdekvédelmi szervezet közötti széles területen megvalósuló, intézményes együttműködés kialakítása. A megállapodás aláírásakor mindkét fél hangsúlyozta, hogy fő törekvésük a közlekedés szereplőinek felhívása a kulturált közlekedés fontosságára. A magyar társadalom közlekedési kultúrájáról és közlekedésbiztonságáról szóló tavalyi közvélemény-kutatás szerint a közlekedés legkulturáltabb szereplői az utasok, őket követik a személygépkocsivezetők, míg a motorkerékpárosok és kerékpárosok megítélése a legrosszabb. Májusban – az együttműködés első lépéseként – egy családi rendezvényt és szakmai kiállítást tartottak a szentendrei Városi Tömegközlekedési Múzeumban a közlekedéskultúra és a közlekedésbiztonság javítása érdekében. A jövőben több szakmai programra számíthatunk.



INGYEN WIFI A DEBRECENI VILLAMOSOKON Ingyenesen használható wifi-hálózatot épített ki a Debreceni Közlekedési Vállalat (DKV) Zrt. a város villamosain, jelentette be Nagy Attila, a cég vezérigazgatója. Tavaly októberben két trolibuszon és két villamoson már tesztelték a rendszert, amelyre pozitív visszajelzések érkeztek. A fejlesztés eredményeként mostantól a DKV mind a 29 villamosán, valamint egyelőre két trolibuszán érhető el az ingyenes, 30-50 Megabit/sávszélességű internet. A debreceni villamosok évente mintegy 18 millió utast szállítanak. A közlekedési társaság folytatja a fejlesztést, és jövőre valamennyi trolibuszon és autóbuszon elérhetővé teszi az ingyenes wifit.

Sándor Béla

INTERAKTÍV VILLAMOSTÖRTÉNETI KIÁLLÍTÁS NYÍLT DEBRECENBEN S(z)ín - terek címmel különleges villamostörténeti kiállítást rendeztek Debrecenben. A cívisvárosi villamostörténet emlékeit felvonultató interaktív kiállításon korabeli fotók, működő villamos-indítópultok, egykori légószírnák, irodaberendezések és egyéb színházi kellékek várták a látogatókat, amelyek bepillantást adtak az adott kor szokásaiba. A kiállításon egy rádió korabeli híreket mondott, egy fekete-fehér tévé a múltat idézte, miközben a gyerekek egy 3D-s eszközzel vezethették az 1-es villamost. A cívisvárosban 1911-ben indult meg a villamostörténet. 1944-ben megsemmisült a városi járművek 80 százaléka, majd az újjaépítést követően az 1960-as években már a várost behálózó hat vonalon közlekedtek villamosok. Az 1970-es évek közlekedéspolitikája nyomán azonban elkezdtek a villamosokat autóbuszokra cserélni, és csupán egyetlen járat, a Nagyjárműt a Nagyerdővel összekötő maradt meg. Az 1960-as években még villamosgyártás is volt a városban, hiszen ott készültek a „Bengálinak” nevezett csuklós villamosok. Újabb jelentős fejlesztés az 1990-es években következett, amikor a városban megjelentek az utolsó hazai gyártású, „kék” villamosok. Néhány éve készült el a 2-es villamospálya, ahol már korszerű spanyol szerelvények járnak.



SÍNEK NÉLKÜLI „VILLAMOST” FEJLESZTETTEK KÍNÁBAN Kiépített pályára sincs szüksége annak a kínai mérnökök által kifejlesztett villamosnak, amelyet nemrég mutattak be Zhuzhou városban. Az ART bus névre keresztelt, 30 méter hosszú intelligens vonat hagyományos aszfaltúton, gumikereken közlekedik, beépített érzékelőivel azonban képes letapogatni az úton elhelyezett felfestéseket, amelyeket úgy követ, mint ha síneken haladna. Az elektromos hajtású, 3 kocsiból álló szerelvény moduláris felépítésű, akár bővíthető is, 70 km/órás maximális sebességgel is haladhat, és egyszerre akár 500 utas szállítására képes. A gyártó szerint egy metróberuházás 58 és 102 millió dolláros költségéhez viszonyítva az ART bus 2,2 millió dolláros árával gazdaságos alternatívát kínál a közlekedési gondokkal küzdő nagyvárosok számára. Zhuzhou város vezetése most egy 6,5 kilométeres belvárosi ART-vonal bevezetését tervezi, amelyen várhatóan 2018-ban állnak forgalomba a szerelvények.



SZAÚD-ARÁBIA 600 BUSZT RENDEL A DAIMLERTŐL A szaúdi SAPTCO közlekedési vállalat a francia RATP-vel közös vállalkozás keretein belül 600 darab Mercedes-Benz Citaro autóbust rendelt a Daimlertől, amely egyben a német gyártó történetének eddigi legnagyobb megrendelése. Az első 200 darab Citaro G és Citaro Solo típusú járművet már legkorábban 2018-ban leszállítják, a fennmaradó 400 darab pedig várhatóan 2020-ig érkezik meg Riyadh-ba. A buszokat a szaúdi fővárosban nemrég kialakított BRT (Bus Rapid Transit) útvonalakon üzemeltetik majd. A járműveket a gyártó speciális megoldásokkal készíti fel a sivatagi éghajlat extrém körülményei közötti igénybevételre. A csomag a megrendelői igények szerint feljavított légkondicionáló berendezést, az ajtóknál keringetett légbefúvó rendszert, valamint speciális bevonattal ellátott, sötétített oldalablakokat tartalmaz. Minden jármű rendelkezik majd wifivel, az utastérben pedig síkképernyős kijelzőket helyeznek el.

Hírek a világból



AUTOMATA ROBOTBUSZT TESZTEL RENÓBAN A PROTERRA Az elektromos buszokat gyártó Proterra a Nevada állambeli Renói Egyetemmel kezdett közös vállalkozásba. A különleges projektben a renói közlekedési társaság, valamint mérnökök, robotikával és mesterséges intelligenciával foglalkozó szakemberek is részt vesznek. A projekt azt vizsgálja, hogy a városok és lakói hogyan kommunikálnak a vezető nélküli közlekedési rendszerekkel, azonban nem kizárólag a jármű programozásának céljából, hanem annak érdekében, hogy felmérjék, hogyan készíthetik fel a város infrastruktúráját az automata járművek megjelenésére. Ennek érdekében a Proterra egyik modelljét számtalan szenzorral és érzékelővel szerelték fel, majd útjára bocsátották Reno egyik legforgalmasabb utcáján, hogy minél több adatot gyűjtsön útközben. A vizsgálatban magukat a szenzorokat is tesztelik, hogy milyen hatékonyan képesek felismerni az akadályokat, és milyen gyorsan reagálnak rájuk. A különböző szenzorokból begyűjtött adatokból aztán algoritmusok segítségével alkotják újra a busz által érzékelt környezetet további elemzés céljából.

Tisza Gergő

SZALAY-BOBROVNICZ

FŐPOLGÁRMESTER-HELYETTES

Többször is hangsúlyozta, hogy Budapestnek hiteles márkastratégiára, városarculatra van szüksége. Hol tartanak ebben a törekvésben? Milyen eredményeket értek el eddig?

Azt hiszem, hogy Budapest a helyiek szempontjából egy igazán szerethető és az utóbbi időben kifejezetten dinamikus fejlődő város. Ugyanakkor az elmúlt években elmaradt annak megfogalmazása, hogy mi is Budapest, és mit szeretnénk magunkról láttatni. Ezt eddig nem sikerült definiálni. Ezért is alakult meg 2015-ben a főváros városarculattal foglalkozó cége, ami ennek az imidzsnek a definíciójával és láthatóvá tételével foglalkozik. Nyilván a turisztikai szakma is abból tud kiindulni, amit hitelesnek érez a városról magáról. Ha turistaként elmegyünk valahova, akkor szeretnénk megismerni az ott élők által látogatott helyeket, ezeket keressük. Ott akarjuk jól érezni magunkat, ahol a helyiek is jól érzik magukat. Fontos, hogy amit a városról hallunk, látunk, ami reklámmüzenet formájában eljut hozzánk, az köszönjön vissza, amikor elmegyünk az adott városba. Itt kapcsolódik össze, hogy a budapestiekkel hogyan kommunikálunk, amit aztán majd turisztikai termékként szeretnénk megfogalmazni. Mi, akik Budapesten élünk, azt látjuk – és a külföldiektől is ez a visszajelzés érkezik –, hogy a város turisztikai szempontból egyre felkapottabb.

Ön szerint miben piacképes leginkább a főváros, illetve milyen kiaknázatlan területekre érdemes erőforrásokat csoportosítani?

A turisztika mindenképp egy ilyen terület, és rengeteg olyan szegmense van, ami külön is kiemelhető. Évről évre bővül az idelátogató turisták száma. Jelenleg a jó ár-érték aránynak köszönhetjük a turisták nagy részét, de elég nagy potenciál van abban, hogy bővítsük ezt a kört, és a mennyiség mellett a minőségre is koncentráljunk. Akár kulturálisan is (ideértve az építészetet, gasztronómiát, történelmi örökségünket, a zenei hagyományainkat vagy a fürdőkulturánkat, az egészségturizmust) rengeteg olyan terület van, amit a városnak megkéne mutatnia magából. Ezek az adottságok, előnyök rendelkezésre állnak, csupán össze kell fésülni, egy irányba terelni, és jobban láthatóvá tenni őket.

Ebben a BKV-nak is lehet szerepe.

Mind a budapestiek, mind a turisták szem-

pontjából a BKV egy, a várossal összeforrt cég, tevékenység. Ha a budapestieknek értékelniük kellene a várost, a közlekedést biztosan az első három között említék. Mivel a közösségi közlekedés nagy rendszer, valamilyen módon kapcsolatba kerül a BKV-val, aki a városba jön.

A nosztalgiajáratok mennyire részei a városnak? Mennyire népszerűek, mennyire férnek bele ebbe a kulturális képbe?

Abszolút. Azt gondolom, hogy ez egy színes folt a város életében. Egyrészt azt a fajta régi identitást, hagyományokat hozza vissza, amelyek sokaknak még élnek az emlékeztetésben, esetleg történeteket hallottak róluk. Másrészt rengeteg turista unikumként tartja számon ezt a programlehetőséget, és nagyon élvezik, hogy ilyen szépen karbantartott járműveken utazhatnak, valódi időutazáson vehetnek részt. Mindenképpen pluszt jelent a város pezsgő, izgalmas kulturális arcában. Népszerűségét pedig az is mutatja, hogy folyamatosan bővül a nosztalgiapalette.

Idén Budapest ad otthon a vizes VB-nek. Mekkora lehetőség ez a fővárosnak, és milyen területek profitálhatnak leginkább ebből?

Ez a legnagyobb sportesemény, amelynek a város valaha a házigazdája volt. Rengetegen fogják élőben követni itt a helyszíneken is, akik pedig nem jönnek ide, ők a tévéképernyőkön keresztül követik majd az eseményeket.

Azt gondolom, csupa olyan helyszínt sikerült választani, amittől a világon bárhol fel fogják kapni az emberek a fejüket. Ez nem csak turisztikailag, hanem gazdaságilag is nagy potenciál, hiszen a város alkalmas arra, hogy ilyen léptékű sporteseményeket rendezzen, és ezt most meg is tudjuk mutatni.

Véleményem szerint jó út lenne a fővárosnak, ha ezen a piacon meg tudnánk jelenni, hiszen több sportág keres EB- vagy vb-helyszínt évről évre. Az elmúlt években a kormány rengeteg pénzt áldozott a sportinfrastruktúra, a főváros pedig az alpinfrastruktúra fejlesztésre – akár a közlekedésbe, akár az utakba, a köztisztaság-



ba vagy a közrendbe. Ezek ugyan nem érintik közvetlenül a sporteseményt, az arról való véleményt azonban befolyásolják – nem utolsósorban pedig Budapestet fejlesztik, építik.

Van valami speciális elvárás a BKV-val szemben a FINA idejére?

Előfordulhat, hogy lesznek technikai kihívások, de nem igazán választanám szét, hogy most a FINA alatt a BKV-nak hogy kell működni, és egyébként hétköznapi módon hogy kell. A BKV egy hatalmas, jól működő, világszínvonalú és nemzetközi szintű szolgáltatást nyújtó cég, amelynek az év másik 350 napján is ugyanolyan minőségben kell szolgáltatnia, és szolgált is. A tulajdonosi elvárás ugyanennek a minőségnek a fenntartása.

