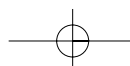




XV. évf. 8. sz.

2005.

Augusztus



TARTALOM

Életveszélyes próbálkozás	9.
Egyszerűsödik a taxiállomások építése	10.
Kellett-e most belenyúlni a taxisszakmába?	12.
Kódok a jogsiban	15.
Tudod vagy tippelsz?	16.
Taxisok kérései, közlekedésszervezők válasza	17.
Seat Toledo	22.
Halált hozó taxik	23.
Biztonságtechnika	24.
Citroën «C5 BY WIRE» tanulmányautó Megkezdte működését	26.
a DaimlerChrysler Automotive Hungaria Kereskedelmi Kft.	27.
10 éve történt	28.
Taxi kontra repülő	28.
Új vizsgabázis a XIX. kerületben	31.
Győz a butaság!	32.
Lefegyverző rokonszenv	33.
Nem tudja a jobb kéz, mit csinál a bal...	33.
Gondolatok múlttól, jelenről	34.
Nem a fix tarifa a megoldás!	37.
Morfondáriák	38.
Álomesküvő luxuslimuzinon	38.
Sammy és a grillcsirke	39.
Kinek okosság a transzfer fuvar?	39.
Befejeződtek a labdarúgó-bajnokságok	39.
Alternatív hajtások és energiák	44.

TAXISOK VILÁGA

MEGJELENIK HAVONTA

FŐSZERKESZTŐ:

Berkó Károly

KIADÓ: Q-Betax Kft.

Kiadásért felelős:

Kukulyák János
ügyvezető igazgató

Color Pack Nyomdaipari Rt.

Felelős vezető:

Zsukk László

ISSN 1786-5328

MEGVÁSÁROLHATÓ

A szerkesztőségben
és a BTI-ben

A SZERKESZTŐSÉG CÍME:

1191 Bp. XIX. ker., Attila u. 49-53.

Telefon/Fax: (06 1) 280-1864

E-mail:

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Diszkriminatív a jelenlegi taxisabályozás

Bárkiből lehet versenytárs?

A taxis cégek ma már öltre menő harcot folytatnak a fuvarokért. Jóformán nincs az az (alacsony) ár, amiért ne vállalna be bármelyik cég egy nagyobb volumenű szerződést. Új fuvarok azonban ritkán keletkeznek, tehát a fuvarokat, szerződéseket csak egymástól lehet megszerezni. A torta mérete adott, csak a szeletelés változik időnként.

A taxiállomásokon álló taxik már szinte odanőttek a drosztjukhoz. Kisebb-nagyobb csoportosulások kisajátítják maguknak, mást, „idegent” nem engednek beállni, csak ők dolgozhatnak onnan, ugyanakkor más, számukra „idegen” drosztokra meg sem kísérelnek beparkolni. Persze nem is lehet, hiszen ott is működik a „kisajátítás”. Kályhataxisok lévén aztán kénytelenek a lehető legmagasabb viteldíjat alkalmazni – a jogszabályi kereteken belül – hiszen a kihasználtság a drosztra való állandó visszatérés kényszere miatt sokszor még a harminc százalékot sem éri el.

Marjuk egymást csapat és egyéni szinten egyaránt. Féltekenyen lessük a mások sikerét, és féltően óvjuk a saját köreinket. Egy-egy kollégáiból egymás ellenfelei, sok esetben ellenségei lettünk, és közben nem vesszük észre, hogy acsarkodásunk alatt felnőtt mellettünk néhány, több-kevesebb jogszerűséggel dolgozó nem taxis vállalkozás, amelyek ma már meghatározó számban viszik el fuvarjainkat.

A hőskor

Valamikor a hetvenes évek végén, a nyolcvanas évek legelején a taxisás teljesen hagyományos formában működött. Az akkor még állami Főtaxi, és a „gebines” Volántaxi szállította az utasokat, akik vagy leintették a taxit, vagy a droszton szálltak be, esetleg telefonon rendeltek. Vállalati fuvarozás kevés volt, ezt túrafuvarnak neveztük, és nem nagyon örült neki az, akit ide osztottak be.

A nyolcvanas évek elején aztán megjelent a magántaxi. A fuvarozási struktúrában átöröszést ugyan nem hozott, csak választékot bővített. Az utasok azonban hamar rájöttek, hogy a „maszektaxi” olyat is megtesz, amit a kevésbé rugalmas állami taxitól meg sem próbáltak kérni. Lassan elterjedt a hír, hogy a magántaxisok – akik akkor már társaságokba tömörültek – vállalnak beszerzést, ügyintézés, házhozzállítást, kiértesítést. Lehetett kérni két üveg pezsgőt házibuliba. Ha elfogyott a cigi, felhívták a taxicéget és rendeltek egy csomaggal. Ne feledjük, hogy abban az időben még nem volt minden sarkon benzinkút, meg éjjel-nappali közért. Előfordult – főleg éjszaka – hogy egy üveg italért, vagy egy csomag cigarettáért öt-tíz kilométert kellett autózni. A taxisok vállalták, mert az utast meg kellett

tartani. A megrendelők pedig, megelégedve a szolgáltatással, egyre újabb és újabb igényekkel léptek fel. Hol egy iratot, vagy egy csomagot kellett elvinni egyik cégtől a másikhoz, hol kiértesíteni és bevinni kellett az ügyeletes szerelőt (nemhogy mobiltelefon nem volt, de még vezetékes sem mindenhol...), néha vacsorát, hidegtálat, süteményt szállítani összejövelekre. Az egyik taxitársaságnál volt egy olyan megrendelő, aki a következőképpen adta le a rendelést: – Jó napot kívánok, XY művész vagyok (a „művész” kifejezést soha nem felejtette el a neve mögé mondani), és kérek egy kiló kenyeret, két liter tejet, tíz deka sonkát stb. Leadta a bevásárlólistát a diszpcérnek, aki továbbította ezt a taxisnak, a taxis pedig bevásárolt, és vitte a csomagot a címre. Egy másik, szintén hölgy utas, minden reggel egy fél órával korábban kérte a taxit, fel kellett menni hozzá, és elkészíteni a reggelit, amíg ő készülődött. Nem vicceltek, volt ilyen! Abban az időben egyébként néhány utas szinte „családtag” volt a taxitársaságnál. Olyiknak a kutyáját kellett megsétáltatni, másik ránk bízta a nagymamát, hogy kíséreljük el az orvosi vizsgálatra, aztán vigyük haza. Nem féltünk ránk bízni a gyereket, hogy vigyük el az iskolába, és az sem volt szokatlan, hogy az iskola után nem a mama, vagy a papa várta a csemetét a sulitól, hanem a taxis bácsi.

A taxisás ebben az időben elment egy olyan szolgáltató ipar irányába, amiben gyakorlatilag bármit kérhetett az utas. Az egyetlen akkoriban már Magyarországon

ecometer®

Új ecometer NT-93 SWM03 akár hőnyomatóval
(új rendeleteknek megfelelő):20.000.-Ft befizetésével,
havi 10.000.-Ft-os részletre
elvihető.Új ecometer WT-99 akár hőnyomatóval,
választható kijelző színnel és nyomógombbal20.000.-Ft befizetésével,
havi 15.000.-Ft-os részletre
elvihető. GPS, GSM(GPRS),
POS, stb. modulokkal bővíthetőCSERÉLJE LE MEGUNT TAXIÓRÁJÁT!
Használt óra beszámítás!

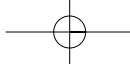
Ecometer Kft, 1039 Budapest, Rákóczi u.8.

Tel.:06-1-240-9479

Mobil:06-20-9344-529

E-mail: szalai@ecometer.com

Weblap: www.ecometer.com



működő csomagszállító futárszolgálat, a DHL is taxival, taxisokkal oldotta meg a kézbesítést.

A rendszerváltás után

Tegyük a szívünkre a kezünket: tudtuk mi akkor, hogy ekkora változások következnek? Tudtuk a fenét! Dolgoztunk tovább, mintha mi sem történt volna. Csak az tűnt fel, hogy egyre drágább lesz a benzin, meg minden más. Hosszú évek közel egységes, 8-7-2-es tarifája után rákényszerültünk, hogy árat emeljünk. Először fel sem tűnt, hogy mintha fogynának a fuvarok. Már a szombat esték sem voltak olyanok, hogy „a fák is integettek”. Elfogytak a nappalból a nyugdíjas, piaci, orvosi rendelős fuvarok. A családok a vasárnapi ebédre már nem taxival mentek a rokonokhoz. Az elkésett melós inkább vállalta a következményeket, de már nem költött taxira. A szakadó esőben az emberek behúzott nyakkal álltak a buszmegállóban, de nem emelték fel a karjukat, bármilyen lassan, ígéretesen hajtottunk el előttük. Fogott az utas, de ami a nagyobb baj, nőtt a taxik száma. Nagyon! Aki abban az időben már ebben a szakmában dolgozott, az jól emlékszik: az egyre nagyobb számban munkanélkülivé váló, autóval rendelkező embereknek egyenesen javasolták, hogy taxis vállalkozók legyenek. A kevesebb munka mellett elárasztották a piacot a minden előképzettség, minden gyakorlat nélküli botcsinálta taxisok. Ez hamarosan meg is látszott a taxisszakma hírnevének nagyarányú csökkenése képében.

Az addig ugyan nemszeretem munkának, de mégiscsak fuvarnak számító tevékenységekre önálló, specializálódott vállalkozások alakultak. Az autós, motoros, biciklis futárok megjelenésével töredékére zsugorodott a kézbesítő, ügyintéző munka. Az esküvői fuvaroknál már nem fehér taxit kértek menyasszonyi autónak, hanem a gombamód szaporodó autókölcsönzők, limuzinszervezők elegáns autóit vették igénybe. A gyorséttermek és pizzafutárok megjelenésével az ételszállítás gyakorlatilag megszűnt. Már könnyen lehetett beszerezni étel-ital és dohányterméket a nap bármely

szakában, nem volt hozzá szükség taxira. Persze azt se felejtjük el, hogy a piacgazdaság kiszélesedésével bárkinek lehetett már saját kocsija. Lett is.

A taxisok illetén – nem közvetlenül a klasszikus taxis személyszállítás körébe tartozó – fuvarjai az erre alakult vállalkozások szaporodásával szinte a nullára csökkentek.