A Liget Budapest projekt a legátfogóbb nagyprojektek között a világ négy legjobb terve közé került MIPIM-en, a cannes-i nemzetközi ingatlan szakkonferencián. Mit jelent ez az elismerés Budapestnek? Hogyan lehet ebből regionális előnyt kovácsolni?

Az elmúlt két év tapasztalatai után nagyon jó visszajelzéseket kaptunk, és nemcsak a Liget Budapest kapcsán, hanem a fővárosban zajló fejlesztéseket, stabilitást illetően is.

KY ALEXANDRA

„A FŐVÁROS SZOLGÁLTATÁSOKAT AD
AZ ITT ÉLŐKNEK, ÉS FONTOS, HOGY
ÍGY TEKINTSÜNK MINDEN EGYES
FEJLESZTÉSRE, HISZEN A CÉL AZ,
HOGY A BUDAPESTIEK KÉNYELMES,
MINŐSÉGI, JÓL FELHASZNÁLHATÓ
SZOLGÁLTATÁST KAPJANAK.”

A jelenlétünk is nagyon jó visszhangot kapott, remek standdal sikerült kimenni. Elmondhatjuk, hogy az ingatlanszakma krémjét jelentő jelenlévők nagyon érdeklődnek Budapest iránt. Fontos szempont, hogy Budapest stabilitást tud mutatni; már az előző ciklusban megszűltek azok a 2020-ig, illetve 2030-ig zajló stratégiai fejlesztési tervek, amelyekhez a város azóta is tartja magát, és amelyek alapján a fejlesztéseit végrehajtja. Egy befektetési környezetben fontos szempont, hogy kiszámítható legyen, ami egy városban történik. Az elmúlt évek és a jelen is azt mutatja, hogy Budapest egyre népszerűbb a befektetők szempontjából, ami nyilván a szerencsés adottságoknak is köszönhető. De az a rengeteg fejlesztés és beruházás, ami az elmúlt években a fővárosban történt, megint csak arra erősít rá, hogy ez igenis egy nagyon kíváncsú célpont a befektetők számára. Az Expo Real és a MIPIM olyan alkalmak, ahol befektetőkkel, döntéshozókkal találkozhatunk, ezért is fontos, hogy ezeken az eseményeken láttassa magát a város. Más-

részt ezeken a helyeken látjuk mi is, hogy mik a legújabb trendek. Lehet találkozni azzal az iránnyal, ami az ingatlanszakmát a következő években determinálja, és fontos, hogy a főváros ezt első kézből megkapja.

Milyen jelentősége van a fővárosi intézmények olyan széles körű összefogásának, mint a közelmúltbeli MÜPA hajóállomás-átadó?

Érdekes, hogy néha ezek az együttműködések a mi szemszögünkben azért tűnnek nehezebbnek, mert mégiscsak különböző intézményekkel, különböző autoritásokkal kell összefognunk. Ugyanakkor azok számára, akikért ezt megvalósítjuk, nem lényeges, hogy a BKK, a BKV, a Nemzeti Múzeum vagy a MÜPA külön entitások. Persze a felhasználóknak az számít, hogy ha szeretnének elmenni egy gyönyörű útvonalon a MÜPA-ba, lassan csordogálva megalapozni az esti koncertet, akkor ezt kényelmesen megtehetik.

Alapvetően a főváros is szolgáltatásokat ad az itt élőknek, és fontos, hogy így tekintsünk

minden egyes fejlesztésre, hiszen a cél az, hogy a budapestieknek kényelmes, minőségi, jól felhasználható szolgáltatás legyen. Ennek az új hajóállomás jó példája, amely esetében remekül sikerült az együttműködés.

A hajózásban lehet most valami fejlesztési lehetőséget látni?

A Duna az egyik olyan rejtett erőforrás, amely még inkább kiaknázható lenne. Nem véletlen, hogy a főváros különböző ötletpályázatokkal is segíti a hasznosítását, például a RAK PARK pályázattal. Mi ezt kulturális oldalról közelítjük meg, tavaly debütált a Dunapest, és idén ősszel is lesz, illetve hamarosan ideiglenes jelleggel egy szobrot helyezünk el a Dunában. Szeretnénk, hogy a Duna sokkal inkább a fővárosiak életének része legyen, nemcsak gondolkodásban, hanem infrastrukturálisan is, és ez éppen a hajózás fejlesztésével lenne elérhető.

Fodor Zsanett

BOLLA TIBOR

ELNÖK - VEZÉRIGAZGATÓ

Május elején lezárultak a bértárgyalások, és aláírták a 2017. évi bérfejlesztésről szóló megállapodást. Hogyan értékelné a mostani bértmegállapodást?

Úgy gondolom, hogy hosszú idő óta először sikerült olyan mértékű bérfejlesztést végrehajtani a BKV-nál, amely nagyságrendekkel javít majd a legalacsonyabb fizetéssel rendelkező munkavállalók helyzetén, és egyben fontos lépéseket tettünk a hiányszakmák, valamint az elmaradt bérek problémájának rendezése felé. Ez természetesen egy hosszabb folyamat, de komoly eredménynek tartom, hogy a tulajdonosi szándék és a lehetőségek találkoztak, így a mostani bérfejlesztés, akár az általános alapbéremelés tekintetében is többszöröse annak, amit az eddigiekben nyújtani tudott a Társaság, és ennek őszintén örülök.

Olvashattuk, hogy a bérfejlesztés átlagos mértéke 15%, ez azonban nem egységesen oszlik meg a munkavállalók között. Hogyan működik ez a gyakorlatban?

A 15% tulajdonképpen az a keretösszeg, amelyből a mostani bérfejlesztést meg lehetett valósítani, ennyivel növekedett a bérköltségünk, ebből gazdálkodhattunk. A célunk az volt, hogy ezt az összeget a szakszervezetekkel együttműködve a lehető legeredményesebben osszuk el a dolgozók között, a bérfejlesztés széles körben – ugyanakkor azokon a területeken, ahol a leginkább szükség volt a korrekcióra – célzottan fejtse ki a hatását. A most végrehajtott bérfejlesztés egységesen 10%-os mértékű, de minimum 28000 forint összegű, január 1-ig visszamenően. Ez alapbérfejlesztés, ennyivel emelkedik a dolgozók fizetése, ebből minden munkavállaló részesül. A százalék mellett a minimálösszeg meghatározása azért is fontos, mert például a fizikai dolgozók esetében ez önmagában 10-15% közötti, de akár 15% feletti személyialapbér-növekedést is eredményezhet, szolgálva ezzel is a jövedelmek felzárkóztatását, amely a bérfejlesztés egyik fő szempontja volt.

Az alapbéremelésre fordított összegben felül elkülönített 5%-ot pedig teljes egészében a bérfelzárkóztatásra fordítottuk, azokban a munkakörökben, illetve területeken dolgozók kapták, akiknek a leginkább elmarad a bére a piaci átlagtól.

Milyen további, lényegesebb elemeket emelne ki a megállapodásból?

Fontosnak tartom például, hogy a korábban említett fizikai dolgozók, köztük a hiányszakmának minősülő szakmunkások bérekörrekcióján kívül az alacsony és az átlagos fizetéssel rendelkező járművezetőink kiemelt mértékben részesültek a béremelésből. Ez megközelítően 13% és 23% közötti növekedést jelent, így a pótlékokkal és egyéb juttatásokkal együtt nettó 200 000 forint körüli havi jövedelemmel számolhatnak még a kezdő járművezetők is. Ezen felül – a teljesség igénye nélkül – az általános bérfejlesztésen túl további intézkedéseket is végre tudtunk hajtani. Például megemeltük a minimális óradíjat, illetve a járművezető tanulók bére is jelentősen nőtt, valamint a minőségi munkavégzésért járó díjazás összegén is sikerült emelni.

A tárgyalások kezdetén arról is szó esett, hogy mind a munkáltató, mind a szakszervezetek részéről elképzelhető lenne egy több évre szóló megegyezés, végül azonban csak a 2017-es évre született megállapodás. Mi ennek az oka?

Valóban felvetődött a több évre szóló megállapodás igénye mindkét fél részéről, hiszen az eddigiekben a források szűkössége okán csak a legrövidebb távon gondolkodhattunk, hosszú ideje csak olyan megállapodások születettek, amelyek csak a legközelebbi jövő sürgető kérdéseit rendezhették. Ez egy valós igény, amely hosszú távon nyújtana biztonságot és perspektívát a munkavállalók számára, illetve a megfelelő számú és képzettségű munkaerő megtartása szempontjából egy kézzelfoghatóbb garanciát jelentene a Társaság fenntartható működésére vonatkozóan. Bár az igény megfogalmazódott, jelenleg ennél szűkebb keretek között mozoghattunk, köztudott például, hogy az Üzleti Tervünk, illetve a Főváros költségvetése is csak egy évre szól, így olyan hosszú távú garanciákat, amelyek túlmutatnak ezen az időkereten, nem volt mód beépíteni,



már csak a források végessége miatt sem. Tehát az elsődleges szempont most az volt, hogy a jelenleg rendelkezésre álló igen jelentős összegből a legtöbbet hozzuk ki egy 2017-re vonatkozó, de a várható hatásait tekintve előremutató megállapodással.

Hogyan látja most – a májusi bérfejlesztést követően – a Társaság versenyképességét a munkaerőpiacon? Látszanak-e már a hatásai a bérfejlesztésnek?

Mivel nagyon rövid idő telt el a bértmegállapodás megkötése óta, így még korai lenne hosszabb távú hatásokról beszélni. Emellett ez nem is tekinthető egy lezárt folyamatnak, hiszen a munkaerőhiány országos szinten, több szakmában is általános probléma, ezekre pedig hosszabb távon fel kell készülnünk. Kézzelfogható életpályamodellekre van szükség, olyan hosszú távú stratégiát, illetve konkrét programokat kell kidolgoznunk, melyek a következő években is biztosítják majd a szakszerű, megfelelő minőségű és létszámú munkavállalókat a Társaság számára. Ennek érdekében tettünk már lépéseket, többek között csatlakoztunk az Országos Foglalkoztatási Közhasznú Nonprofit Kft. képzési programjához, ahol 150 járművezető támogatott

képzésére, majd alkalmazásukra nyílt lehetőségünk, továbbá a tavalyi évtől együttműködünk a győri Széchenyi István Egyetemen, és partneri megállapodást kötöttünk a Dunaújvárosi Egyetemen is, amelynek keretei között gépészmérnök, anyagmérnök és mérnökinformatikus hallgatóinak gyakorlati képzésében, illetve szakmai gyakorlatában is részt veszünk.

Előreláthatóan még idén ősszel megkezdődnek az M3 vonal felújítási munkálatai, amely az utóbbi 15 év legnagyobb közlekedési beruházása lesz. Ez jelentős többletfeladatok elé állítja a Társaságot. Hogy állnak most a forgalompótlás előkészületei?

Természetesen jó ideje készülünk már az M3 felújításával kapcsolatos feladatainkra. Az új és használtautóbusz-beszerzéseinket, illetve meglévő szerződéseink opciós lehívásait úgy időzítettük, hogy a BKK által meghatározott ütemezés szerint a megfelelő mennyiségű többletjármű rendelkezésre álljon. Június közepén például 31 darab vadonatúj csuklós Mercedes autóbusz áll forgalomba úgynevezett rendelkezésre tartási konstrukció keretein belül, júliusban pedig újabb 15 darab szóló Mercedes autóbusz is megkezdte üzemét. Az év első negyedében már megvásároltunk 40 szóló hibrid üzemű Volvo autóbuszt, ezeken a nyár folyamán elvégezzük a fővárosi igényekhez alkalmazkodó és a budapesti arculatra történő átalakításokat. A metrópótláshoz szükséges járműmennyiség biztosítása érdekében már zajlik 33 darab, korábban célirányosan metrópótlási feladatokra félreállított csuklós Ikarus 280-as és 435-ös műszaki, esztétikai rendbetétele. A meglévő csuklós Volvo autóbuszflotta felújítása is az ütemezés szerint folyik. Várhatóan október, november környékén – meglévő opció lehívásával – további 31 darab új Mercedes autóbuszt állítunk forgalomba, és ezen felül is tervezünk további új, illetve használt szóló és csuklós járműbeszerzéseket az anyagi forrásaink és a rendelkezésre álló idő szabta kereteken belül.

Az elmúlt hetekben számos esetben hibásodtak meg az M3 felújított szerelvényei, legutóbb például az utasok percekig nem tudták elhagyni a járművet az egyik állomáson. A sajtotban megjelent hírek szerint ezek a hibák már az utasbiztonságot veszélyeztetik, igaz ez?

„Kézzelfogható életpályamodellekre van szükség, olyan hosszú távú stratégiát, illetve konkrét programokat kell kidolgoznunk, melyek a következő években is biztosítják majd a szakszerű, megfelelő minőségű és létszámú munkavállalókat a Társaság számára”

Nem, ez nem igaz. Az M3 vonal biztonságos, a régi és az új szerelvények egyaránt, az utasbiztonságot semmi sem veszélyezteti. Igaz, hogy voltak, illetve vannak hibák, és ebből adódóan leállások is, azonban ezek a legtöbb esetben alkatrész-meghibásodások, például többször előfordult, hogy ki kellett állítani a forgalomból azokat a szerelvényeket, ahol az ajtónyitást jelző kontrollrendszer hibájából a metróvezető úgy érzékelte, hogy nyitva van az ajtó. Az ajtó rendben záródott, csak a vezetőnek küldött jelzés volt hibás. Ilyenkor a protokoll szerint ki kell állnia a forgalomból...

Valami oka mégiscsak van, hogy az összes szerelvényt ki kellett állítani a forgalomból...

A legutóbbi ilyen meghibásodást követően Magyarországra kértük a gyártó Metrowagonmash Nyrt.-t tulajdonló Transmash Holding vezetését, és azonnali megoldást követeltünk tőlük. Ennek eleget is tettek, június utolsó hétvégéjén több mint húsz orosz mérnök és szakember – a főkonstruktorral, a minőségbiztosítási vezetővel, illetve a járműtervezés főmérnökével együtt vizsgálta át az összes ilyen szerelvényt, és végül megtalálták a legutóbbi hiba forrását. Ez egyetlen kábel – optikai csatoló elem – kontakthibájából adódott. Tekintve, hogy a szerelvényben közel 1000 csatlakozó és nagyjából 15 kilométer kábel található a metróban, így a probléma lokalizálása időigényes volt. Ezt a hibát a mérnökök viszont egy-két óra leforgása alatt véglegesen elhárították. Egy járműfelújítás után előfordulhatnak olyan esetek, amikor valami nem megfelelően működik. Gondoljunk csak az Alstom szerelvények forgalomba állítására, ahol szintén gyakoriak voltak a meghibásodások, pedig az egy új szerelvény volt, ez akkor azt eredményezte, hogy a szerződést annak idején fel is kellett bontani. A felújított szerelvények esetében a nem biztonságkritikus meghibásodásoknak az előfordulása elért egy olyan gyakoriságot, amely mellett már nem mehetünk el szó nélkül, mert már az utasforgalom lebonyolítását befolyásolja. Ép-

pen ezért múlt héten tárgyaltam az orosz cég vezérigazgatójával, illetve a tulajdonos-vezérigazgatóval, akiket tájékoztattam a helyzetről, nyomatékosítva a szerződésben vállaltakat. Azonnali intézkedést kértem tőlük, amelyre határozott ígéretet kaptam.

Úgy tudjuk, hogy különböző szankciókat is kilátásba helyezett a BKV, például 800 millió forint összegű kötbért. Ez egy igen nagy összeg, amely komolyabb hibákra utal...

Fontos tisztázni egy félreértést, mert ezt sokan tévesen kötik össze a szerelvények meghibásodásaival. A kötbérigényünk – az első kötbérkövetelést már be is nyújtottuk – legnagyobb részét abból ered, hogy az orosz fél késve teljesít, a szerelvények leszállításában komoly csúszás tapasztalható. Ezt a két dolgot érdemes elválasztani egymástól. Jelenleg nagyjából 6-8 hét lemaradásról beszélhetünk, de mivel a projektből még egy év hátra van, ez a lemaradás még behozható. Természetesen ha a csúszás növekszik, ezzel együtt a kötbér is, amelyet a szerződés alapján érvényesíteni fogunk.

Tehát ez azt jelenti, hogy ezek a szerelvények nemsokára ismét forgalomba állhatnak...

Természetesen, csak időlegesen vontuk ki a forgalomból ezeket a járműveket, hogy alaposan átvizsgálhassuk őket. A korábban említett orosz mérnököket azért is hívtuk Budapestre, hogy ne kelljen a szerelvényeket folyamatosan kiállítani a forgalomból. Meggyőződésem, hogy ezeket a bosszantó hibákat hamar kiszűrjük, és a rendszer beáll a normális működésre, mint ahogy a kezdeti problémák után az Alstom szerelvények is. Érdemes tisztázni, hogy a projektben résztvevő szakemberek és a mérnökeink szerint is ez egy jó konstrukciójú szerelvény, semmilyen olyan hibát nem találtunk, ami ennek az ellenkezőjére utalna, így semmi akadálya annak, hogy ezek a járművek a terveinknek megfelelően a következő 25-30 évben rendben és kiszámíthatóan szolgálják a fővárost.

Tisza Gergő

RADNAY TIBOR

METRÓ FELÚJÍTÁSI PROJEKT IGAZGATÓ



Mikor kezdődhet leghamarabb az M3 metróvonal felújítása?

Pontos dátumot megjelölni még nagyon nehéz, hiszen a közbeszerzési eljárások bírálata folyamatban van, de azok eredményes zárása esetén 2017. július végén a szerződések aláírásra kerülhetnek a nyertes ajánlattevőkkel, és ezt követően az év második felében elkezdődhet a 3-as metró felújítása.

Pontosan milyen forrásból származik a rekonstrukcióra fordítható keretösszeg?

A projekt megvalósítása európai uniós forrásból történhet. A 2016. május 5-én aláírt támogatási szerződés alapján a BKV Zrt. az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program (IKOP) keretében 137,5 milliárd forint vissza nem térítendő támogatásra tarthat igényt. Az Európai Unió infrastrukturális nagyprojektek szaktanácsadó testülete, a JASPERS támogathatónak ítélte a rekonstrukciót, a testület által készített dokumentumok alapján az Európai Bizottság dönt a pályázatunkról.

Mi az M3 metróvonal infrastruktúra rekonstrukciójának fő célkitűzése?

Kiszámítható, kulturált, európai színvonalú metrót érdemel az M3-as vonal utazóközönsége a tervezett további 30 évben. A teljes pályaszervezet megújul, megtörténik az elektromos és gépészeti rendszerek cseréje, ami lehetővé teszi, hogy a metró óránként 80 kilométeres sebességgel haladjon. Az utasok biztonságát szolgálja az új tűzvédelmi rendszer, amely nagy teljesítményű szellőztető és vízködoltó berendezéssel egészül ki. A biztonsági fejlesztések keretében az állomásokon 340 segélykérő berendezést telepítenek, továbbá 500 IP-kamera és 160 monitor segítségével folyamatosan nyomon követhetők lesznek az utasforgalmi terek eseményei, ami szükség esetén gyorsabb és hatékonyabb beavatkozást tesz lehetővé. Az állomások az egyedi jellegzetességek megtartásával újulnak meg, maradnak a megszokott színek. A hagyományos világítást energiatakarékos LED-es lámpák váltják fel, és megújul az utastájékoztató rendszer is, 2060 új hangszóró,

180 vizuális információs tábla, 300 központi vezérlésű óra telepítését tervezzük. Az utasok felszínre jutását szolgáló mozgólépcsők cseréje, illetve egyes helyeken új mozgólépcsők teszik kényelmesebbé az utazást.

A felújítás során a megállókat teljes körű akadálymentesítése is megvalósul?

Az akadálymentesítést kiemelt figyelem és érdeklődés kíséri. A 3-as metró építésekor az egyenlő esélyű hozzáférés biztosítása még nem jelentett elvárást. Az alapgeometria megtartása mellett egyik állomáson sem lehetséges felvonók beépítése és felszíni kapcsolatok kialakítása, a szerkezetbe való beavatkozás pedig jelentős anyagi ráfordítást igényel, és műszaki problémákat vet fel. A projekt előkészítése során részletes vizsgálat készült az állomások fontosságáról három szempont alapján: a tervezők értékelték az utasforgalmat, az alternatív útvonalak utazási idejét és a közintézményi hasznosságot. Az eredmények kombinációjából kialakult egy rangsor, ami a finanszírozási keretösszeg figyelembe vételével meghatározta, mely állomásokon épülhet felvonó. A teljes körű akadálymentesítés nem valósul meg, de a tervek szerint a felújítás után tizenkét állomás lesz a csökkentett mozgásképességű utasok számára is megközelíthető. Az akadálymentes környezet kialakítása a látásukban, hallásukban, értelmi képességeikben korlátozott emberek számára is fontos, ezért egyértelmű jelzésekkel, audiovizuális eszközökkel, belsőépítészeti megoldásokkal, látható és tapintható alakzatokkal kívánjuk megkönnyíteni közlekedésüket.

Várhatóan mikor fejeződnek be a munkálatok?

A három szakaszban és négy ütemben zajló felújítás várhatóan három évig tart majd, tehát ha a kivitelezési munkálatok a jelenlegi tervek szerint kezdődnek, akkor 2020 második felének elején már a megújult vonalon, korszerű körülmények között utazhatnak a hármas metró utasai.

Az M3-as metróvonal infrastruktúra rekonstrukcióját Társaságunk 2015. szeptember 1-jén létrehozott szervezeti egysége, a Metró Felújítási Projekt Igazgatóság koordinálja. Az Igazgatóság feladata a kivitelezési és tervezési munkák, engedélyezések, közbeszerzési eljárások előkészítése, a beruházás finanszírozási kérdésének megoldása. A metrófelújítás néhány aktuális kérdésére a szervezet projektigazgatója, Radnay Tibor válaszolt.

Mit lehet tudni az M3-as metróvonal felújítására érkezett kivitelezési ajánlatokról?

Mennyire igazodnak az előirányzott 137,5 milliárd forintos pénzügyi kerethez?

A metróvonal felújítására kiírt kivitelezői közbeszerzési eljárásokra beérkezett ajánlatok árai még mindig magasabbak az előzetesen becsült költségnél, de lényegesen kedvezőbbek az előző – eredménytelenül zárult – eljárás során beérkezett ajánlatoknál. Az ismételt, 2017 márciusában kiírt közbeszerzési eljárásokat már a kiviteli tervek alapján tettük közzé, újragondoltuk az előző eljárásra beérkezett ajánlattevői kérdések alapján a szerződéses feltételeket, és csökkentettük a felújítás műszaki tartalmát is. Az árak valóban mérséklődtek, de még mindig 27 százalékkal magasabbak a mérnöknárnál.

Fenyvesi Máté

DR. VUKMAN LÁSZLÓ

BELSŐ ELLENŐRZÉSI FŐOSZTÁLYVEZETŐ



Mióta dolgozik Társaságunknál, és hogyan képzeljük el egy belső ellenőrzési főosztályvezető munkakörét?

2015 januárjától dolgozom a Társaságnál, ahol 2015. július 6-a óta vezetem a Belső Ellenőrzési Főosztályt. Feladatom, hogy kialakítsam és megszervezzem az éves munkaterv végrehajtását, biztosítsam a szükséges erőforrásokat, kijelöljem az egyes vizsgálatok főbb fókuszait, illetve – szükség szerint – magam is közvetlenül részt veszek az egyes vizsgálatok lefolytatásában. Emellett rendszeresen beszámolok a Vezetői Értekezlet és a Felügyelő Bizottság számára az elvégzett vizsgálatok főbb megállapításairól, a megtett javaslatokról és az azok alapján kiadott feladatok végrehajtásának alakulásáról. Természetesen nagyon fontos a tanácsadói funkció, hiszen javaslataimmal erősít(het)em az egyes szakterületek hatékonyság-, gazdaságosság- és eredményességjavítást célzó kezdeményezéseinek megvalósulását is. Nem véletlen, hogy az elmúlt év során gyakorlatilag az összes telephelyünket meglátogattam, mert csak így tudtam közelebről megismerni a kollégáinkat, napi tevékenységüket, esetleges problémáikat, és ezen látogatások alkalmával

számos olyan javaslat, kérés, ötlet hangzott el a munkatársak részéről, amelyek később hasznosultak is a vizsgálatok során.

Milyen metodika mentén végzi el a munkáját?