A jelen

Mi jellemzi ma a taxipiacot? A hagyományos taxifuvarok erőteljes csökkenése folytatódik, a céges fuvarok száma stagnál. Az ügyintézéses, szállítós, esküvős fuvarok ma már minimális mértékben vannak csak jelen, az integetős utasok pedig szinte kihaltak. Ha fenn akarunk maradni, sőt, ha fejlesztetni akarjuk vállalkozásunkat, akkor már nem tehetjük azt, mint néhány éve. Vagyis nem várhatjuk a sültgalambot... Küzdeni kell, piacot szerezni, új lehetőségeket feltárni, és a meglévő piacot megtartani. Ez nem könnyű tevékenység, és minden erőnkre szükség van, hogy kiszorítsuk a versenytársakat. Vagyis mi legyünk a jobbak.

A piaci verseny

Vegyük végre észre: a verseny ma már nem taxi és taxi között zajlik (vagy nem csak), hanem a közúti személyszállítás teljes spektrumában. Nem biztos, hogy utast kizárólag másik taxistól vagy taxitársaságtól lehet szerezni. Előfordulhat, hogy a busszal, limuzinnal, betegszállító mentőautóval kell versenyre kelnünk. A verseny pedig úgy egészséges, ha tisztességes. Nos, ez nem minden esetben mondható el a díj ellenében történő közúti személyszállítás területén. Ha csak arra gondolunk, hogy elvileg minden ilyen járműnek – legjobb tudomásunk szerint – sárga rendszámmal kellene rendelkeznie, máris láthatjuk hogy hol a hiba. A limuzinszervíz, az esküvői autókölcsönző, a betegszállító a legkritikább esetben használnak sárga rendszámot. Ami persze nem lenne baj, ha a taxist sem köteleznék erre a rengeteg költséggel és utánjárással járó tortúrára, amivel egy szolgáltatói rendszám megszerzése jár... Ma már ott tartunk, hogy nemhogy sárga, hanem egyenesen

magyar rendszámmal sem rendelkezik némelyik „szolgáltató”. És itt most nem csak a pályaudvarok környékén megtalálható, engedélyek nélküli román rendszámú kisbuszokra gondolok, hanem például arra a jelenségre, amikor egy multicég Magyarországon tartott nemzetközi konferenciáján osztrák rendszámú kisbuszok szállítják a résztvevőket. Előadókat és vendégeket egyaránt.

Ma már megjelent a személyszállítási piacon a „Motortaxi”, amely motorkerékpárral kívánja szállítani az utasokat, természetesen nem ingyen. Az ötlet újszerű és akár ésszerűnek is mondható a kezdeményezés, hiszen a csúcsforgalomban könnyebb a mozgékonyabb motorkerékpárral közlekedni. A „bátrabb” utasokat akár a taxitól is átcsábíthatják. Azon meg aztán tényleg csak mosolyogni lehet, hogy a belvárosban megjelent a hongkongi filmekből jól ismert riksa. Lehet, hogy megérjük: ez az emberi erővel hajtott járművecske is a taxi versenytársa lesz?

Az, hogy ilyen új közlekedési eszközök jelennek meg a közúti személyszállítás területén, persze nem baj, sőt talán színesítik is a képet. A probléma inkább abban áll, hogy míg a taxiipart szinte megfojtják az újabb és újabb szabályzók, a semmire sem jó tanfolyamok, a műszaki és biztonsági előírások és szigorítások, addig a nem taxi jellegű, de díj ellenében személyeket szállító egyéb vállalkozások minden látható jogszabályi kötöttség nélkül végzik tevékenységüket, és viszik el a taxisok utasait.

Az anomáliák feltárása, a versenysemlegesség elveinek biztosítása, a követelmények mindenikre egyformán érvényes szabályai sokat segíthetnének a taxis szakmán. Jogosan várható el talán, hogy a „nagy” taxis érdekképviseletek ezekkel a témákkal is foglalkozzanak, azonban az utóbbi időben nem nagyon láttuk nyomát az érdekvédők ilyen irányú aktivitásának. A Taxisok Világa szerkesztője ezért úgy döntött, hogy saját nevében, a taxisok kérdéseit összefoglalva levelet intéz a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium sajtóosztályán keresztül az illetékesekhez. Íme: (Folyt. az 5. oldalon)

Fiatal házaspár golfozik. A feleség nagyot üt a labdába, ám az nem a pályán ér célba, hanem kirepül és betöri egy közelben lévő ház ablakát. Megszeppenten odamennek a ház ajtajához, bekopognak. Egy hang kiabál ki:

– Szabad! – Bemennek, látják, hogy a szobában mindenféle üvegcserepek vannak, és a törött ablak mögött egy szép nagy váza is darabokban hever. Mellette áll egy kétméteres óriás, a mellén keresztbe kulcsolva a karjait. A férj egyből elkezd szabadkozni, ám a férfi félbeszakítja:

– Ugyan, ne mentegetőzzön, nagyuram. Én egy dzsinn vagyok, és ebbe a vázába voltam bezárva immár 500 esztendeje. Nagy jót tettek velem, hogy kiszabadítottak, és hogy lássák, milyen hálás vagyok, teljesítem egy-egy kívánságukat. Mivel azonban már nagyon régóta vagyok ide bezárva, a harmadik kívánság az enyém léssen.

A férj gondolkodik, majd kimondja az első kívánságát: – Szeretnék egymillió dollárt!

A dzsinn csettint egyet, és azt mondja: – Kívánságod parancs! Már is a bankszámládon van a pénz.

A feleség is elmondja a kívánságát: – Én meg szeretnék egy-egy nyaralót a világ legszebb üdülőhelyein!

A dzsinn ismét csettint egyet: – Óhajod parancs! Már is a tiéd a legszebb nyaraló az összes szóba jöhető nyaralóhelyen! Ám most halljátok az én kívánságomat: 500 év óta vagyok bezárva ide, ezalatt nélkülözöm kellett a női társaságot. Ezért azt kívánom, hogy hadd feküdhessék le a feleségeddel!

A férj gondolkodik kicsit, majd azt mondja: – Mivel nagyon jóságos voltál velünk, ezért, ha a feleségem nem bánja, akkor részemről nem gond.

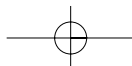
A feleség kissé ódzkodik, de aztán arra gondol, hogy most már van egy csomó pénzük, nyaralóik, vélhetően nem lesz több gondjuk az életben, így hát ő is beleegyezik. A dzsinnel felvonulnak az emeleti hálószobába.

Eltelik három óra, amikor a dzsinn és a kissé remegő lábú feleség megjelenik újra. Ekkor a dzsinn megkérdi a férjtől:

– Uram, megkérdezhetem, hogy hány évesek önök?

– Én 35 vagyok, a feleségem pedig 29 – válaszolja meglepetten a férj.

– Ez érdekes – tűnődik – és maguk még hisznek a dzsinnekben?



**Gazdasági és Közlekedési
Minisztérium
Sajtóosztály
Tisztelt Sajtóosztály!**

A taxis vállalkozások engedélyezésének és e szakma gyakorlásának feltételei évről évre szigorodnak. Kollégáink ha nagy nehézségek árán is, de folyamatosan igyekeznek megfelelni az előírásoknak.

Ezek után talán érthető, ha nagy felháborodás fogadja az újabb és újabb, közúti személyszállítással foglalkozó, ám a jelenleg ismert szabályoknak elmentmondó, vélt vagy valós kiskapukat kihasználó kezdeményezéseket. Lapunkra nagy nyomás nehezedik a taxisok részéről, hogy tisztázzuk ezeknek a fuvarozási formáknak a létjogosultságát és szabályosságát. Az utóbbi időben a következő esetekkel találkozunk:

Límuzinszervíz – Általában nagyobb, exkluzív – többször idősebb évfáratú – amerikai gépkocsikkal vállalkoznak előre kikötött díj ellenében személyfuvarozást esküvőkön és egyéb rendezvényeken. A gépkocsik nem használják a közúti közlekedési szolgáltatóknak előírt megkülönböztetett (sárga) rendszámot. (Sokuk valószínűleg meg sem felelné a szigorú feltételeknek...)

Esküvői fuvarozás – Nagyobb, elegáns gépkocsikkal, vagy oldtimer jellegű autókkal vállalkoznak esküvői fuvarozást, szintén díj ellenében. A gépkocsikon nincs a közúti közlekedési szol-

gáltatók számára előírt megkülönböztetett (sárga) rendszám. Koruknál és műszaki felszereltségükkel fogva nem is kaphatnának ilyet.

„Kisvonat” – Egyes vidéki városokban, „lassú jármű” rendszámmal (piros) és három-négy pótkocsival szállítanak díj ellenében utasokat a közúton. Néhol már szinte menetrend szerint közlekednek, kijelölt megállóhelyekkel.

Rent a car – Autók bérbeadásával foglalkozó cégek – sofőrrel – városnézéseket és repülőtéri transzfer fuvarokat vállalkoznak, végeznek. Hangsúlyozzuk, hogy nem a saját – tőlük egyébként autót bérelt – ügyfeleiket szállítják, hanem bárkit, aki igénybe kívánja venni a szolgáltatást. Ezt jelzi többek között a gépkocsikon nagyméretben elhelyezett „Airport transfer” felirat is.

Betegszállítás – Normál személygépkocsik és mikrobuszok fuvaroznak „betegszállítás” felirattal, megkülönböztető jelzések, vagy sárga fuvarozói rendszám nélkül.

Külföldi rendszámú minibuszok – Elsősorban vasúti és buszpályaudvarokon vállalkoznak személyfuvarozást. A valószínűleg minden hazai engedély nélküli fuvarozók ma már a külföldre irányuló szállításokon kívül belföldön is fuvaroznak.

Motortaxi – Díj ellenében történő személyszállítás motorkerékpáron. A 89/1988 MT rendelet nem említi ezt a lehetőséget. Mégis alakult rá egy vállal-



A jelenleg hatályos KRESZ szerint kerékpáron tilos személyt szállítani, kivéve rögzített ülésben 1–10 év alatti gyermeket. Ez talán mégsem az...

kozás, amely üzletszerűen kívánja folytatni ezt a tevékenységet. Idézet a honlapról: „nagytestű robogókat használunk, több éves tapasztalattal rendelkező jól szituált sofőrökkel a kormánynál. Ezek a motorok kényelmesek, biz-

tonságosak, gyorsak, kisebb csomagok, táskák is elférnek a csomagtartójukban... Sofőrjeink természetesen a KRESZ szabályainak maximális betartásával közlekednek... Szolgáltatásainkat Budapest területén belül fix tarifákkal, Budapesten kívül kilométer díjjal vehetik igénybe”.