A mi munkánk módszertana korábban az egyes szakterületek által javasolt témakörök feldolgozásán alapult, az egyes vizsgálatok pedig a személyes interjúkra, dokumentumok, adatok ellenőrzésére és elemzésére épült. Egy tavaly végrehajtott projekt eredményeként, a szakterületekkel szoros együttműködésben kialakítottuk a társasági szintű egységes kockázatfelmérési és -kezelési irányelveket, majd a feltárt kockázatok értékelése után elkészítettük a Társaság úgynevezett kockázati térképét. Ezt úgy kell elképzelni, hogy az egyes területek felelős szakértőivel közösen, a feltárt le-

hetséges kockázatok az azok várható hatása, illetve bekövetkezésének valószínűsége alapján értékeltük, rangsoroltuk, és meghatároztuk azok elkerüléséhez szükséges legfontosabb teendőket. Mindehhez természetesen informatikai támogatás is tartozik, aminek segítségével „egy gombnyomással” rangsorolhatók az egyes kockázatok, és nyomon követhető az egyes akciótervek végrehajtásának alakulása. Az idei évben már erre a metodikára alapoztuk a munkatervünk kialakítását, de természetesen az adatkérések és a személyes beszélgetések továbbra sem maradnak el.

Főosztályvezetőként milyen intézkedéseket, változtatásokat hajtott végre, amióta a belső ellenőrzés élére került?

A kérdésre először azzal felelek, hogy min nem változtattam: szeretek stabil, kipróbált és megbízható csapattal dolgozni, így személyi változásokat nem kezdeményeztem, mivel mindegyik kollégámmal megtaláltam az összhangot. Ami változott: én is, kollégáim is rendszeresen ellátogatunk az egyes telephelyekre, hogy közvetlenül szerezzünk az adott témákban tapasztalatot. Fontosnak tartom, és ezt minden kollégámtól megkövetelem, hogy egy-egy vizsgálat ne a számonkérésről szóljon

elsősorban, hanem annak fókuszsa a tevékenység javítása, fejlesztése legyen, ehhez pedig elengedhetetlen a jó partnerség és az egyenrangú párbeszéd, a józan vita.

Fontos változás az előző kérdésnél említett egységes kockázatkezelési rendszer bevezetése, amire nemcsak a felügyeleti szerveink ajánlása miatt került sor, hanem mert a Társaság vezetése is fontosnak és szükségesnek tartotta egy ilyen egységes rendszer kialakítását. Ennek egyik következményeként a kockázatkezelési tevékenység koordinációja a közel múltban szervezeti szinten is átkerült a Fejlesztési és Koordinációs Igazgatóságtól (FKI) főosztályunkhoz, a szabályzat is ezeknek megfelelően változik majd az idei év során. Ugyancsak változik a Belső Ellenőrzési Kézikönyv, ami tükrözni fogja fentiekben túl a napi munkában, annak adminisztrációjában, a vizsgált területekkel folytatott konzultációban stb. a kollégáimmal közösen kialakított kisebb-nagyobb változtatásokat.

A belső ellenőrzés témája nem feltétlenül tartozik a legnépszerűbb területek közé a vállalatok életében. Miért elengedhetetlen egy ilyen főosztály működése?

Több ismerősöm és barátom is felvetette már ezt a kérdést, de én ezt máshogy közelítem meg: nem gondolom, hogy egy munkakört, egy tevékenységet annak vélt vagy valós „népszerűsége” alapján kellene megítélni, hanem aszerint, hogy előmozdítja-e az adott társaság szabályos, gazdaságos, hatékony működését. Véleményem szerint a mi munkánk is erre hivatott: ha hiányosságot tapasztal, felhívja a figyelmet annak kijavítására, az alkalmazott gyakorlat megváltoztatására. Az pedig nem szorul bővebb kifejtésre, hogy a közösségi közlekedésben miért fontos a szabályok betartása és ezáltal a forgalom biztonsága. Ha pedig egy jó ötlettel, javaslattal találkozunk, akkor felhívjuk a menedzsment és/vagy a Felügyelő Bizottság figyelmét annak ésszerűségére, a megvalósításának szükségességére.

Varju Kitty



IDÉN IS A KÖZVETLEN ÉLMEZŐNYBEN VÉGEZTEK MUNKATÁRSAINK A VILLAMOSVEZETŐ EURÓPA-BAJNOKSÁGON



Magyarország az egyik legeredményesebb a villamosvezetők európai bajnokságában. A jó szereplés idén sem szakadt meg, a Ledniczki Zsuzsanna – Nagy Ferenc párosunk 6. helyen zárta a vetélkedést, amelyben 14 nemzet 23 városának együttese versengett, míg a hölgyek versenyében Ledniczki Zsuzsanna ezüstéremmel térhetett haza Teneriféről.

Június 4-én a Kanári-szigetek legnagyobbika, Tenerife adott otthont a Villamosvezető Európa-bajnokságnak, ahol 14 ország 23 városának csapatai mérték össze tudásukat, ügyességüket, hogy kiderüljön, mely országok büszkélkednek a legjobb villamosvezetőkkel. Társaságunkat idén Ledniczki Zsuzsanna és Nagy Ferenc képviselte. Bátran kijelenthetjük, hogy rutinos és tapasztalt párossal képviseltettük magunkat a megmérettetésen, hiszen Zsuzsanna 2006 óta tagja a BKV-nak, míg Ferenc 2001-től látja el feladatát Társaságunknál. A budai vonalakon közlekedő duónknak nem volt ismeretlen a nemzetközi szereplés, csapatban Zsuzsanna 2012-ben aranyérmes lett a kiírás első, drezdai állomásán, Ferenc pedig a 2014-es barcelonai versenyen csapatban a 6. helyen végzett. A versenyt két fordulóban bonyolították le. Az első fordulót a házigazdák kezdték, a mieink címvédőként, másodikként futottak neki a küzdelemnek, a további sorrend pedig sorsolás szerint történt. A második fordulóban az indítási sorrendet az első forduló eredménye határozta meg. Öt versenyszámban indult a 23 csapat: először letakart kilométerrával kellett elérni a 30 km/h-s sebességet, majd minél közelebb kellett megállni a kijelölt ponthoz – a kellő fékpozíció megadására csak a művelet elején volt lehetőség. A második feladat során a párosok egyik tagjának egy bábut kellett elhelyeznie a sínek mellett úgy, hogy a villamos minél közelebb, érintés nélkül elhaladjon mellette. A következő két feladványban a célfékezés volt a főszerep: először a jármű negyedik ajtaját kellett egy adott helyen megállítani, míg a következőben a villamos vége volt a viszonyítási pont. A versenyt a hagyományoknak megfelelően a legnépszerűbb és egyben az egyik leglátványosabb feladattal, a villamos-bowlinggal zárták.

A verseny Párizs sikerével zárult, míg csapataink a 23-as mezőnyből az előkelő 6. helyezést szerezte meg. A ráadást pedig Ledniczki Zsuzsanna szolgáltatta, aki a hölgyek csatájában a dobogó második fokára állhatott fel. A jövő évi megmérettetés Stuttgartban lesz, bíznunk benne, hogy a remek szereplés ott sem marad el.

A szerkesztőség nevében gratulálunk kollégáink eredményeikhez!

Fenyvesi Máté

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG

ORSZÁGOS JÁRMŰVEZETŐI VERSENY (SZEGED, 2017. MÁJUS 12-13.)

2017. május 12-én és 13-án Szegeden rendezték meg a Tömegközlekedési Járművezetők Országos Versenyét, melyen a BKV Zrt.-t a 2016. évi társasági vetélkedő legjobbjai képviselték. Az autóbusz, trolibusz és villamos kategóriákban meghirdetett versenyre 3-3 kétfős csapattal neveztünk.

A házigazda Szegedi Közlekedési Kft. a Szeged Plázában kialakított versenyközpontban fogadta az ország különböző pontjairól érkező csapatokat. A regisztrációt követően az ünnepélyes megnyitón Dr. Majó-Petri Zoltán, a Szegedi Közlekedési Társaság ügyvezető igazgatója köszöntötte a résztvevőket, majd ismertette a két nap programját. Az első napon elméleti feladatok, a második napon gyakorlati kihívások várták a versenyzőket.

Az elméleti feladatok megoldására a trolibusz telephelyen került sor. A versenyzőknek fél óra állt rendelkezésükre a számítógép által „feldobott” 200 kérdés megválaszolására.

Az agytornát követően a másnapi gyakorlati versennyel kapcsolatos fontos információkat ismerték meg a versenyzők.

A vasárnap reggel kezdődő gyakorlati versenyek különböző helyszíneken zajlottak. Az autóbusz kategória 18 csapata a Szeged Pláza parkolójában, míg a 14 villamos járművezető a Pláza előtti villamos-végállomáson versengett. A 6 trolibuszos csapat tagjai a telephelyen belül felállított ügyességi pályán bizonyíthatták felkészültségüket.

A versenyközpontban több kiegészítő program is szórakoztatta a jelentős számú érdeklődőt, amelyek közül talán legnagyobb sikere a villamoshúzó versenynek volt.

A vidám hangulatú két nap azonban a szakmai tapasztalatcsere mellett igazi izgalmakat is hozott. Verseny volt a javából, ahol győzteseket is hirdettek!

Autóbusz kategóriában a dobogó harmadik fokára a Haibach János, Szilágyi Lajos alkotta BKV-s páros léphetett fel, megelőzve az ugyancsak BKV-s Szabó András, Szakács Péter duót.

Autóbusz kategória helyezettjei:

1. **MVK Zrt. (Miskolc)**
2. **DKV Zrt. (Debrecen)**
3. **BKV Zrt. (Budapest)**
4. **BKV Zrt. (Budapest)**

Villamos kategóriában negyedik helyezett lett a Kovács Attila, Ocskay Zoltán alkotta BKV csapat.



Villamos kategória helyezettjei:

1. **SzKT Kft. (Szeged)**
2. **MVK Zrt. (Miskolc)**
3. **DKV Zrt. (Debrecen)**
4. **BKV Zrt. (Budapest)**

Trolibusz kategóriában Lengyel Flórián és Őri Attila alkotta BKV csapat érte el a 4. helyezést.

Trolibusz kategória helyezettjei:

1. **SzKT Kft. (Szeged)**
2. **SzKT Kft. (Szeged)**
3. **DKV Zrt. (Debrecen)**
4. **BKV Zrt. (Budapest)**

Az autóbusz kategória legeredményesebb elméleti versenyzőjének felajánlott különdíjat kollégánk, Szakács Péter vehette át, aki 30 perc alatt 181 helyes választ adott.

A vetélkedőn résztvevő BKV-s járművezetőket partnerbiztosítónk is támogatták. A legeredményesebb autóbusz és trolibusz csapatnak a Generali Biztosító Zrt., míg a villamos csapatnak az Uniqa Biztosító Zrt. ajánlott fel különdíjat.

A verseny zárásaként kihirdettük, hogy a 2018. évi verseny házigazdája a Budapesti Közlekedési Zrt. lesz.

Berhidi Zsolt Ferenc



Me ugorjon

BALESET ÉRHETI







Városi Tömegközlekedési Múzeum

25 ÉVES A SZENTENDREI VÁROSI TÖMEGKÖZLEKEDÉSI MÚZEUM. A BKV SZAKEMBEREINEK ÉS A KÖZLEKEDÉS IRÁNT ÉRDEKLŐDŐKNEK RÉGI VÁGYA VÁLT VALÓRA, AMIKOR 25 ÉVVEL EZEŐTT, 1992-BEN MEGNYÍLT A TÁRSASÁG SZENTENDREI VÁROSI TÖMEGKÖZLEKEDÉSI MÚZEUMA.

A szentendrei Városi Tömegközlekedési Múzeum alapítását mintegy két évtizedes előkészítő munka előzte meg. A Budapesti Közlekedési Vállalatnál nem sokkal az 1968-as megalakulás után felmerült a gondolat, hogy a forgalomból korábban kivont járművek egy-egy típusát rekonstruálják, és megőrzik az utókor számára. A megőrzésre, felújításra érdemes járművek összegyűjtése céljából az 1970-es évek elején létrejött a BKV Műszaki Történeti Bizottsága, ezzel a társaság megkezdte értékmentő tevékenységét. A következő években egyre inkább előtérbe került – Európa számos városához hasonlóan – egy önálló, a fővárosi tömegközlekedést középpontba állító gyűjtemény, illetve kiállítóhely létrehozása. Az 1980-as évek végén életre hívott Múzeumi Emlékbizottság már a múzeumalapítás közvetlen előzményének tekinthető.

Mivel a műszaki örökségként megmentett járműveket az újpesti remízben tárolták, a helyszín az új múzeum egyik lehetséges otthonaként is szóba került. Végül a gyűjtemény elhelyezésére Szentendrén a Budapesti Helyi Érdekű Vasutak (BHÉV) egykori kocsiszinjét választották ki. A HÉV villamosításakor, 1914-ben átadott kocsiszín tervezését és építését a korszak olyan neves építészei végezték, mint Zielinski Szilárd építőmérnök, a hazai vasbetonépítés „atyja” és Sorg Antal. A múzeumi célú átalakításig az épület szolgálta ki a szentendrei HÉV vonalát. Ekkorra már folyamatban volt egy új, korszerűbb kocsiszín létesítése a szomszédos területen, így lehetőség nyílt



a funkció nélkül maradt telephely eltérő célú, de mégsem teljesen idegen hasznosítására.

A régi kocsiszínt új, múzeumi rendeltetésének megfelelően kellett felújítani, átalakítani. A múzeum és az állandó kiállítás kialakításában, tervezésében a társaság számos szakemberre vett részt, a szakmai koncepció kidolgozásában, a forgatókönyv elkészítésében jelentős részt vállalt Várnagy Zoltán és Lovász István. A Városi Tömegközlekedési Múzeum névre keresztelt új intézmény 1992. július 14-én nyitotta meg kapuit a látogatók előtt. A kiállítás a főváros közösségi közlekedésének történetére, fejlődésre fókuszált, azon belül is főként

a kötöttpályás közlekedés múltját igyekeztek bemutatni a közel 20 felújított jármű mellett fotókon, dokumentumokon és egyéb közlekedési relikviákon keresztül. A távlati tervek között szerepelt a gyűjtemény gyarapítása, a közlekedés hátterének, infrastruktúrájának és további magyar városok közlekedéstörténetének bemutatása.

A gyűjtemény és a kiállítóteremk száma a következő években folyamatosan bővült. Mára Budapest és Magyarország városi közösségi közlekedésének történetét, a BKV és jogelődeinek tárgyi és szellemi örökségét bemutató múzeum öt kiállítóteremmel, bemutatócsar-



nokkal és szabadtéri területtel várja az érdeklődőket. A múzeum Magyarország egyetlen, országos gyűjtőterületű városi közlekedési szakgyűjteménye. Látogatói több száz fényképfelvételen, korabeli dokumentumon, jegyen és tárgyi emléken keresztül kaphatnak képet a főváros közösségi közlekedésének kialakulásáról és fejlődéséről az első lóvasúti vonal megnyitásától egészen a metróvonalakig, az első omnibuszok megjelenésétől az autóbusz- és trolibusz-közlekedésig. Budapest mellett bepillantást nyerhetnek a történelmi Magyarország 30 városának villamos- és helyi érdekű vasúti közlekedésébe is.

A kiállított muzeális járműgyűjtemény száma az évek során mintegy 70 darabosra gyarapodott. Az elmúlt több mint 125 év korhűen felújított HÉV-, villamos-, metró-, autóbusz- és trolibusztípusai invitálják időutazásra a múzeumba látogatókat. A budapesti utcaképet hosszú időn keresztül meghatározó számos járműtípus megcsodálható: az ikonikus Ikarus autóbuszokon kívül látható a fővárosban több mint 50 évig közlekedő, a magyar ipar legnagyobb darabszámban gyártott villamostípusának első (3200-as pályaszámú) kocsija. A kiállított közlekedési eszközök legrégebbi darabja az 1887-ben az első HÉV-mozdonyok egyikeként forgalomba helyezett, Haraszi névre keresztelt gőzmozdony, és megtekinthető például egy 1897-ben, azaz 120 éve készült (418-as pályaszámú) favázis villamos is. A bemutatott járművek

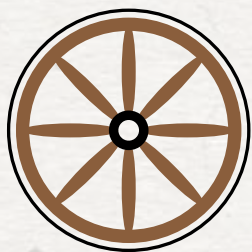


közt látható a csupán egyetlen példányban készült, hazai gyártású Hungaroplan villamos és a szintén egyedi Ganz-Hunslet metrószelvény egyik (400-as pályaszámú) kocsija; de igazi közlekedéstörténeti érdekesség az 1960-as években használt AMG gyártmányú trolibusz pótkocsi is. Mindezek mellett különféle üzemi és teherjárművek is megismerhetők a kiállításon.

Aki a járművek mellett a közösségi közlekedés „lelkére” is kíváncsi, eredeti pálya- és felsővezeték-építési eszközök, sínrendszerek, jelzőeszközök, a távközlés és az áramellátás műszaki emlékei, illetve járműalkatrészek segítségével az infrastruktúrát, a hétköznapiakon alig látható műszaki berendezéseket is megismerheti az állandó tárlaton. A 2011-ben műemlékké nyilvánított épületben eredeti helyén tekinthető meg az egykori kocsiszín kovácsműhelye.

A múzeum 25 éves története során nemcsak a muzeális járművek, a történeti, műszaki emlékek mennyisége gyarapodott, az intézményt felkereső látogatók száma is évről évre nőtt. Remélhetőleg ez a tendencia a jövőben is folytatódni fog, hiszen a gyűjtemény nemcsak a BKV és a budapesti közlekedéstörténet, de a főváros múltjának fontos emlékeit őrzi és mutatja be a civil érdeklőknek és a közlekedési szakmai képviselőinek egyaránt.

Vidák Judit



KERÉKNYOMOK

Külföldi Közlekedési Kitekintő

Milyen menüt rendelhettek egy korabeli angol vonaton? Hogy nézett ki az első berlini villamos vagy egy osztrák, esetleg orosz szolgálati sapka? Többek között ezekre a kérdésekre is választ lehet kapni Társaságunk legújabb, tizenkét országon átívelő, nemzetközi összefogás eredményeként megvalósult időszaki kiállításán, amelyet június 23-ától látogathatnak az érdeklődők a Földalatti Vasúti Múzeumban. A „Keréknymok – Külföldi Közlekedési Kitekintő” című egyedi tárlat több jelentős közlekedési vállalat történeti értékeiből is ízelítőt ad, és már most látszik, milyen sokakat érdekel ez a téma: csak a Múzeumok Éjszakáján több mint 4000-en tekintették meg a friss kiállításunkat.



Ha Múzeumok Éjszakája, akkor új BKV-kiállítás – Társaságunk idén is csatlakozott a kulturális rendezvénysorozathoz, amelynek központi témájához, az értékörzéshez szorosan kapcsolódik a „Keréknymok” tárlat. A Múzeumok Éjszakája előtt egy nappal, már június 23-án megnyitotta a kiállítást Bolla Tibor elnök-vezérigazgató úr, aki a sajtó munkatársainak és az egyes résztvevő intézmények képviselőinek jelenlétében hangsúlyozta, milyen fontos a BKV Zrt. számára a múlt értékeinek megőrzése.



A vitrinek és a falak számos közlekedési relikviának adnak helyet, így többek között könyveket, utastájékoztató anyagokat, jegyeket, bérleteket, egyenruha-tartozékokat, viszonylattáblákat is meg lehet tekinteni.

Oroszországból két intézmény is elfogadta meghívásunkat, így mind a Mosgortrans, mind a Moskovsky Metropoliten relikviái is megtekinthetők a Földalatti Vasúti Múzeumban. Az érdekes képanyagok mellett megjelenik a „divatvonal”, hiszen még néhány orosz szolgálati sapka is helyet kapott a vitrinben.



A német BVG a 150 éves villamostörténelmére nagy hangsúlyt fektető relikvia- és tájékoztató csomaggal lepett meg minket. Részletes képes információs tábla és kis modellek is közelebb hozzák a németországi villamostörténetet az arra járókhoz. Egyébként a Földalatti Vasúti Múzeum területén a képen is látható, kihelyezett képernyőkön és a modern infopultokon korabeli és jelenkori fotók, szöveges anyagok, illetve videofilmek kötik le a látogatók figyelmét, virtuális időutazásra invitálva az érdeklődőket.



A megnyitó alkalmából Moszkvából és Southamptonból is ellátogattak hozzánk a külföldi intézmények képviselői, akik igen pozitívan nyilatkoztak a megvalósult tárlatról. Ők is örömmel tekintették meg az általuk, illetve a résztvevő közlekedési vállalatok és múzeumok által küldött kiállítási anyagokat az országoként tematikusan berendezett kiállítóterben.

Természetesen Társaságunk sem hiányozhat a kiállítók közül, és mi is nosztalgizunk egy kicsit korabeli fotókkal, élethű makettekkel és régi viszonylatjelző táblákkal. Még szerencse, hogy a képeken látható egyes járművekért nem kell világ körüli utazásra indulnunk, hiszen nosztalgiajártokként Budapest útjain is találkozhatunk ezekkel az ikonikus közösségi közlekedési eszközökkel.



A „Keréknymok” tárlatnak nem célja rivalizálni a világ nagyobb múzeumaival, mégis szorosan kapcsolódik a Múzeumok Éjszakája központi témájához, az értékörzéshez: Társaságunk 11 ország 14 városának 15 intézményével közösen foglalkozik ezzel a témával az új, október 31-ig látogatható kiállítása keretében, amellyel fő célja a hazai és külföldi közösségi közlekedés szakmai hagyatékának és hagyományainak bemutatása, illetve értékeinek megóvása. Örömmel hallottuk, hogy már most milyen nagy érdeklődés övezi tárlatunkat, hiszen csak a Múzeumok Éjszakáján több mint 4000-en tekintették meg a „Keréknymok” kiállítási anyagát. Továbbra is szeretettel várunk minden kedves kollégát és érdeklődőt!

Varju Kitty

A BKV Zrt. ezúton is szeretné megköszönni az alábbi intézményeknek a kiállítás megvalósulásában vállalt szerepüket!

- Ausztrália, Sydney, Sydney Trains
- Ausztria, Bécs, Wiener Linien
- Ausztria, Salzburg, Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation
- Belgium, Brüsszel, Brussels Transport Museum
- Brazília, São Paulo, Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo /EMTU/
- Csehország, Plzeň, Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.
- Csehország, Prága, Dopravní podnik hl. m. Prahy
- Egyesült Királyság, Manchester, Museum of Transport, Greater Manchester
- Egyesült Királyság, Southampton, British Rail/ Robin Woods magángyűjtemény
- Németország, Berlin, BVG
- Olaszország, Bergamo, ATB Mobilità S.p.A.
- Oroszország, Moszkva, Mosgortrans
- Oroszország, Moszkva, Moskovsky Metroliten
- Spanyolország, Madrid, EMT Madrid
- Svédország, Stockholm, Spårvägmuseet



ÍGY FOCIZTOK TI

Kétség sem férhet ahhoz, hogy hazánk büszkélkedhet az egy főre jutó legtöbb focitudorral. Ezt a tudományunkat rendszerint vagy a kanapéről, vagy a nézőtérről szeretjük a leginkább hangoztatni, hogy a társaságban történő kamatoztatásról ne is beszéljünk. Mindenkinek ismerős az a szituáció, amikor a kollégákkal, a barátokkal kiértékeljük a hétvégi meccseket, vagy a taktikáról cserélünk eszmét, vagy az elbaltázott helyzeteket hánytorgatjuk fel.

zöket. Két pályán és két csoportban folyt a játék, a helyosztók során az 1. csoport 3. helyezettje a 2. csoport 3. helyezettjével, a 3. helyért pedig a két csoportmásodik alakulatnak kellett megvívnia. A végső győzelemért a két csoportgyőztes küzdött meg egymással. A lebonyolítás sajátossága miatt – a csoportelődöntőbe jutást jelentett – a selejtezőkre is komoly hangsúlyt fektettek a csapatok. Kemény, egyben sportszerű játék jellemezte a résztvevő gárdákat, akiken látszott, hogy minden pont

A végső győzelemért a két csoportgyőztes, a Menedzsment és a Sporting Kőér küzdött meg egymással. Ahogy egy döntőhöz illik, nagyon kiélezett, szoros és fordulatos mérkőzésen diadalmaskodott a győztes. A Sporting Kőér csapata 2:1-re nyert, így ők emelhették magasba a BKV Vándorkupát.

A szerkesztőség nevében gratulálunk a győzteseknek, valamint a résztvevő csapatoknak az elért helyezésekhez!