Motoros futár – Bármilyen hihetetlen, az utóbbi időben előfordultak olyan megrendelések bizonyos cégek részéről, amikor a motoros futárt két bukósakkal kérték, mondván hogy a küldemény mellett annak ügyintéző-jét is „továbbítani kell”.

A legújabb: Riksa taxi – Emberi erővel hajtott járművel szállít a közúton díj ellenében utasokat, 1 vagy 2 főt.

A fenti jelenségek egyre terjednek, ezt már több esetben jeleztük a hatóságoknak. Értékelhető választ ez idáig nem kaptunk felvetéseinkre, ezért most a taxis kollégák nevében a következő



Az autócsodával pénzért vállalkoznak fuvarozást. A rendszám viszont jól láthatóan fehér, de ez kít érdekel?



A kisvonatok piros, lassú járműre szóló rendszámmal szerelve akár 72 utast is szállíthatnak. Kérdés, hogy miután a pótkocsin tilos személyeket szállítani, akkor mi az az öt valami, ami a képen jól láthatóan a mozdony mögött van, s melyekben emberek ülnek? Milyen jogosítvány kell ennek a vezetéséhez? Lassú járműre szóló vagy D-kategóriás?

sürgető kérdésekkel fordulunk Önökhöz:

• Van-e bármiféle jogszerű lehetőség közúti közlekedési szolgáltatás – ezen belül nem menetrend szerinti személyszállítás – végzésére megkülönböztetett színű (sárga) rendszám használata nélkül?

• Személygépkocsival utast szállítani díj ellenében lehetséges-e a 88/1989 MT rendeletben konkrétan megnevezettek, jelesül taxi, vagy személygépkocsi személyszállítás kategóriákon kívül?

• Létezik-e olyan jogszabály (vagy elegendő a tiltás hiánya),

amely lehetővé teszi, hogy az 1960-as-70-es években, esetleg még korábban gyártott oldtimerakként hirdetett, a reklámfotók alapján „P” betűs rendszámmal ellátott autókkal díj ellenében személyszállítást végezzenek? Ennek közlekedésbiztonsági kockázatát ki vállalja?

(Biztonsági öv nemléte, madzagfék stb.) Ha egyedi engedélyezés alapján működhetnek ezek a járművek – és szállíthatnak személyeket – akkor ezt az engedélyt ki, és milyen felhatalmazás alapján állíthatja ki?

• Van-e bármiféle lehetőség lassú járműre érvényes (piros) rendszámmal ellátott járművel, két-három pótkocsit vontatva, azokon személyeket szállítani a közúton? A hatályos KRESZ a következőképpen fogalmaz: (46. §) „(6) Pótkocsin személyt szállítani tilos, kivéve

a) a járműszerelvény biztonságos közlekedése érdekében szükséges – a pótkocsi hatósági engedélyében meghatározott számú – személy szállítását;

b) a mezőgazdasági vontató első, nem billenő rakfelületű pótkocsiján – a (4) bekezdés rendelkezéseinek értelemszerű alkalmazásával – történő személyszállítást.” Esetünkben három-öt pótkocsiról, és azon személyek szállításáról beszélünk. Igaz, hogy az ilyen szerelvények gyártója és forgalmazója honlapján a következőt állítja: „A hazai közlekedési jogszabályoknak megfelelően a

Számtech ügyfélszolgálat

Hotline: Milyen számítógépe van?

Ügyfél: Fehér.

Ügyfél: Nem tudom a lemezt kivenni a meghajtóból.

Hotline: Próbálta a kiadó gombot megnyomni?

Ügyfél: Igen, de teljesen beragadt.

Hotline: Ez rosszul hangzik. Felírom az adatait.

Ügyfél: Várjon csak... Most látom, hogy nem is raktam be a lemezt, itt van az asztalom...

Hotline: Kattintson a „Saját gép” ikonra.

Ügyfél: A magáéra, vagy az enyémmre?

Ügyfél: Nem tudok nyomtatni.

Hotline: Kattintson a Start gombra és...

Ügyfél: Figyelj, cimbora, ne kezdj nekem ilyen szakszöveget nyomtatni, nem vagyok Bill Gates, a francba!

Ügyfél: Amikor nyomtatni próbálok, állandóan azt mondja a gép, hogy nem találja a nyomtatót. Már többször odaraktam a monitor elé, de még így sem találja.

Ügyfél: A nyomtatóm nem nyomtatja ki a piros színt.

Hotline: Színes nyomtatója van?

Ügyfél: Nem.

Hotline: És most mit lát a monitorán?

Ügyfél: Egy kis plüssmacit, amit a barátom vett a plázában.

Hotline: ...és most nyomja meg az F8-at.

Ügyfél: Nem működik.

Hotline: Pontosan mit csinált?

Ügyfél: Megnyomtam az F-et nyolcszor, ahogy mondta, de semmi sem történt...

Ügyfél: Nem működik a billentyűzetem.

Hotline: Biztos, hogy bedugta a gépbe?

Ügyfél: Nem, nem látom a gép hátulját.

Hotline: Fogja meg a billentyűzetet, és menjen vele 10 lépés távolságra a géptől.

Ügyfél: Sikerült.

Hotline: Akkor nincs bedugva a billentyűzet. Nincs ott egy másik véletlenül?

Ügyfél: Nézem... De igen, van itt egy... És működik is!

Hotline: A jelszava kis „a” mint alma, nagy „V” mint Viktor, 7...

Ügyfél: A 7 az kicsi vagy nagy?

Ügyfél: Nem tudok csatlakozni az internetre.

Hotline: Biztos, hogy a jó jelszót használta?

Ügyfél: Biztos, láttam, amint a kollégám is ezt adta meg.

Hotline: És mi volt ez a jelszó?

Ügyfél: Öt csillag.

Hotline: Milyen antivirus programot használ?

Ügyfél: Netscape.

Hotline: Az nem egy antivirus program!

Ügyfél: Elnézést... Internet Explorer-t.

Ügyfél: Nagy problémám van. Egy barátom feltelepített egy képernyővédőt, de ahányszor megmozdítom az egeret, mindig eltűnik.

Hotline: Microsoft ügyfélszolgálat. Miben segíthetek?

Ügyfél: Jó napot! Már négy órája várok magukra! Meg tudja magyarázni, miért segítenek nekem ilyen lassan?

Hotline: Tessék? Elnézést, nem egészen értem a problémáját!

Ügyfél: Word-ben dolgozom, és már 4 órája kattintottam a „Segítség” gombra. Megmondaná, mikor jönnek ki végre?

Ügyfél: Az első email-emet szeretném megírni.

Hotline: És mi a probléma?

Ügyfél: Megtáltam az „a” betűt, de hogyan tudom a karikát köré rajzolni? (@)

mozdonyhoz közúton 3 kocsi kapcsolható, ez általában 56 felnőtt vagy 72 gyermek utas szállítását teszi lehetővé.

Valóban vannak ilyen – általunk nem ismert – közlekedési jogszabályok? Ezek a járművek egyes vidéki városokban (Hévíz, Balatonfüred, Szeged stb.) rendszeresen, évek óta közlekednek a közúton.

• **Jogszerű és szabályos-e Rent a car szolgáltatáson belüli, a gépkocsit gépkocsivezetővel együtt „bérbeadva” kvázi személyszállítást végezni? Megfelelnek-e ezek az autók és vezetőik a díj ellenében való személyszállításra vonatkozó jogszabályoknak (sárga rendszám, évenkénti műszaki vizsga, PÁV II jogosítvány, szaktanfolyam, vagyoni letét stb.)** Ha nem, milyen felhatalmazás és milyen engedély alapján végzik a tevékenységet? Kell-e a bérautóknak egyéb megkülönböztető rendszám (XX)? Egyáltalán húzható-e valamiféle határ a „személygépkocsi személyszállítás”, és a „gépkocsi bérbeadása vezetővel” fuvarozási formák között?

• **Betegszállítás esetén van-e bármiféle felmentés az ilyen fuvarokat végző vállalkozásoknak a személyszállításra vonatkozó jogszabályok alól?** A szállítás ugyanis itt is díj ellenében történik, még akkor is, ha a fuvardíjat nem közvetlenül az utas, hanem az egészségbiztosító állja. Megjelentek már egyébként sárga fuvarozói rendszámmal ellátott betegszállító „mentőautók” is. Ez csak erősíti azt a meggyőződésünket, hogy a többi, az ilyen rendszámmal nem rendelkező talán nem egészen szabályos...

• **Egyes vidéki városokban – és ma már egyre többször Budapesten is – a pályaudvarok, autóbusz állomások környékét ellepi a külföldi – többnyire román – rendszámú minibuszok, és személyfuvarozást vállalnak, vélhetően mindenfajta hatósági engedély nélkül. Amikor legutóbb felvettük ezt a problémát, a miniszterium (előző) vezetője a kedélyes „tudunk róla!” felkiáltással válaszolt. Ezen kívül nem történt semmi az ügyben... Kérdésünk: a semmiféle engedéllyel nem rendelkező, semmiféle műszaki feltételnek meg nem felelő, áraival a tisztességes vállalkozókat ellehetetlenítő, nem bejelentett, adót és egyéb közterhet nem fizető, illegális személyfuvarozók ellehetetlenítésére van-e bármiféle konkrét intézkedési terve a miniszteriumnak? (SoKo Transsylvania...?)**

• **Folytatható-e díj ellenében végzett személyszállítás motorkerékpáron? Ha igen, ennek milyen személyi és tárgyi feltételei vannak (jármű mérete, évjáráta, műszaki vizsga gyakorisága, vezető jogosítványa, szaktanfolyamok stb.)?** Az utasok biztonsága hogy szavatolható?

• **Folytatható-e díj ellenében végzett személyszállítás emberi erővel hajtott járművön? Ha igen, milyen jogszabályoknak kell megfelelni? A „riksa” a szabályok szerint milyen eszköznek minősül? Kerékpárnak? Hol közlekedhet? Kerékpárúton? Ahol nincs kerékpárút, használhatja-e a buszsávot? Vagy például a Rákóczi úton a középső sávbán „haladhat”? Milyen balesetvédelmi felszereléseket kell alkalmaznia az utasok biztonsága érdekében (bukósisak, biztonsági öv)?**

A kérdések még sokáig sorolhatók lennének. A taxis vállalkozókat, akik egyre nagyobb költségekkel egyre kevesebb fuvarból kénytelenek megélni, érthetően súlyosan érinti, ha a fentebb említett „vetélytársak” – látványosan mindenféle jogszabályi megkötöttség nélkül – megjelennek a piacon.