Vannak azonban olyan sportszeretők is, akik a pályán mérettetik meg magukat farkasszemet nézve az ellenfél játékosaival. Róluk szólt a IX. BKV Focikupa tavaszi kiírása. Az Előre SC Sportpályája május 26-án adott otthont a versenysorozat tavaszi fordulójának, ahol hat csapat tűzte ki célul a végső győzelmet, hogy sikerükkel elhódítsák a vándorkupát. Szerencsére az időjárás a kegyeibe fogadta a csapatokat, tökéletes sportidő várta a verseny-



számít a továbbjutásért folytatott versengésben. Jöttek is szépen a szebbnél szebb támadások, a cselek, a tűpontos lövések. A csoportkörök végével kialakultak a helyosztók, illetve a döntő párosításai is. Az 5. helyre a Herkules csapata fért oda, akik 9:0-ra teljesítették a BKK2 elleni mérkőzésüket. Szintén egy gólgazdag meccsen állhatott fel a képzeletbeli dobogó legalsó fokára a BKK1, akik 4:1-re múlták felül a Metró Áram alakulatát.



Végeredmény:

- I. **Sporting Kőér**
- II. **Menedzsment**
- III. **BKK1**
- IV. **Metró Áram**
- V. **Herkules MÁV-HÉV Zrt.**
- VI. **BKK2**

Fenyvesi Máté

NYÍLT NAP ÓBUDÁN – AZ IKARUS NAPJA



A BKV IS CSATLAKOZOTT A GYERMEKNAPI CSALÁDI FESZTIVÁLHOZ

Idén gyereknapon nem hozzánk jöttek a gyerekek, hanem mi mentünk el öhozzájuk, ugyanis csatlakoztunk a Családi Fesztivál Andrassy úti egész napos programjához. A Városliget közelében felállított sátrunkkal vártuk az érdeklődőket BKV-s színezőekkel, makettkészítéssel, KRESZ-pályával és egy kiállított busszal, ami „kipróbálható” volt a gyerekek számára.

Idén május 6-án 10-15 óra között nyílt napot tartottunk az óbudai autóbuszgarázsban. Az egész napos esemény minden korosztály számára kellemes és tartalmas kikapcsolódást, szórakozást nyújtott, ahol a gyermekes családok és a fanatikus közlekedésbarátok is megtalálhatták a számukra legérdekesebb programokat. A szakmai érdeklődőket busz- és alkatrész kiállítással, csuklós buszos bemutatóval, míg a családokat kreatív foglalkozásokkal, közlekedésbiztonsági KRESZ-pályával és Mini Mozival várták a szervezők.

Idén harmadik alkalommal nyitotta meg kapuit az óbudai autóbuszgarázs a nagyközönség előtt. Egy ilyen zárt – a hétköznapiakban nem látogatható – helyszín mindig vonzó a nagyközönség számára. Olyan ez, mint a Kinder-tojás a gyerekeknek: vajon mit rejt a belseje, mi zajlik a kerítés mögött?

Már a megérkezés is nosztalgikus volt, hiszen két különjárat segítette az eljutást a helyszínre. A bejáratnál oldtimer és youngtimer Ikarusok (Ikarus 521, Ikarus 405, Ikarus 412, Ikarus 415, Ikarus 260, Ikarus 30, Ikarus 55) fogadták az érkezőket. Mindegyikre fel lehetett szállni, és a vezetőülésbe beülve kicsit „visszatoltni” az időben. A lakatosműhelyben a műszaki érdeklődésűeket egy érdekes alkatrészekből összeállított kiállítás várta, ahol többek között hajtáslánc, EBS fékrendszer, autóbuszok klímaberendezé-



sének metszete is megtekinthető volt. A főépület aulájában az Ikarus történetéről láthattunk fotókiállítást.

Az esemény egyik legnépszerűbb programja ismét a teszthez volt: 3 oktatóbuszon próbálhatták ki a jelentkezők rátermettségüket. A néhány perces próbatétel végére sokak szemében látszott az elismerés a buszsofőrök iránt.

További meglepetésként, aki busszal akarta bejárni a telephelyet, az rövid sorban állás után a faros Ikarusszal, a kabrió IK630-cal vagy egy UAZ-zal is megtehetette, vagy akár mindhárommal egymás után.

A rendezvényen nem csak a buszkedvelők nézelődhettek kedvükre, hiszen rengeteg egyéb speciális jármű, így például tűzoltóautó, műszaki mentő és más korabeli kiszolgáló járművek is bemutatkoztak.

Természetesen a gyerekeket leginkább a papírbuszok hajtogatása és a lufikergetés érdekelte, de szívesen kipróbálták a gyerek KRESZ-pályát és a teszt pályát is, amit a Mindenki Közlekedik Alapítvány biztosított.

A mindig lelkes munkatársak most is felejthetetlenül varázsozták ezt a napot. Várjuk a következő alkalmat!

Demjén Anikó



HŰSÉG MINDHALÁLG

Breitenstein Gyula már 1982 óta, 35 éve dolgozik – ahogy ő fogalmaz – a BKV nagy családjában. A friss belépők, chipkártyaigénylők, a behajtási engedélyt kérők mind-mind találkoznak a nevével, hiszen ő felel a Biztonsági Igazgatóság Vagyonvédelmi Ellenőrzési Osztályának csoportvezetőjeként ezekért az engedélyekért. Ezen kívül sok egyéb mellett a vagyonvédelemmel összefüggő köztétességekről is tőle kaphatunk tájékoztatást.

Egy megbeszélés szünetében tűnt fel, hogy beszélgetés, kávézás helyett egy jegyzetfüzetbe írogat. Ekkor derült ki, hogy egy kis könyvön dolgozik, amelyben – laikusként és nem szakemberként (!) – szeretné összefoglalni azokat a szabályokat, amelyek tapasztalatai szerint minden, kutyatartással foglalkozó, felelősen gondolkodó embernek fontosak lehetnek, főleg a sétáltatások és a szocializáció során.

MIT ÉRTESZ FELELŐS KUTYATARTÁSON?

A felelős kutyatartás ott kezdődik, hogy mielőtt valaki magához veszi az „ember legjobb barátját”, végig kell gondolnia, hogy a kutya-

tartás mivel jár. Fontos a megfelelő elhelyezés, ételmezés mellett, hogy tisztában legyen a rá váró kötelezettségekkel és költségekkel is. Ilyenek a sétáltatás (esőben, fagyban, reggel, délután, este), az oktatás, a kitarító, következetes nevelés, a gondozás, akár betegen, öregben is, az utolsó pillanatig. Ez persze nem csekély energiával, lemondással és költséggel jár. A kutyát általában nem lehet odaadni a nagynak vagy valamelyik rokonnak, hogy vigyázzon rá pár napig vagy 1-2 hétig, mert most olyan helyen szeretnénk nyaralni, ahová nem vihetjük magunkkal. Azzal is számolni kell, hogy nem lesz egyszer csak önálló, és nem tud magának zsíros kenyeret kenni még 14 évesen sem. Cserébe az ember önzetlen szeretetet, ragaszkodást és figyelmet kap.

HOGY TETTÉL SZERT ARRÁ A TUDÁSRA, AMELYNEK LÉNYEGÉT A KÖNYVEDBEN SZERETNÉD ÖSSZEFOGLALNI?

A szabadidőmben 3 éve önkéntesként járok a IV. kerületi, Újpest-Káposztásmegyeren lévő REX Kutyaothtonba, ahol havi 40-60 órát töl-

tök kutyasétáltatással, oktatással, képzéssel és neveléssel. Hogy valaki értő és hasznos módon tudja végezni ezt a tevékenységet, mindenekelőtt komoly elhivatottságot kell éreznie, de fontos a folyamatos tanulás, képzés is. Enélkül nincs értelme az egésznek. Megtiszteltetés számomra, hogy a REX Kutyaothtonban a legjobb kutyakiképzőktől tanulhatok, és az ő segítségükkel tudok nap mint nap újabb ismeretekre szert tenni.

VAN OTTHON SAJÁT KUTYÁD IS?

Sajnos nincs lehetőségem saját kutyát tartani, ezért én a szabadidőmben szeretném a kutyák életét szebbé tenni, és felkészíteni őket arra a napra, amikor eljön értük az álomgazdi.

VAN KEDVENC FAJTÁD, KEDVENC KUTYÁD?

Főleg a terrier és a terrier keverék fajtákat kedvelem. Én őket tartom a legjobban kezelhető és tanítható kutyáknak, tőlük feltétel nélküli engedelmességet kapok a figyelemért és a szeretetért cserébe. Kedvenc kutyám természetesen van. A teljesség igénye nélkül: Tracy,

Bajnok, Herceg, Trudi és Sámson. Jelenleg a Bajnok nevű Staffordshire terrier keverék kutyával járunk az iskolába, a többi kutyát egyénileg tanítom az alapvető feladatokra az oktatók szakmai irányításával, felügyeletével és a magam gondolatai alapján.

A KUTYÁK IS EGYÉNISÉGEK. MIRE KELL NAGYON FIGYELNED, HOGY MEGFELELŐEN KEZELD ŐKET?

A kutyák, csakúgy, mint az emberek, más-más személyiséggel rendelkeznek. Másként kell hozzájuk szólni, beszélni, simogatni, de mindegyik szereti a kényeztetést: a fésülgetést, a jutalomfalatot, az itatást. Olyan kutya is van, akinek már többször elmeséltem Fazekas Anna „Öreg néne özikéje” című meséjét, mert olyan figyelmesen hallgatja, mintha értené.

KI IS LEHET ŐKET VINNI AZ OTTHONON KÍVÜLRE?

Igen, a kijelölt sétaútvonalra, valamint évente két alkalommal Káposztásmegyeren a családi futónap alkalmából kutyás futást is rendeznek, melyen én is részt szoktam venni Tracy-vel vagy Bajnokkal. Minden alkalommal becsülettel teljesítettük a távot. A rendezvényen a kutyák felszabadultan szoktak viselkedni, látszik rajtuk az öröm, hogy egy más közegben lehetnek, és bizonyíthatják az ügyességüket.

ÉREZHETŐ, HOGY NAGY LELKESEDÉSSSEL ÉS ODAADÁSSAL FOGLALKOZOL A MENHELYEN ÉLŐ KUTYÁKKAL, TÖBB EZ, MINT HOBBI. ÉRZELMIEN NEM VISELI MEG AZ EMBERT EZ A TEVÉKENYSÉG?

Az ilyen típusú önkénteskedésben talán az a legnehezebb, amikor egy kutya gazdára talál. Ilyenkor nehéz elengedni őket, habár tudom, hogy ezért a pillanatért volt minden perc, amit velük töltöttem. Ha értesítést kapok az örökbefogadott kutyák sorsáról, esetleg fényképet vagy videót is mellékelnek, amin látszik, hogy a kutya boldog és kiegyensúlyozott, az a tevékenységem legnagyobb elismerése.

A hobbimat egyben kihívásnak is tekintem, mivel főleg olyan kutyákkal szeretek foglalkozni, akiket bántalmaztak, vagy lelkiileg sérültek. Szeretném őket visszahozni egy olyan világba, ahol szeretet és figyelem veszi őket körül. Megtanítani nekik, hogy ismét bízzanak az emberben, illetve a feltétel nélküli engedelmisséget,

természetesen sok játék és szeretet kíséretében. Sok időt fordítok olyan emberek felkutatására, akik ezeket a kutyákat egyszer örökbe fogadják.

MILYENEK EZEK A MENHELYI KUTYÁK? BIZONYÁRA NEM ÉPP A LEGSZEBB, A LEGEGÉSZSÉGESEBB JÓSZÁGOK...

A menhelyeken lévő kutyák nagy része, mint köztudott, sérültek testileg, de főleg lelkiileg. Sajnos mi, emberek tettük őket ilyené, ami-



lyenek, ezért érzem fontosnak a tevékenységemet. Szeretném elhitetni velük, hogy nem minden ember szívtelen és gonosz. Milyen a szép kutya? Mindenki más fajtára, nagyságra, formára, életkorra esküszik. Ez olyan, mintha azt kérdeznénk, ki a szép ember? Hála a természetnek, mi emberek sem vagyunk egyformák: ki kicsi, ki nagy, ki sovány, ki molett - és ez így van jól.

HOGYAN HALADSZ A KÖNYVEDDEL? TUDOD MÁR MI LESZ A CÍME?