Félreértések elkerülése végett: Nem kívánjuk senki üzletét rontani, még kevésbé ötleteinek végrehajtását megghiúsítani, ám talán jogosan várhatjuk el az egyenlő bánásmód elvét. Ha a díj ellenében végzett közúti személyszállítás végzése során szigorú jogszabályok betartását követeljük meg a taxis és személygépkocsi személyszállító szakmától, akkor talán érthető öhaj, hogy ezen szabályok minden személygépkocsival végzett szállításra érvényesek legyenek. Akkor is, ha esküvői autókölcsönzőnek, limuzinszervíznek vagy rent a car-nak nevezik magukat. Ha a közúti forgalomban a taxisokra és személygépkocsi személyszállítókra szigorú előírások vonatkoznak az utasok biztonsága érdekében (egyébként helyesen!), akkor elvárható, hogy ugyanilyen szigorú előírások szabályozzák a motorkerékpárral, „kisvonnattal”, vagy akár „riksával” történő személyszállítás körülményeit is. Ennek hiányában a szabály ugyanis fellelész, mondhatni diszkriminatív lesz.

Tisztelt Sajtóosztály!

Kérjük, fenti kérdéseinket szíveskedjenek a miniszterium megfelelő szakértőjéhez továbbítani, a mielőbbi érdemi válaszok reményében. Jelen levelünket, és a miniszterium vála-

szát meg kívánjuk jelentetni szakmai lapunk, a Taxisok Világa augusztusi számában. Számítunk ezért lehetőség szerint sürgős válaszukra.

Budapest, 2005. 07. 13.

Tisztelettel:

Nagy Zoltán, újságíró
Taxisok Világa magazin

Hivatkozások:

- Limuzinszervíz: www.limuzin.hu, www.luxuslimuzin.hu
- Esküvői fuvarozás: Magyar Esküvő, Nők Lapja Esküvő Magazin, ill. hasonló témájú lapok hirdetési a fentiekén túl
- Kisvonnat: www.dotto.hu
- Motortaxi: www.motortaxi.hu
- Riksa: www.riksa.hu

Lapzártakor azt az információt kaptuk a miniszteriumból, hogy kérdéseink nem közlekedésszakmai, hanem jogszabályértelmezési vizsgálatot kívánnak, sőt van benne olyan is, ahol egyenesen a Belügyminiszterium az illetékes. Először hajlamosak voltunk ezt a választ annak tekinteni, hogy már megint megpróbálnak „lerázni” minket, de a miniszterium munkatársának hozzáállása ezúttal segítőkésznek volt mondható. Így levelünket a sajtóosztály változatlan formában továbbította jogszabályértelmezés, vagy egyszerűbben megfogalmazva konkrét válaszok reményében a jogi fősztályra. Az államigazgatásban az ügyintézési határidő harminc nap, tehát bízunk benne, hogy a miniszterium válasza akár már a szeptemberi számunkban megjelenhet.

Nagy Zoltán

Taxival igyekeztek Kubából Floridába

ÉLETVESZÉLYES PRÓBÁLKOZÁS

Kubából folyamatosan próbálnak átszökni emberek az Amerikai Egyesült Államokba, a jólét reményében. A kubai és az amerikai parti őrség viszont mindent megtesz, hogy a vízen érkezőket visszafordítsa, illetve feltartóztassa. Csak az elmúlt fél évben a 144 kilométeres floridai partszakaszon 1406 kubait fogtak el a parti őrség tagjai, és ki tudja hányuknak sikerült elérni a partot.

Az emberi leleményességnek és a vakmerőségnek nincs határa. Két évvel ezelőtt Luis Grass és családja a háborgó tengeren indult az ígért földje felé egy 1951-es Chevrolet kisteherautóból átalakított vízi járművel, ám az amerikai parti őrség idő előtt észrevette és visszafordulásra szólította fel őket, ami nem járt sikerrel. Az utasokat később repülőre ültették, míg a lefoglalt, múzeumi értéket képviselő 52 esztendőes járművet a vizsgálat befejezése után egyszerűen elsüllyesztették.

Jelentős számú kubai próbál meg időről időre bejutni az Egyesült Államokba. Létező bevándorlási törvények, az úgynevezett „dry foot – wet foot”, száraz láb – vizes láb törvény értelmében azok a kubai menekültek, akik valamilyen módon elérik az USA szárazföldi területét, többnyire tartózkodási engedélyt kapnak. Ez a jogszabály élteti a kubai kivándorlókat, akik minden lehetséges eszközt igénybe vesznek, csak hogy eljussanak az államokba. Olyan lélekvesztővel indulnak családostól a nagy útra, amelyre jobb érzésű ember fel sem szállna. Akitet viszont a parti őrség akár a nemzetközi vizeken, akár az amerikai felségterülethez tartozó part menti vizeken feltartóztatnak, azokat többségében visszatoloncolják Kubába.

Legutóbb Florida állam déli csücskénél, néhány kilométerre Key West kikötőjénél, az amerikai parti őrség a nyílt vízen feltartóztatott egy hajóvá átalakított taxit. Az 1949-ben az USA-ban gyártott Mercury típusú, hajóvá átalakított autóban 13 kubai próbálta elérni az amerikai

partokat. Elfogásukat követően a taxi tulajdonosa kihallgatójának elmondta: több hónapig törték a fejüket szülőházjuk elhagyásán, ám a végül elhatározásra csak néhány hete szánták rá magukat. Ekkor kezdtek el azon tanakodni, hogy a szárazföldi taxijukat kellene alkalmassá tenni a vízen „járásra”. Többféle ötlet felmerült, míg végül feltűnés nélkül megalkották a remekművet, amellyel biztonságosan partot is értek volna, ha az őrség ki nem szűrja a taxit – mesélte el az autótulajdonosa. Arra a kérdésre, hogy mit várnak most, hogy lebuhtak, csak annyit válaszolt a kubai férfi: bízunk abban, hogy talán mégsem toloncolnak vissza bennünket, mert akkor nagyon rossz sors vár ránk és családjainkra.

Sandra Barlett, a parti őrség ügyeletes szóvivője rendkívül visszafogottan csak annyit nyilatkozott az egyik floridai televíziós társaság riportérének, hogy a vizsgálat teljes lezárásáig nem mondhat semmit arra nézve, hogy bevándorlási engedélyt kapnak a taxin érkezők, avagy visszatoloncolásuk a valószínűbb. Mégis arra számíthatnak leginkább, hogy visszaküldik őket kiinduló helyükre Kubába, bár ezt hivatalosan senki nem erősítette meg az amerikai bevándorlási hivatalban.

Cash

Egyszerűsödik a taxiállomások építése

Előző, júliusi számunkban már beszámoltunk arról, hogy a Fővárosi Közgyűlés június 30-án módosította az 59/1999.(XI. 18.) Főv. Kgy. rendeletet. A megváltozott jogszabály a „Budapest főváros közterületein a taxiállomások létesítéséről, használatának és üzemeltetésének rendjéről” szól. A rendelet teljes szövegét előző számunkban közöltük azzal az ígérettel, hogy augusztusban a részletekről megkérdezzük Héray Lászlót, a Taxiállomások Üzemeltető és Szolgáltató Kht. ügyvezető igazgatóját.

• Mielőtt a módosított rendelettel kapcsolatos kérdéseket feltenném, szeretném megtudni, mit szól ahhoz, hogy egy kolléga több taxis nevében bírósághoz akar fordulni. Mэгhózzá azért, mert bérleti díjat kérnek tőle a taxiállomások használatáért, holott ő nem kívánja ezeket bérelni. Tekintettel arra, hogy igen sok taxiban felmerül, miért is kell fizetni, tisztázzuk előbb ezt a problémát.

• A taxisok a Taxiállomások Kht. által végzett üzemeltetési szolgáltatás tevékenység ellenértékét fizetik ki évente. A kht. alapításakor az alapító által kijelölt feladatunk a Közhasznú Törvényre való hivatkozással, a „közforgalom számára megnyitott út, híd, fejlesztéséhez, fenntartásához és üzemeltetéséhez kapcsolódó tevékenység” lett. TEÁOR szerinti besorolásunk az „egyéb szárazföldi szolgáltatást segítő tevékenység” 6321-es jelzőszámához kötött. Az SZJ (Szolgáltatási Jegyzék) szerint pedig az „egyéb közúti üzemeltetési szolgáltatás” kategóriába tartozik. Tehát ez a bizonyos 6321-es egyéb közúti üzemeltetési szolgáltatás kerül a számláinkra, konkrétan a ren-

delet szerint, üzemeltetési szolgáltatási díjként. Bérleti díjat két okból sem fizethet a taxis, egyrészt, mert a taxiállomás céljára kijelölt területek az önkormányzatok és nem a kht. tulajdonában vannak, másrészt azokat térítésmentesen adták át a taxiállomások létesítésére. A kht. tehát az önkormányzatok tulajdonában lévő területekre kijelölt taxiállomások üzemeltetését, fenntartását, karbantartását végzi, és erről is ad számlát, nem bérleti díjról.

• Minden hónapban kapunk képeket arról, hogy a taxiállomások jelentős részén idegen, civil autók parkolnak. Ez a taxisok között komoly indulatokat vált ki, hiszen a számukra készült állomások használatáért ők fizetnek. Rendszeresen visszatérő kérdés, hogy a kht. miért nem lép fel a drosztkon szabálytalanul parkolókkal szemben? Kinek a feladata a büntetés vagy a szankcionálás?

• A drosztrendelet igen sok feladatot előír a Taxiállomások Kht. számára, amelyeket dolgozóink igyekeznek maximálisan teljesíteni. Viszont annak megakadályozása, hogy a taxiállomásokra idegen autók álljanak, a Fővárosi Közterület-felügyelet feladata a Drosztrendelet szerint is. Azért mondom, hogy „is”, mert ez egyébként a közterület használatáról szóló rendelet és a KRESZ szerint is egyértelműen hatósági jogkör. Mint ahogy a szankcionálás is az. A kht. nem hatóság, így a többi állampolgárral szemben nincs intézkedési joga. Ez egyérműen hatósági (rendőrségi, közterület felügyeleti stb.) feladat. Arra természetesen a Közterület Felügyelet sem adhat garanciát, hogy ellenőrzéseinek következtében soha, egyetlenegy taxiállomásra sem állnak be majd idegen autók. Ez egy olyan dolog, mintha a rendőség arra vállalna garanciát, hogy egy adott helységben senki sem szegi majd meg a KRESZ szabályait, vagy hogy soha egyetlenegy autó sem fogja használni a buszsvót a buszok és taxisok rovására. Természetesen ilyen esetben intézkedniük kell, mint ahogy a Közterület-felügyeletnek is abban az esetben, ha idegen autók foglal-



Egy új taxiállomás az Europark főbejáratával szemben

ják el a taxiállomást. Zárójelben azért megjegyzném, hogy a kht. munkatársai által rendszeresen végzett ellenőrzések jegyzőkönyvei szerint nagyon sok taxiállomás-férőhely marad üresen, mert nem állnak oda a taxisok szinte soha. Ezek felméréseink szerint több mint egyharmadát teszik ki a megépített drosztkoknak.

• Ezek azok a taxiállomások, melyeket se a taxis, se a civil autó nem tud rendeltetésszerűen használni. Am nézzük azokat a taximegállókat, melyeket ugyan használnának kollégáink, de az ott parkoló autóktól ez nem lehetséges. Júliusi számunkban még leponyvázott autót is bemutattunk, amelyik a Klauzál téri drosztkon parkolt hosszú ideje, következmények nélkül. Mit tesz, vagy mit tehet a kht.?

• Azt már az előbb elmondtam, hogy szankcionálni (büntetni) csak a rendőrségnek, illetve a Közterület-felügyeletnek van joga! Ugyanakkor ahhoz, hogy a meglévő 300 taxiállomáson folyamatos ellenőrzés történjen, a Közterület-felügyelet komplett 10-12 fős akciócsoportja is kevés lenne. A mi munkatársaink is csak hárman vannak. Ők gépkocsival rendszeresen járják a várost és igyekeznek mind a 300 taxiállomásra eljutni. Folyamatosan rögzítik (fényképen is) a tapasztalatokat, melyeket feldolgozás után a Közterület-felügyelet felé továbbítunk. Így azoknak a taxiállomásoknak a listája, ahol munkatársaink szerint rendszeres hatósági jelenlét szükséges, „ott van” az illetékeseknél, akik intézkedésre jogosultak. Értelemszerű – és ez a mi koordináló szerepünk – hogy nem kell a közterület-felügyelőnek mindegyik taxiállomásra elmenni. A mi kollégáink abban segítik őket, hogy be-

Egy beteg férfi fekszik egy afrikai kórház ágyán. Egyszer csak kiabálni kezd.
– Nővére!!! Egy óriási pók van a mennyezeten!!!

A nővér unottan visszaszól:

– Ugyan már, uram, nyugodjon meg. Majd elmegy.

Egy kis idő múlva:

– Nővére!!! Nővére!!! A pók már az ágyamon van!

Nővér visszakiabál:

– Kérem, uram, hagyja abba! Nem kell ekkora lármát csapni egy pók miatt.

Újabb pár perc múlva:

– Nővére!!! Nővére!!! A pók már a ... hé, hová viszel te dög???

gyűjtött adataink alapján rendszeresen oda menjenek el, ahol megjelenésükre szükség van. Meggyőződésem, ha egy taxiállomásra naponta, vagy naponta többször is elmennek a közterület-felügyelők, és ha kell, büntetnek, akkor ott rend lesz. Ha következetes az ellenőrzés, akkor a „renitensek” ezt hamar tudomásul veszik, és nem állnak be szabálytalanul az állomásra. Jó példa erre a Krisztina körüli taxiállomás a kamara előtt. Itt lassan már nem mernek az idegen autók megállni, mert az ellenőrzés és a szankcionálás rendszeres. Hasonló eredmények várhatók a többi problémás helyen is, ám ehhez türelmet kérünk mi is, és a közterület-felügyelők is.

• **Miután a taxiállomáson történő megállás a civil autók számára a KRESZ szerint tilos, így a szabálysértőkkel szemben a rendőrségnek intézkedni kellene. Mégsem teszik évek óta. Miért? Ez nekik éppúgy kötelességük lenne, mint a Közterület-felügyeletnek. Ráadásul arról is szó volt, hogy születik egy megállapodás arra nézve, hogy a rendőrség ellátja majd azt a feladatot, ami egyébként dolga volna...**

• Megkerestük az összes kerületi kapitányt, és sajnos meg kell állapítani, hogy kevés helyről jött egyáltalán visszajelzés. Ahonnan érkezett, ott arról biztosítottak minket, hogy természetesen a feladatokat rangsorolva, de a taxiállomásokon is intézkedni fognak. A City Rendőrség ennél konkrétabb volt, és akciókat is ígért. Sajnos írásos megállapodást, kötelezettséget ők sem vállaltak erre, de reméljük, hogy jut majd idejük a drosztok ellenőrzésére is. Éjszaka is, és a hétvégéken is.

• **Akkor térjünk át a taxiállomások kijelölésére. Ezt az új rendelet könnyebbé teszi. Legalábbis változik az engedélyeztetési rend. Mennyiben? Hogyan sikerült a változtatást keresztülvinni a Közgyűlésen?**

• Ebben segítségünkre volt két jogszabály, a Fővárosi Közterület-felügyelet rendelete, az 59/1995-ös, és a 20/1984-es közlekedési miniszteri rendelet is. Mindkét jogszabály foglalkozik a taxiállomás-kijelölés módosításával, és mindkét jogszabály szerint a kijelölést, illetve a létesítést közútkezelői hozzájáruláshoz kell kötni. Mi úgy gondoltuk, hogy a drosztrendeletet is ennek megfelelően kell módosítani. Azaz, ettől kezdve nem szükséges a közterület tulajdonosá-

nak hozzájárulása egy taxiállomás létesítéséhez. Elegendő az ún. közútkezelői hozzájárulás. Más kérdés, hogy a közút kezelője rendszerint maga a tulajdonos, de a különbség abban van, hogy a közterület-használati hozzájárulás mögött testületi döntés, esetenként többszörös testületi döntés volt, míg a közútkezelői hozzájárulás ennél jóval egyszerűbb. Az eddigi gyakorlat szerint a mi kérvényünket több bizottság, kerületi testület tárgyalta meg, és ilyen módon hónapokig, évekig elhúzódhatott egy-egy döntés (lásd V. kerület példáját). Nem részletezem milyen okokból, pl. nem volt

határozatképes a testület, elmaradt az ülés, későbbre halasztották a döntést stb. Ezzel szemben a közútkezelői hozzájárulási kérelmünk elbírálását egyszerű hivatali eljárás előzi meg. A döntést pedig a kezdeményezésünk beadásától számított 30 napon belül, megfelelő szakmai indoklással kiegészítve, meg kell küldeni részünkre. Így a korábbiakhoz képest igen rövid idő alatt megtudhatjuk, hogy engedélyezték-e a taxiállomás létesítését, vagy ha nem, akkor miért nem. A módosított rendelet lényegesen felgyorsítja a folyamatokat, ezáltal a jövőben sokkal könnyebb lesz a taxiállomások létesítése.

• **A kerületeknél az a személy, aki a konkrét döntést meghozza, a módosított rendelet szerint a képviselő-testület alkalmazzottja. Van arra esély, hogy a „munkáltatók” korábbi döntéseivel szembeállva, olyan helyre ad ki közútkezelői hozzájárulást, ahová a testület ezt régebben nem engedte?**

• Természetesen nem gondolom, hogy minden olyan helyre ki fogják adni az engedélyt, ahová a testület eddig nem engedte. Az esetek többségében ugyanakkor mégis kedvező elbírálásra számítok. Mondok erre egy konkrét példát: a létesítés fo-

lyamata során az adott kerület polgármesteri hivatalának az az osztálya, amelyik szakmailag illetékes, jelen volt egy korábbi hatósági bejárásom és jegyzőkönyvi aláírásával támogatta a taxiállomás létesítését. Tehát ha rajta múlt volna, akkor a taxiállomást már üzembe lehetett volna helyezni. Ezt követően a hatósági bejárást tartalmazó jegyzőkönyv egy bizottság elé került, ahol ennek egyik tagja, amolyan subjektív indíttatásból, tiltakozott a taxiállomás létesítése ellen, és maga mellé állította a bizottsági tagok többségét. Ennek következtében a létesítést elvetették. Ezeket a szub-



Egy másik újonnan épített droszt a Gyáli úton

jektív tényezőket tudjuk majd kiszűrni a jövőben azzal, hogy a kérdés nem kerül ilyen bizottságok elé.

• **Ezek szerint a fővárosban épülnek új drosztok. Merre tervezik ezeket, illetve mennyi várható ezekből a közeljövőben?**

• A kollégák már dolgoznak azokon a beadványokon, amelyekben kérjük a közútkezelői hozzájárulást a kerületektől. Ezek azon elutasított taxiállomás-létesítési kérelmeinket tartalmazzák, amelyeket az elmúlt öt évben a különböző kerületi bizottságok, ill. testületek nem hagytak jóvá. Remélem, minél nagyobb számban kapnak e kérelmek közútkezelői hozzájárulást. Amint megkapjuk ezeket, hozzákezdünk a szükséges kijelölésekhez. Arról így most

**JELZÁLOGHITEL
JÖVEDELEMIGAZOLÁS
ÉS BANKSZÁMLA
NÉLKÜL!
06-70-513-8145**

**TAXIAUTÓK
BÉRBEADÓK**
KEDVEZŐ FELTÉTELEKKEL
Telefon:
06/30-293-5420
ISRA-NOR Kft.

Könyvelés, adótanácsadás
Egyéni vállalkozók - taxisok
részére adótanácsadás, könyvelés,
adó- és tb-bevallások készítése,
ügyintézés
Novotax Kft.
1097 Bp. Vágóhid u. 48.
Érdeklődni: Nádor Lajos,
§ **Tel.: 215-1483** §

még nem tudok nyilatkozni, hogy ebből mennyi, és hol realizálódik, ám remény van arra, hogy a taxisok által is kért helyek egy jelentős részén sikerül drosztot építenünk. Eddig sem rajtunk múlt...