A könyvem címe „Hűség mindhalálig” vagy „Az ember legjobb barátja, aki menhelyen él” lesz, még nem döntöttem el. Sajnos lassan haladok az írással, mivel péntek délután, szombaton és vasárnap egész nap a REX Kutyaotthonban vagyok a kedvenc kutyáimnál, hazaérve pedig előkészülök a következő látogatásra. Még nagyon sok munka van a könyvvel, bár úgy gondolom, egyes részek már készen vannak, de mindig javítok bennük. Vannak azonban új gondolataim, tapasztalataim, ötleteim, amiket szeretnék leírni egy „civil”, azaz nem szakember szemszögéből. A könyvecskémel nem pénzt szeretnék keresni elsősorban, de ha mégis kapok érte valamit, azt a szegény sorban lévő, menhelyeken élő kutyáknak élelem formájában szeretném átadni. A hétfői feladataimon kívül még jótékonysági vállalkozásaim is vannak, ezek teljesítése sok idővel és szervezéssel jár. A maradék szabadidőm a család-

domé, akiknek nem lehetek elég hálás, amiért tolerálják, hogy ilyen sok időt töltsök nélkük.

MIK EZEK A VÁLLALÁSOK PONTOSAN?

Szegény kutyaemenhelyeknek gyűjtök tárgyi adományokat: vitaminokat, élelmet, használt törölközőt, takarót, szőnyeget stb. Az én patronáltam a Csévharasztion lévő Luca Kutyaemenedék. A telepen a tulajdonoson kívül a kutyák is mindig szeretettel fogadnak, örülnek, ha nagy ritkán meglátogatom őket.

MIT JAVASOLSZ AZOKNAK, AKIK SZERETNÉNEK A MENHELYEKEN ÉLŐ KUTYÁKON SEGÍTENI?

Az országban nagyon sok menhely, ebrendészeti telephely van, ahol a kutyák nagyon várják a látogatókat. Várnak egy kis figyelmet, gondoskodást, egy kis sétát, jutalomfalatot és persze szeretetet. Tudom, sok ember nem tud hazavinni menhelyről kutyát, de virtuálisan is örökre

lehet fogadni akár egy családnak vagy baráti társaságnak. Nagyon sok menhely igen szerény anyagi lehetőséggel gazdálkodik, és havi egy korsó sör, egy doboz cigi vagy egy fagyí árából már csodákat lehet tenni az ellátásuk terén. A család vagy a baráti társaság a kiválasztott kutyát felváltva viheti sétálni, így már nem is jelent nagy leterhelést. Cserébe az ember olyan szeretetet kap, amit csak az tud értékelni, aki már vitt sétálni menhelyen lévő kutyát. A saját kutya is sok-sok szeretetet ad, de ő mindennap megkapja a törődést, a menhelyen lévő akár több héten keresztül még egy simogatást, jó szót sem kap. A menhelyeken, ebrendészeti telephelyeken lévő kutyák nagy része készen áll, hogy egy családban egyenrangú társa legyen az embernek. Az embernek csak a kezét kell kinyújtani.

Javasolom mindenkinek, akinek nincs kutyája, legalább egyszer menjen el egy kutyaemenhelyre vagy egy ebrendészeti telepre, és nézzen a kutyák szemébe. Amit azokban a szemekben lát, annak hatására talán átértékeli magában az életről és embertársairól alkotott nézetét, véleményét.

Konyher Mária Terézia

SZEDD MAGAD!

Erről a mondatról az idősebb korosztálynak rögtön az építőtábor jut eszébe, a fiatalabbaknak egy jó buli.

Már évek óta fontolgattam, hogy jó lenne kipróbálni, és Szedd magad! akcióban begyűjteni a téli lekvárra való epermennyiséget és barackot és szilvát és.... Persze mire mindenki ráért, addigra lement az eperszezon párszor, de most eldöntöttem, hogy nem hagyom magam!

Elővigyázatosan egy hétköznapot választottunk ki, nehogy a hétvégi nagy tömegben lemaradjunk a legszebb szemekről. Már kora reggel elindultunk egy közeli eperföldre, főszerelkezve kisvödörrel a gyerekeknek, ládával a felnőtteknek, ipari mennyiségű ásványvízzel és forráságtűrő szendvicsekkel. Az érkezéskor lementék a ládákat, amibe szedni szándékoztuk a gyümölcsöt, majd nekiállhattunk a betakarításnak. Annak ellenére, hogy hétköznapi volt, meglepően sokan voltak. Kiválasztottunk

egy viszonylag néptelennek tűnő területet, és mindannyian nekigyürkőztünk a feladatnak. Az első fél órában még hajlongva szedtem, majd guggolva, térdelve. Az utolsó bokrok mellé már odaültem a poros földre. Ha tovább maradunk, kipróbáltam volna a fekvő szedést is. Ahogy az lenni szokott, a gyerekek unták meg leghamarabb, majd a férfiek, de 3 óra szüretelés után már mindannyiunknak mehetnéke volt. Az is igaz, hogy addigra már a ládáink is majdnem megteltek, és az epertöveken is csak elvétve piroslott egy-egy bogyó. Egy eperföldön persze csak a hangyák találnak árnyékot, így az indulásunkat még az is sürgette, hogy kezdett elviselhetetlenné válni a hőség. Elfogyasztottuk jól megérdemelt szendvicseinket, lemértük munkánk gyümölcsét, fizettünk, és hazaindultunk. Az autóban ülve elnéztem azt a 10 kiló epert, amit szüreteltünk, és jólesően gondoltam rá, hogy „már csak” be kell főzni. Az igazsághoz hozzátartozik, hogy az esti szármolgatásnál aztán az jött ki, hogy ezt nem a hatalmas spórolás miatt érdemes csinálni,



Fotó: Wéber Attila

de jó móka lehet, ha megfelelően felkészülünk (lelkileg). Elhivatottaknak ajánlom!

Demjén Anikó

KLASSZIKUS ZENE ÉJSZAKAI BAGLYOKNAK

A Budapesti Fesztiválzenekar néhány évvel ezelőtt egy érdekes kezdeményezést hozott tető alá a Midnight Music képeben. A klasszikus zene iránt nyitott, éjszaka is aktív, fiatalabb közönséget célozta meg Fischer Iván és a BFZ, az ötletnek pedig hatalmas rajongótáborra lett. A közvetlen hangulatú, röpké zenetörténeti háttérrelőadásokkal tarkított koncerteken maga a zenekar is „civilizált” válik, hiszen a formális öltözékeket hátrahagyva a zenészek is utcai ruhában, a nézőtér közepén elhelyezett babzsákok között játszanak. Az időben érkezők így könnyen lehet, hogy egy-egy csellós, hegedűs, hárfás vagy épp fuvolista mellett élvezhetik szó szerint testközelből a zenei él-

ményeket. A repertoár minden évben igazán sokszínű: barokk darabokat, ismert klasszikus zenei csemegéket, kortárs produkciókat és kiegészítő performanszokat is megélhet a közönség a mindig fél 12-kor kezdődő koncerteken. Fischer Iván humoros anekdotái, a neves vendégművészek, a – nemrég új helyszínként megjelenő – Várkert Bazár nagyertermét betöltő, különleges atmoszféra mind-mind a Midnight Music elengedhetetlen elemei, amelyekért minden egyes alkalommal érdemes visszatérni és újra meg tapasztalni.

Varju Kitty



„KÉT KÁVÉT ÉS EGY KAMÉLEONT KÉRNÉK!”

Kávézókból Dunát lehetne rekeszteni Budapesten, de közülük egy abszolút kiemelkedik. Van egy állati jó hely a Kálvin térhez közel: a Zoo Café egyedisége, hogy a megrendelt ételek-italok mellé egészen sok állatfaj társaságát is megkaphatjuk. Többek között macskák, nyulak, sünök, sisakos kaméleonok, szakállas agámák, leopárdgekkók, csincsilák és tengerimalacok pislognak ránk mindenhol, a gonдозók pedig asztalhoz is hozzák őket. Sosem gondoltam volna, hogy egyszer megfogok egy kaméleont vagy egy kígyót, de ez a hely pont jó volt arra, hogy leküzdjem a félelmeimet. Az

egy négyzetméterre jutó cukiságfaktor is igen magas, köszönhetően a szőrös kisállatoknak, amelyek azonban hajlamosak megijedni, és ennél fogva az asztalra piszkítani. Ezt már volt szerencsém háromszor is megélni, de a szelvényzet mindig azonnal takarít, és fertőtleníti, ha ilyen probléma van. Bár a Zoo Café mára már olyan népszerű lett, hogy előzetes foglalás nélkül esélytelen bejutni, és az ott eltölthető időt is limitálják, a népes állathadsereget mindenképp nagy élmény meglátogatni.

Varju Kitty

BODYART

Ajánlottam már sok mindent Önöknek, Nektetek, mozgásformát azonban még nem – hát ennek is eljött az ideje. Évekbe telt, mire rátaláltam a BodyArtra; egy nyugodtabb, lassabb dinamikájú edzésformát kerestem, ami ugyanakkor kihívást jelent, és erősít.

A BodyArt valójában teljes testgyakorlatokból álló funkcionális tréning, vagyis olyan mozdulatok vannak benne, amelyeket a hétköznapi életben is végzünk, és egyszerre több izmot is megdolgoztatnak. Sok dolog integrálódott benne, mint például jóga- és csiggyakorlatok, az erő, a nyújtás, a Pilates torna. Megalkotójának, Robert Steinbachnak fontos volt, hogy valami olyan mozgásformát találjon, amely energetikailag is rendbe hozza az azt gyakorlókat, egyben kikapcsol, és feltölt. A mozdulatokat mindig a belégzés-kilégzés ritmusára és tempójára végezzük, és többféle légzéstechnikát is használunk.

Ezeket a komplex mozgásrendszereket „test és lélek” típusú tréningeknek nevezzük.

A tapasztalataim megerősítették az ajánlásokat: a BodyArt önismeretre, testtudatra, önfigyelemre tanít, és még sok minden másra is. Az csak bónusz, hogy elmúlt a hátfájásom, ami persze visszatér, ha kihagyok néhány órát.

Fodor Zsannett

PROGRAMAJÁNLO

ISMÉT ITT A NYÁR, TELE PROGRAMOKKAL, FESZTIVÁLOKKAL, CSAK RÁ KELL TALÁL-
NUNK A NEKÜNK SZÓLÓRA, ÉS HA ODAÉRTÜNK, JÓL KELL ÉREZNÜNK MAGUNKAT.
AZOKNAK, AKIK A ZAJOS, HANGOS ESEMÉNYEKET KEDVELIK, IDÉN IS KÖNNYŰ
DOLGUK LESZ, MERT SZINTE AZ ORSZÁG MINDEN PONTJÁN RENDEZNEK FESZTI-
VÁLOKAT. MOST AZONBAN NÉHÁNY „CSÖNDESEBB” PROGRAMOT EMELNÉK KI.

HORGÁSZTÁBOR A TISZA-TAVON

A tábor programját a Haldorádó mesterhorgászai dolgozták ki annak érdekében, hogy a gyerekek számára tudást és élményeket biztosítsanak.

Olyan szemléletet igyekeznek átadni, ami kifejleszti és erősíti a gyerekek halak iránti tisztétét, hogy olyan horgászokká váljanak, akik kíméletesen bánnak velük, legyen szó akár konyhai feldolgozásukról, akár szabadságuk visszaadásáról. Természetközeli hobbi, sportra szeretnék nevelni az ifjú nemzedék tagjait. A tábor jó alkalmat ad arra is, hogy a szervezők felhívják a gyerekek figyelmét a környezettudatosságra, a természeti értékek óvására.

A tábor során a gyerekek elsajátíthatják a kötéseket, szereléseket, a halfogás ügyes fortélyait, az eredményes halfogás alapjait. Megismerkednek a csalikkal, horgászboltot látogatnak, hogy ez az aktív időtöltés később is része lehessen a gyerekek életének.

A Tisza-tó partján, néhány kilométerre a tábortól a víz alatti világot Európa legnagyobb édesvízi akváriumában, a Tisza-tavi Ökocentrumban lehet felfedezni.

MAGYAR FILMEK A VÁRKERT BAZÁRBAN

A főváros különleges helyszínén izgalmas szabadtéri programokkal várják az ódalátogatókat: az elmúlt pár év legjobb magyar filmalkotásait nézhetjük meg Budapest szívében egy csodaszép és kutyabarát helyszínen, az egyedi panorámával bíró területen.

Június 14-től augusztus 30-ig minden szerdán 21:30-tól várKERTmozi lesz a Várkert Bazár Szárazárók színpadán. A következő filmek angol felirattal láthatók az alábbi napokon:

július 05. Délbáb

július 12. Tékasztorik

július 19. Brazílok

július 26. A martfűi rém

Kapunyitás már 19:00 órától. A vetítés 21:30-

kor kezdődik.

További információk a rendezvény Facebook oldalán találhatók.

17. FINA VILÁGBAJNOKSÁG

2017. július 14-30.