• **Ezeknek a kijelölése már a „hagyományos” módon történik? Tehát a megállni tilos, és a taxiállomás tábla között helyezkedik majd el a droszt? Esetleg az ígért tartós festékek lesznek majd a szükséges felfestések megoldva?**

• Igen, a megállni tilos tábla sokat segít abban, hogy az autók figyelmét felhívjuk a KRESZ-szabályokra. A tartós festékekkel történő jelölést nem sikerült mindenhol megoldani, de nagyon sok helyen alkalmazták már ezt az új technológiával készülő területjelölést. Ez egyébként élénkebb színű útburkolati jel, könnyebben észrevehető és az eddigieknél lényegesebben tar-

tósabbnak ígérik. Sajnos nem lehet mindenhol ezt alkalmazni, mert ott, ahol a burkolat állapota repedezett, sérült, nem maradna meg. Azonban oda, ahol a legnagyobb forgalmú helyek vannak, mindenképpen ez kerül majd.

• **A korábbi előírás szerint a taxisoknak minden év április 1-ig ki kellett váltani a droszthasználati engedélyt. Természetesen szinte minden érintett az utolsó pillanatra hagyta az ügyintézt, megkeresítve ezzel az ügyfélszolgálat életét, de a sajátját is. A szakma kérte, hogy ezt az eljárást kösse a főváros az évente amúgy is esedékes autövizsgákhoz. Most változott a rendelet mindenki örömeire, hogyan és mikortól?**

• A változás szeptember 1-től lép életbe. A szolgáltatási, üzemeltetési díj befizetése, az engedély kiváltása a gyakorlatban eddig

is megelőzte a műszaki vizsgát, ahol is a befizetést, az engedély meglétét igazolni kellett. Én azt hiszem, hogy a taxisok ez esetben nyitott kapukat döngettek nálunk. Magunk is úgy láttuk praktikusnak, ha nem a díjfizetési időszak első napjáig kell befizetni az ügyfélszolgálaton egy hét alatt, mondjuk ötezer taxinak, hanem elegendő lesz ezentúl ennek a kötelezettségnek eleget tenni közvetlenül a vizsga előtt. Ez az ügyfélszolgálatunk leterhelését is egyenletesebbé teszi. Szerencsére a Felügyelő Bizottságunk által javasolt módosító elképzeléseinket a Kereskedelmi és Turisztikai Bizottság támogatta és elfogadta. Így került június 30-án a Fővárosi Közgűlés napirendjére, amit megszavaztak a képviselők

• **Köszönöm a tájékoztatást!**

- kó -

Kellett-e most belenyúlni a taxisszakmába?

Avagy mi a helyzet 2005 nyarán?

Már úgy volt, hogy 2005 a FIX TARIFA ÉVE lesz, de aztán ez is elszállni látszik, mint a többi luftballon! Hogy ez most miért lett divat? Jön egy „főokos”, valamit bedob a levegőbe, az meg kering-kering egy darabig, majd szétdurran, mint egy lufi.

Például itt van a borraival megadóztatása. Bedobták a köztudatba, lett jó nagy felháborodás, egymást túlvöltözve tárgyalták a tévében, rádióban. Ezzel volt tele az újság. Aztán hipp-hopp, el lett felejtve... Most meg itt volt a fixtarifa. Ez is ejtve vagonon. De ha már ily felizzott a légkör a taxisszakmában, érdemes

megnézni, muszáj volt-e „belenyúlni” most a dolgokba? Tényleg, mi a helyzet 2005 nyarán a fővárosban?

Van körülbelül 6000 taxi Pesten, 12 társaságban kb. 4000-en. Ez csak becslés adat. A szabadúszók (vagy „mezítlásosok”) többsége biztosan becslésesen, tisztességesen dolgozik. El vannak a napi 2-3 fuvarjukkal. Vagy azzal az egy fuvarral... Marad néhány száz maffiózó, vagy „hiéna”, kinek hogy tetszik. Ők adják az alapot a taxisorokról megjelent híradások 90-95%-ának! A három vasútállomás, a két autóbusszállomás és néhány idegenforgalmi pont a bel-

városban. Kész, ennyi! Ezeket a helyeken rabolnak következmények nélkül évek óta, miközben a többi 90% becslésesen, csendben dolgozik!

Ha egy társaságbeli taxinak napi 15 fuvarja van, egy „mezítlásosnak” meg három, akkor a társaságbelieknek 60.000 fuvarjuk van naponta. A maffiózóknak meg 1500! Nagyságrendi a különbség! Elenyésző a szerepük a szakmában! És mindennap kevesebben vannak! Most láttam a napokban a Vigadó térről másfél évtizede dolgozó kollégát az egyik társaságnál. De a sort folytathatjuk. Nem ez a cél! Nem szemé-

lyeskedni akarunk! A folyamatot kell látni! Mindennap kevesebben vannak! Mi meg mindennap többen!

Nem kellett volna most már „belenyúlni” a szakmába! Ha van felesleges energia, akkor ezt az 500 - ne féljünk kimondani - tisztességtelent kellene eltakarítani a szakma közeléből! Előbb-utóbb maguktól is el fognak innet takarodni!

A társaságbeliek már így is - majdnem - fix tarifával dolgoztak. A majdnem szócskát a különböző kedvezmények, szuperkedvezmények miatt kell használni. Na, ezeket a kedvezményeket jó lenne megszüntetni! Néhol egészen elképesztő szerződéseket kötnek! A taxis zsebére... És nem értem, mi ebben a jó? A taxis így is, úgy is ugyanannyi tagdíjat fizet. Hát akkor miért veszik ki még azt a kis pluszpénzt a zsebéből? Jó lenne elfelejteni a marketingeseknek ezeket a szerződéseket!

F. P. K.

TAXIS KÓTYA-VETYE * Itt taxisok ingyen hirdethetnek.

1987-es Audi 100 Avant, 6 évi taxiszolgálat után nyugállományba vonulna. 2.2-es turbó, automata váltó, 4 elektromos ablak, alufelni + 2 db. felnire szerelt téli gumi várja új gazdáját!

Érdeklődni: 06/70-383-8540



1996-os VW Passat Combi, automata váltós, mech. klímával eladó. 3 évig volt taxi. Irányár: 1.700.000 Ft.

Érdeklődni lehet: 06/70-383-8070



Maxon rádió 2001-es térerőmérővel, papagájjal, City-kristállyal eladó.

Telefon: 06/70-383-8070

Mercedes W 210, 220 CDI automata, kétketál, 2001-es évjáratú, családi okok miatt sürgősen eladó. NEM VOLT TAXI! Irányár: 5,2 MFT.

Érdeklődni: 06/30-943-9997



Eladó 2000-es évjáratú Nissan Almera, sárga színű, taxinak vizsgáztatva, 208 ezer kilométert futott. Irányár: 1.450.000,- Ft. (részletre is)

Érdeklődni: 06/20-386-6359



Opel Omega 2.5 TD „C” eladó. 1999. XII havi, sötétkék színű, 4 légzsák, dupla Digit klíma, ABS, automata redőny, alufel-

ni, gyári CD-rádió, 4 el. ablak, elektromos ülés. 150.000 km-t futott, nem volt taxi. Ára: 1.750.000 Ft.

Érdeklődni lehet: 06/70-364-2732 vagy a 2732-es City gyorshívón. (Norbi City 739)



Eladó 1996-os évjáratú Citroën Xantia 2.1 turbódízel, kifogástalan, megkímélt állapotban. Bordó színű (taxinak vizsgáztatva). Extrák: színes üveg, állítható kormány, állítható ülés deréktámasszal, vonóhorog, klíma, plüsskarpit, központi zár.

Érdeklődni lehet a 06/20-942-3664 telefonszámon.

Az igazi barát nem csak ÍGÉRGET, hanem be is TART!

Előfizethető a Taxisok Világa!

A féléves előfizetői díj **1980 Ft**, az egyéves **3960 Ft**,

amit postautalványon kérünk a szerkesztőség címére feladni.

Kérjük továbbá, hogy az előfizetési időt, nevüket és PONTOS címüket olvashatóan tüntessék fel!

DAEWOO-CHEVROLET, KIA, OPEL
KORDEX CAR KFT.
AUTÓALKATRÉSZEK
1194 Bp., ENDRESZ GYÖRGY U. 27.
☎ 280-6483 ☎ 70/215-7475

CISAM KIPUFOGÓK!!!
Forgalmazása, ingyenes szerelése
NYUGATI, KELETI és SUZUKI alkatrészek,
elektromos AC-k.
KO-CSI Autósbolt
Bp., XXI. Szent István u. 171.
Tel./Fax: 277-6553, 06-20/9427-220
Tel.: 278-0198

**AUTÓTÜKÖRBETÉT
JAVÍTÁS**
Földes Gábor
1075 Budapest, Király u. II.
Ny: H-P: 8-17-ig
Telefon: 341-1261

TÁVKÖNYVELÉS
2.000 Ft/hó-tól!
elektronikus bevallások
on-line APEH kapcsolat
tel: (30) 3422-767
www.taxikonyveles.hu

KERTIGÉP JAVÍTÁS
Kapáló gépek, fűnyírók,
láncfűrészek javítása,
karbantartása.
Szigetszentmiklós-Lakihegy, Leadó u. 36.
/M0 Csepel-Halásztelki lejárótól 200m-re/
Tel.: 06-24-475-250 Nyitva: H-P 10-18-ig

**Jap-ker® Mazda, Toyota, Suzuki,
Mitsubishi, Nissan, Honda bontó**
Bontott, utángyártott és gyári alkatrészek
Cím: 2000 Szentendre, Dózsa Gy. Út 26.
Tel.: 06-26-314-163 06-26-311-121
06-26-318-182 06-26-300-032
E-mail: japker@japker.hu | Web: www.japker.hu

Autórugó javítás, készítés
lengéscsillapítók javítása,
forgalmazása
VÖRÖS AUTÓRUGÓ
Nyitva: H-P: 7.30-16 óráig
Bp. XIII., Fáy u. 84. ☎ 329-0279

MERCI ALKATRÉSZEK!!!
Gyári, utángyártott és bontott alkatrészek importőre
EUROPOLITAN Kft.
Üzleteink:
1196 Budapest, Báthory u. 51.
1196 Budapest, Ady Endre u. 47.
Telefon: 280-5167
TAXISOKNAK MINIMUM 10% KEDVEZMÉNY!

NORDEX TRADE Kft.
Autóalkatrész-szaküzlet
AUDI, VW, Seat, Skoda
1196 Bp., Ady Endre út 51.
Tel.: 280-9739, 280-4567
Nyitva: H-P 8-18 óráig,
Sz: 9-13 óráig
Taxisoknak 10% kedvezmény!