Budapest 5 helyszínén és Balatonfüreden rendezik meg a 17. vizes vb-t úszás, nyílt vízi úszás, szinkronúszás, műugrás és toronyugrás, óriás toronyugrás, vízlabda versenyszámokban. Több mint két héten keresztül izgulhatunk versenyzőinkért a lelátókon vagy a tévékészülékek előtt.

BENCZÚR KERTI ESTÉK

- 150 év zenében és táncban

2017. június 28. - szeptember 7.

Budapesten kevés az olyan bensőséges nyári játszóhely, mint amilyen a Benczúr utcai patinás épület kertjében található. 2017 júniusától a szabadtéri színpad megújulva, különleges nyári koncertekkel, színházi előadásokkal várja a látogatókat. A 150 éves Magyar Posta ünnepére rendhagyó zenei időutazással készülnek a szervezők: az elmúlt korszakot más-más zenei stílusokon át reprezentálva mutatják be Miklósa Erika, az Operettszínház művészei, Szulák Andrea, Muzsikás, Tolcsvay László és a Forte Társulat közreműködésével.

SZAMÁRFÜL CSALÁDI FESZTIVÁL – PÉCS

2017. augusztus 18-20.

A SzamárFül Fesztivál az elmúlt öt évben az ország egyik legnagyobb és legkedveltebb gyerekfesztiváljává vált. Idén központi szerepet kap a kreativitás. A különböző kézműves műhelyekben a család minden tagja együtt alkothat például pólót, saját tervezésű ékszer, papírhangszert vagy éppen saját animációt. Lesz még kreatív játszótér, interaktív mesejáték, robotépítés és Mosolyország játszóház. Idén is a környezettudatosság,

az interaktivitás és az esélyegyenlőség áll a fókuszban.

A régió és az ország legkiválóbb előadóművészei érkeznek az eseményre, hogy koncertjeikkel, előadásaikkal elvarázsolják a gyermekközönséget és szüleiket. A meghosszabbított hétvége három napján a kikapcsolódás az egész család számára garantált! Szamárság lenne otthon maradni.

Demjén Anikó

GUMIABRONCSO

KI GONDOLTA VOLNA: AZON KÍVÜL, HOGY NAP MINT NAP KÖZLEKEDÜNK A GUMIABRONCSOKON, MENNYI MINDENRE LEHET HASZNOSÍTANI AZOKAT?



A legtöbb felhasználási mód csak festéket igényel, és olyan rátéteket, mint pl. zsinór, vastag szövet, furnérlap, amelyekkel kívülről bevonhatjuk a gumiabroncs felületét.



Készíthetünk még gyerekjátékokat, kerti ülőkéket vagy kisasztalt is ízlés szerint, de házi kedvencünknek akár fekhelyet is alakíthatunk a gumiabroncs kisebb átalakításával.

K ÚJRATERVEZVE

A legegyszerűbb – és egyben az egyik leglátványosabb – felhasználási mód az, hogy, különféle virágágyásokat készíthetünk belőle. Lehet sokszínű vagy natúr, esetleg bohókás, amennyire a fantáziánk és a tehetségünk engedi.



A merészebbek persze kerti tavat is készíthetnek, amelynek az alapja egy gumiabroncs. Ezen kívül még vízálló fóliára és szerszámokra van szükség. És ha elkészült az alap, kövekkel és növényekkel „álcázva” már kész is a mini tó. Már csak a szomszédok, barátok elismerését kell begyűjteni!



És végül, de nem utolsó sorban a bátrabbak még házepítéshez is használhatják alapanyagként, mint ahogy azt tette Michael Reynolds amerikai építész, rengeteg passzív ház megalkotója is.

Demjén Anikó



MINDENNAPI FÓBIÁINK – SZORONGÁS? FÉLELEM?



Ha valamilyen régebb óta fennálló egészségügyi problémával vagy szervi panasszal keresünk fel az orvosunkat, a jóindulatú javaslatok között mindig ott szerepel az intelem: „ne stresszeljen, ne szorongjon!”

Ilyenkor elgondolkodik az ember, hogy a mai világban hogy is lehetne ezt megoldani? Hogyne szoronganánk, amikor csak az a biztos, hogy semmi sem biztos? Hogy lehet legyőzni vagy inkább kevésbé jelentőssé tenni az olyan érzeteket, eseményeket, amelyek próbára teszik a stressztűrő képességünket?

MI IS A SZORONGÁS?

A szorongás a személy által érzékelt fenyegetésre adott normális válaszreakció, a veszélyhelyzetekben megnyilvánuló reakció átfogó elnevezése. A szorongás a mindennapjainkban is megjelenik a változások, új élmények, helyzetek, kudarcok, veszteségek, érzelmi krízisek során.

A szorongó gyermekeknek gyakran a szülei is szoronganak. A gyermekek pedig egyszerű tudatalatti, „segítő szándékkal” átvesszik a szüleik problémáját. A szülők nagyobb tapasztalatuk révén képesek elsajátítani olyan technikákat, melyek révén a gyermekben is segíteni tudnak. A gyermeki szorongás tünetei sokban hasonlítanak a felnőttéhez. Ezek a teljesség igénye nélkül: a folyamatos és erős félelmek, melyek a biztonság körül forognak, a félelmek az iskolától és más helyektől, aggodalmak a dolgok megtörténte előtt, erős nyugtalanság a mindennapi teendők miatt, a túlzott óvatosság, a pánik, a hiszti, alvási problémák, rémálmok stb. Fizikai tünetek lehetnek: erős gyomorfájdalmak, gombóc a torokban, mellkasi fájdalom, és még hosszan sorolhatnánk.

A tartósan szorongó felnőtt bizalmatlanná, féltékennyé válhat, sértődékeny és haragos, illetve agresszív ellentámadásba megy át, ha fenyegetve érzi magát. Aggódás, félelem, baljóslatú

előérzet győtri, irritabilitás (ingerlékenység, izgulékonyosság, betegesen fokozott érzékenység) jellemezheti.

Hogyan szabaduljunk meg ezektől a kellemetlen tünetektől? Van-e olyan módszer, amelynek segítségével egyedül is képesek vagyunk körülményeinkben tartani a lelki egyensúlyunkat, és segíteni a gyermekeinket?

ELŐSZÖR LÁSSUK, MITŐL FÉLNEK, SZORONGANAK A KÜLÖNBÖZŐ KORÚ GYERMEKEK?

Az 5-6 évesek gyakran a sötétől, a magasságtól, az elvesztéstől félnek.

A 6-11 évesek inkább a betörőktől, a villámlástól, a repülőtől, a haláltól félnek.

12 éves kor felett már előjönnek a szociális félelmek. Ilyenek, amikor a gyermek be akar illeszkedni valahova, és fél, hogy visszautasítják. Emellett jelen vannak a dolgozatoktól, a feleléstől, a kapcsolatok kezdeményezésétől való félelmek is.

Soha ne becsüljük le a gyermekek félelmeit! Kerüljük az olyan mondatokat: „Ne butáskodj! Nincs is ott semmi!” Ehelyett mondjuk meg nekik, hogy megértjük a félelmüket, de velünk biztonságban vannak.

MI VÁLT KI SZORONGÁST A FELNŐTTEKBEN?

A felnőttkori szorongást kiváltó leggyakoribb okok: az öröklött tényezők, a veszteségek (társ, munka, anyagi), a nehéz anyagi körülmények, a tartós stressz, a társ és az intimitás hiánya, az alacsony önértékelés, valamint az életkori válságok (változókor, felnőtté válás, öregedés).

A FELNŐTTKORI SZORONGÁS FAJTÁI:

Generalizált szorongás az, amikor az ember állandó, félelemmel teli várakozást él át olyan eseménnyel kapcsolatban, amelyet nehezen tud kontrollálni.

A **fóbia** irracionális félelem tárgyától, állattól, helytől, személytől.

Pánik esetén a szorongás rohamokban jelentkezik. A pánikrohamot átélő személyek gyakran azt gondolják, a szívükkel van a probléma, vagy szívinfarktuszuk van.

A **kényszeres zavarok** éber tudatállapotban megjelenő – a személy akarata ellenére érvé-

nyesülő – kinzó gondolati tartalmak és/vagy cselekvési kényszerek.

Az **akut stresszzavar** súlyos, rendkívüli fizikai vagy lelki sérülésre adott heves reakció. A tünetek azonnal jelentkeznek, és a stressz megszűnése után gyorsan csökkennek, és elmúlnak.

A **poszttraumás stresszzavar** olyan szorongásos zavar, amely egy trauma átélése után jön létre. Az ember retteghet a trauma megismétlődésétől, ezért pl. autóbaleset után nem ül volán mögé.

A FÉLELMEK LEKÜZDÉSE CSAK FOKOZOTTSAN LEHETSÉGES

Segíthet az új dolgok kipróbálása erőltetés nélkül. Érdemes beépíteni a hétköznapiakba minél több stresszmentes, önbizalomnövelő, valódi kikapcsolódást, feltöltődést jelentő tevékenységet. Aki szorong, az mindig talál valamit, amin aggódhat. Ha nem teszünk ellene, fokozódik, és teljesen eluralja az életünket.

ÉLETMÓDVÁLTÁS

Az életmódváltás divatos fogalom lett napjainkban, de sok esetben valóban szükség van rá. Ha a gyermekünkkel van baj, könnyebben szánjuk rá magunkat a változtatásra, mint a magunk érdekében, pedig azt tapasztalhatjuk, hogy sokszor már egy kicsivel több figyelem, egy kicsivel kevesebb rohanás is meghozza az eredményt.

Nagyon sok szorongó felnőttél és kisgyermeknél jelent valódi segítséget a megfelelő sport megtalálása és folyamatos gyakorlása. Az ember bekerül általa egy közösségbe, elfogadják, motiválják, a szabályok pedig biztonságot, kiszámíthatóságot jelentenek számára. Ugyanez igaz a zenére, az éneklésre is. Ne a teljesítményért vegyünk részt ezekben a tevékenységekben, hanem a tevékenység okozta örömeért!

A stresszhelyzeteket elkerülni szinte lehetetlen, mivel az életünk velejárója, ezért a negatív stresszhatások csökkentése legyen a célunk. Találjuk meg a számunkra leghatékonyabb kapcsolódási lehetőségeket a káros következmények elkerülése érdekében!

Forrás: neszorongj.blog.hu, pszichologuskereso.hu, webbeteg.hu

Konyher Mária Terézia



Sportostól az elegánsig



már 1 999 000 Ft-tól elérhető!

Az Lada új modellpalettájában
biztosan megtalálja az Önhöz legjobban illőt.



LADA Duna Autó

1037 Bp., Kunigunda útja 56. +36 1 801 4242
www.ladadunaauto.hu

hirdetés

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! Cirkon fémmentes korona 39.900!** 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.**



KAJAK - KENU / SÁRKÁNYHAJÓ NYÁRI TÁBOR



Ár: 18.000 FT / fő / hét
(tartalmazza az egyszeri meleg ételt)
Felnőtt felügyelet: 8:00-tól 16:00-ig
Első turnus: 2017. június 19.
Utolsó turnus: 2017. július 31.

Jelentkezés feltétele az úszástudás igazolása, ami beszerezhető bármelyik úszodában, 200m leúszása után.

Hétköznapokon, hetente induló kajak-kenu és sárkányhajó nyári táborozási lehetőség a BKV Előre Kajak-kenu Szakosztályában.

Tapasztalt edzők, friss levegő, kellemes környezet és vidám hangulat mellett remek sportolási lehetőséggel várunk minden 10-14 év közötti fiatalot a nyári szünetben.

Ha szereted a vizet, a mozgást és szeretnél egy jó csapatban sportolni, jelentkezz bátran!

Helyszín: BKV Előre SC.
Kajak-kenu Szakosztály, Budapest
III. ker. Királyok útja 255

További információ és jelentkezés:
Gyertyános Gergely (vezetőedző)
Telefon: +36 70/418 99 68
Email: bkvsportcentrum@gmail.com



www.bkvsportcentrum.hu
Facebook: BKV Sportcentrum

MOZGÁSBAN MAGAZIN

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

X. BKV Focikupa

ősz forduló

Újra várunk mindenkit
a pályán!

Előre SC Sportpálya, 2017. szeptember 30., szombat

Jelentkezni 2017. **szeptember 18-ig**, a szokásos módon e-mailben lehet a csapattagok névsorával és a csapatkapitányok elérhetőségeivel a **jelentkezes@bkv.hu** címen.