Octavia-Fabia alkatrészek
exportőre várja taxis kollegákat
-10% -20%
engedménnyel és egyéb akciókkal!
Bp. XV., Arany J. U. 31.
Tel: 306-43-13 R: 70-209-78-96

ESZTIKE VENDÉGHÁZ
Fertőd

**Üdülés Hévízen
a Majerik
Gyógyszállóban**



Elhelyezés: 1, 2 és 3 ágyas összkomfortos (pótágyazható)
szobákban. Többgyermekes családok esetén
családi szobában.

1 ágyas szoba	reggelivel	5.400 Ft/nap
2 ágyas szoba	reggelivel	9.700 Ft/nap
3 ágyas apartman	reggelivel	13.000 Ft/nap

Kedvezmények gyermekek számára:
0-3 éves korig díjmentes, 4-14 éves korig 50%



Az üdülő a Hévízi tó szomszédságában található
A könyvtár, biliárd, asztalitenisz, konditerem térítésmentesen használható.
A szauna és a szolárium egy alkalommal díjmentes
Masszázs, akupunktúra, kínai természetgyógyászat térítés ellenében.
A gépkocsik számára parkolóhely az üdülőn belül.
A fenti árak az ÁFA-t és az idegenforgalmi adót tartalmazzák.

Jelentkezni lehet: Vasutas Segélyező Egyesület
1078 Budapest, István u. 6.
Telefon/fax: 342-5157 vagy
MAJERIK GYÓGYSZÁLLÓ
8380 Hévíz, Kőlcsey u. 6.
Telefon: 06 (83) 340-240 06 (83) 340-239 Fax: 06-(83)-341-178
e-mail: heviz@vase.hu | www.vase.hu

FÉK
tárcsa
betét
dob
pofa



2005-ben is új, minőségi, olcsó
bővített árukészlettel állunk az
Önök rendelkezésére.
Pl. Citroen Xantia, Xsara,
Skoda Octavia, Suzuki, Opel, stb.
Taxisoknak kedvezménnyel
Száraz László
Bp. XIV., Várna u. 4.
Tel/fax: 221-2469, 383-2455
06-70-317-6976

2, 3 és 4 ágyas
szobák kiadók
2000,- Ft/fő/éj áron
Csoportos szobafoglalás esetén
kedvezmény!
Szobafoglalás:
06-99/370-096
06-30/347-4344
Cím: 9431 Fertőd, Fő u. 35.

ÉKSZERÉSZ BT.
Ékszerkészítés
(hozott aranyból is)
javítás - vésés - kőpótlás - restaurálás
fényképről lézeres képvésés medálra
1211 Bp., Kossuth Lajos u. 106.
Nyitva: Hétfő-Csütörtök: 8-18, Péntek: 8-16 óráig
Szombat: 8-12 óráig.
☎ 06-70/215-3447, 06-70/311-9213
TAXISOKNAK 10% KEDVEZMÉNY!

KÓDOK A JOGSIBA

Az Európai Unióhoz való csatlakozásunk egybek mellett az igazolványok, engedélyek, jogosítványok egységesítését is szükségessé teszi. Ma már az orvosi érvényesség lejártával nem pecsételnek a régi jogsiba, hanem egy igazolás birtokában fel kell keresnünk egy okmányirodát, ahol megrendelhetjük az új, már kártya formájú jogosítványunkat. A hivatásos vezetők engedélye legkésőbb 2007 végére mind lecserélésre kerül, a hosszabb időre érvényes „úrvezetői” jogsik még akár 2010-ig is húzhatják...

Annak érdekében, hogy az egységes, kártya formátumú jogosítványt az EU tagállamaiban mindenhol használhassuk, a különböző információk nem szövegesen, hanem kódok formájában szerepelnek benne. Ezeket a kódokat aztán bármely hatóság a saját nyelvére lefordítja értelmezheti. De hogyan értelmezzük mi magunk? Van valahol egy „ködfejtő könyv”?

Bizony van. Úgy hívják, hogy 35/2000 (XI.30.) BM rendelet. Ez a jogszabály a közúti közlekedési igazgatási feladatokról és a közlekedésben használt okmányokról, többek között a jogosítványról rendelkezik.

Kezdjük mindjárt a taxisszakmában (is) nagy jelentőséggel bíró PÁV minősítéssel. Ami ma már nincs bejegyezve a jogosítványba! Európában ugyanis ismeretlen a pályalkalmassági kategória ebben a formában. Mit kell hát tenni? Jogosítványunk cseréjekor ragaszkodnunk kell ahhoz, hogy PÁV minősítésünkről igazolást kapjunk. Az ügyintéző erre nem mindig hívja fel automatikusan a figyelmet!

A pályalkalmassági vizsgálat igazolása az alábbi meglévő adatok, bizonylatok alapján lehetséges:

id.r.: „25. § (1) A pályalkalmassági minősítést és annak érvényességi idejét – kivéve a (2) bekezdésben foglaltakat – a közlekedési hatóság jogerős határozata alapján kell a nyilvántartásba bejegyezni.

(2) A vezetői engedély cseréjekor a meglévő vezetői engedélyben szereplő bejegyzés alapján, továbbá az alábbi okiratok alapján lehet a következő PÁV kategóriákat a nyilvántartásba bejegyezni:

a) PÁV I. (első) kategória minősítés:

- 1978. április 1-je előtt vizsgázott és a vezetői engedélyben „Gépjármű-vezetői állás vállalására jogosult” szövegű bejegyzés,

- 1970. január 1-je előtti C kategóriás vizsgát igazoló vezetői engedély,

- 1969. július 1-je és 1978. április 1-je között kiadott „Gépjármű-kezelői bizonyítvány”,

- PÁV I. alkalmasságot tanúsító határozat (igazolás);

b) PÁV II. (második) kategória minősítés:

- PÁV II. alkalmasságot tanúsító határozat (igazolás);

c) PÁV III. (harmadik) kategória minősítés:

- az 1978. április 1-je után kiadott „Gépjármű-kezelői bizonyítvány”, valamint PÁV III. alkalmasságot tanúsító határozat (igazolás).

(3) A közlekedési igazgatási hatóság a vezetői engedély cseréjével egyidejűleg a korábbi vezetői engedélybe bejegyzett pályalkalmassági minősítésről igazolást ad ki.”

De térjünk át a tartalmi elemekre: a jogosítvány előlapján a természetes azonosítók mellett (név, születési idő, hely), szerepel a kibocsátási idő és az érvényességi idő (4a és 4b pont). Ne essünk abba a hibába, hogy ezt az érvényességi időt tekintjük a jogosítvány lejáratát idejének! Az ebben a pontban jelölt érvényességi idő csupán azt jelenti, hogy a jogosítvány eddig az időpontig alkalmas személyazonosításra! Az orvosi érvényesítés a másik oldalon található!

A kártyát megfordítva találjuk kis piktoqramokkal jelölve a kategóriákat a 9. oszlopban. A 10. oszlop tartalmazza azt a dátumot, amikor ebből a kategóriából levizsgáztunk, a 11. oszlop pedig a kategória érvényességét jelöli. Na ez az a bizonyos orvosi érvényesítés, ezt kell figyelniünk, ha a lejáratot vizsgáljuk. A dátum nem az angolszász, hanem a nálunk megszokott formátumban van feltüntetve, tehát az évszám utolsó két számjegye, a hónap és a nap, ebben a sorrendben. Aki úgy gondolja, hogy ez már túl „szájbarágós” magyarázat, az pillantson rá a jogsija megfelelő rovatára, és mondja meg, hogy a például a 06.01.07. az 2006. január hetediké, vagy 2007. január hatodika. Ugye, hogy első pillanatra zavaró?

További érdekesség még, hogy az érvényesítés nem pontosan naptári napok alapján történik, tehát egy, két, vagy három évre, hanem az adott évben a jogosítvány tulajdonosának születésnapjáig. Tehát akinek 2003. május 15-én állították ki a jogosítványát, három éves érvényességgel, annak nem 2006. május 15-én kell újra érvényesítenni, hanem mondjuk 2006. január 7-én. Mert akkor van a születésnapja. Extrém esetben előfordulhat, hogy a három évre érvényes orvosi a jogosítványban már csak két év hat hónapig érvényes. Hozzá kell tennem, hogy ez természetesen csak az első alkalommal van így, mert utána már születésnaptól születésnapig történik az érvényesítés.

Az érvényességi időt jelölő rovat után következő 12. oszlop a korlátozások kódját tartalmazza. Itt tüntetik fel például az egészségügyi alkalmassági jelölést is. A 102-es kód a 2-es egészségügyi kategóriát jelöli, taxizáshoz ez alkalmas. Érdekesképpen néhány egyéb kód, amely ebben az oszlopban megjelenhet:

100 Gépjárművezetésre egészségügyi szempontból alkalmatlan

101 1. egészségügyi csoportban alkalmas

102 2. egészségügyi csoportban alkalmas

103 2. egészségügyi csoportban alkalmatlan

104 Csoportos személyszállítást nem végezhet

105 Megkülönböztető jelzést használó járművet nem vezethet

110 Tartalék szemüveg tartása kötelező

111 Kétoldali visszapillantó tükrök kötelező

130 Mozgásszervi okok miatt csak a vezetői engedély részét képező mellékletben meghatározott feltételekkel vezethet

131 Csak a vezetői engedély részét képező mellékletben megjelölt típusú járművet vezethet

132 Csak a vezetői engedély részét képező mellékletben meghatározott módon átalakított járművet vezethet

133 Csak a vezetői engedély részét képező mellékletben meghatározott segédberendezéssel ellátott járművet vezethet

180 Maximális sebesség 80 km/h

181 Kezdő vezetői engedély minősítés meghosszabbítása

182 „A” korlátozott kategória

183 Nemzetközi kategóriától eltiltva

184 Járműfajtától eltiltva

185 „T” kategóriába tartozó mezőgazdasági vontató könnyű pótkocsival

186 „K” kategóriában meghatározott járműveken kívül lassú járművet és pótkocsiját is vezetheti

Szintén ebben a rovatban, de a járműkategóriák alatti rész tartalmazza a további korlátozásokat. A 01.01 például azt jelöli, hogy szemüveggel vezethet. A legtöbb itt megjelenő jelölés ezen felül a mozgásukban korlátozottak számára gyártott speciális felszerelésre vonatkozik, például speciális erőátvitel, kézzel működtethető kuplung, gázpedál, stb. Van olyan kód is – a 78-as – amely azt jelenti, hogy a jogosítvány tulajdonosa kizárólag automata váltós gépkocsit vezethet. Néhány további jelölés:

104 Csoportos személyszállítást nem végezhet

105 Megkülönböztető jelzést használó járművet nem vezethet

110 Tartalék szemüveg tartása kötelező

111 Kétoldali visszapillantó tükrök kötelező

A vezetői engedély bizonyos járműfajták vezetésére érvényes az orvosi alkalmasság lejártá után is. (Taxira nem!) Ezek a következők:

Bármely nemzetközi kategóriában megszerzett vizsga alapján:

– segédmotoros kerékpár

– lassú jármű és pótkocsija

– kerti traktor

– állati erővel vont jármű

„B”, „C1”, „C”, „D1”, „D”, kategóriában és „B+E”, „D1+E”, „D+E” kombinált kategóriában megszerzett vizsga:

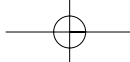
– mezőgazdasági vontató és könnyű pótkocsija

„C+E” vagy „C1 + E” kombinált kategóriában megszerzett vizsga:

– mezőgazdasági vontató és két nehéz pótkocsija

Fontos információ még, hogy a kártya formátumú vezetői engedélybe az orvosi érvényesítés során lehet „beleírni”, így az minden érvényesítéskor cserélendő. A jelenlegi díjszabás szerint 4000 Ft-ért...

Olyan nincs, hogy valami nem sörnyítő!



Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. A táblával megjelölt úton Ön a belső forgalmi sávban közlekedik taxijával. Hogyan kell egy megkülönböztető jelzéseit használó mentőautó részére szabad utat adnia, ha a sávokban összefüggő járműoszlopok haladnak?

- a) A forgalmi sáv jobb szélére húzódással.
- b) A forgalmi sáv belső szélére húzódással.
- c) A forgalmi sávban történő megállással.



2. A táblával jelzett helyen közlekedik. Hogyan kell fékeznie taxiját?

- a) Az üzemi fékkel, szakaszosan.
- b) Az üzemi fékkel és a kézifékkal egyidejűleg.
- c) A megfelelő fékhatást biztosító sebességfokozatba kapcsolva, motorfékkel, és ha szükséges, időnként az üzemi fékkel.



3. Hogyan kell taxijával megközelítenie az ilyen tábla felől az útkereszteződést?

- a) Úgy, hogy a sebességét már jó előre minimálisra csökkentse.
- b) Úgy, hogy az útkereszteződés közvetlen közelében erőteljesen fékezi gépkocsiját.
- c) Úgy, hogy csökkenti a sebességét, átkapcsol kisebb sebességfokozatba, hogy erő tartalék keletkezzen, amit vagy motorfékezésre vagy, gyorsításra használ fel.



4. A táblával megjelölt útszakaszon halad taxijával. Mennyire közelítheti meg az Ön előtt haladó járművet, ha meg akarja előzni?

- a) Legfeljebb 70 méterre.
- b) Csak annyira, hogy az előző jármű hirtelen fékezése esetén se ütközzön neki.
- c) Egy- két méterre, hogy az előzési út hossza minél rövidebb legyen.



5. Változik-e a taxi tengelyterhelése a táblával jelzett hely tetején?

- a) Igen, a tengelyterhelés csökken.
- b) Igen, a tengelyterhelés nő.
- c) Nem.



6. Mire kell számítania a táblával jelzett helyen álló autóbusz megközelítésekor?

- a) Arra, hogy az autóbusz előtt az úttest szélén gépkocsik várakoznak.
- b) Arra, hogy az autóbusz takarásából gyalogos léphet a taxi elé.
- c) Arra, hogy az autóbusz irányjelzés nélkül hirtelen elindul.



7. Szabad-e megfordulni a taxival az ilyen táblával megjelölt úton?

- a) Igen.
- b) Nem.

8. Az országos közutak milyen útkategóriákba vannak sorolva?

- a) Autópályák, autóutak, főutonalak és alárendelt utak.

- b) Gyorsforgalmi utak, főutak, mellékutak.
- c) Állami, megyei és önkormányzati utak.

9. Hazánkban milyen betűvel jelölik a gyorsforgalmi utakat?

- a) „A” betűjelzéssel.
- b) „E” betűjelzéssel.
- c) „M” betűjelzéssel.

10. Az egyszámjegyű elsőrendű főutak közül melyik halad a Budapest – Vác – Parassapuszta útvonalon?

- a) Az 1. számú.
- b) A 2. számú.
- c) A 3. számú.

11. Az alábbiak közül mi a jellemzője az autó- vagy úttérképnek?

- a) Az utak kiemelése a méretarányosnál szélesebb jelöléssel.
- b) A nagy méretarány.
- c) A domborzat részletes ábrázolása.

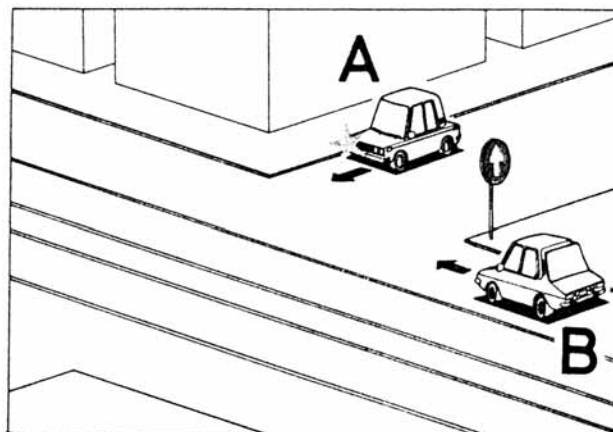
12. Hazánkban hány szektoralkotó elsőrendű egyszámjegyű főút van?

- a) 7.
- b) 8.
- c) 9.

13. Mikor közelítenek jobban a térképről leolvasott adatok a valóságoshoz?

- a) Ha minél kisebb szám van a méretarány-mutató hányadosában.
- b) Ha minél nagyobb szám van a méretarány-mutató hányadosában.

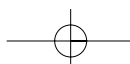
14. Az ábrázolt forgalmi helyzetben melyik jármű köteles a partnere részére elsőbbséget adni?



- a) Az „A” jelű gépkocsi.
- b) A „B” jelű gépkocsi.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 42. oldalon található.



Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai

Juhász Péter (a Lámpafelelős) rovata



A Lámpafelelős
Főtaxi URH 558

X. Liget tér

• 1. Nagyon hosszú a sor kifelé a Kőbányai úton egész nap a Liget téri jelzőlámpa előtt. Taxis kollégák kérik, hogy egy kicsit legyen hosszabb a zöld jelzés.

• 2. Egyetlen hét alatt két súlyos baleset a magasságkorlátozó jelzőlámpa figyelmen kívül hagyása miatt! Mi lehet a baj? Nem veszik észre a kihelyezett táblákat! Jó lenne többször és bal oldalon (!) megismételni a tilalmi táblákat!

• 1. A Kőbányai úton az Éles sarok felé haladók zöldideje csak a többi irány szabadjelzésének rovására lenne megnövelhető. Ez viszont további torlódásokat okozna az érintett irányokban.

• 2. A Liget téren a vasúti felüljáróra vonatkozó magasságkorlátozó jelzések minden irányból egyértelműek és jól láthatóak. Megváltoztatásukat nem tartjuk szükségesnek.

XI. Budafoki út – Prielle Kornélia utca

• Nincsenek kibékülve a taxisok a Budafoki úttal (érthetően). Vannak, akik a drasztikus lépésektől sem riadnának vissza! Például a Budafoki úton a Prielle Kornélia utcánál le kellene zárni az út közepén levő átjárót, ezzel megakadályozva a Prielléből a bal kanyart. (Aki balra fordulna, a Dombóvárinnál megteheti.) Így egy baleseti veszélyforrással kevesebb lenne és felgyorsulna a Budafoki út forgalma.

• Jó ötlet a veszély megszüntetésére, de kanyarodási igény olyan nagy, hogy nem lehet lezárni a kereszteződést.

XI. Budafoki út – Hauszmann sarok

• Mégegyszer a Budafoki útról. (Nem utoljára...) A volt BHG területén épült egy lakópark, nagyon megnövekedett a Budafoki útra kihajtó autók száma. Jó lenne a Hauszmann utcánál jelzőlámpát telepíteni, ezzel megkönnyíteni a kihajtást.

• *Információink szerint a BFFH Közlekedési Ügyosztálya is támogatja a kérést, de sajnos az idei évi forgalomirányítás-fejlesztési programban nem szerepel a cím.*

V. Piarista köz

• Ideiglenesen lezárták a közúti forgalom elől a belvárosi Piarista közt. Egy évtizeddel ezelőtt... Meg kellene végre nyitni, hiszen így hatalmasra növekedett a forgalom a Belgrád rakpart – Irányi utca – Ferenciek tere útvonalon.

• A Piarista köz lezárása, illetve megnyitása a BFFH Közlekedési Ügyosztály – mint kezelő – hatáskörébe tartozik. Tudomásunk szerint a lezárás végleges.

II. Budai alsó rakpart a Margit hídnál

• Nagyon nehéz a lehajítás-felhajtás az alsó rakpartra és arról a Margit hídra. Talán

egy jelzőlámpa telepítése megoldaná a gondokat.

• *A pesti és a budai alsó rakparton is több, hasonló kialakítású fel- és lehajtó van. Ezekben a helyszíneken jelzőlámpa létesítése a BFFH Közlekedési Ügyosztály rövid távú tervei között nem szerepel. Megjegyezzük, hogy a közben lévő idők miatt a csomópont kapacitása jelzőlámpa létesítésével nem fog növekedni. Az alsó rakparton a balra kanyarodó sáv jelenlegi hosszúsága jelzőlámpa létesítésével már nem lenne elegendő, így a balra kanyarodók torlódást okoznának a délről északra haladó főirányban.*

VII. Bethlen Gábor utca – Garay utca sarok

• A történelem ismétli önmagát. Meg a közlekedés is... Egy évtizeddel ezelőtt „Behajtani tilos, kivéve BKV” jelzőtáblát helyeztek ki ismeretlen „bünelkövetők” a Bethlen Gábor utcába a Garay utca utáni szakaszra. A táblát lecseréltettük, hiszen ide azért más is szeretne bejutni. Most a régi tábla visszakerült. Jó lenne ismét lecserélni, hiszen ide mi is behajtanánk, ha lehetne. Ha már – többek között – ott egy taxiállomás...

• *A behajtási tilalmat szabályozó jelzőtábla módosítását felterjesztettük a BFFH Közlekedési Ügyosztály felé. A döntésig szíves türelmüket kérjük.*

VII. Dózsa György út – Damjanich sarok

• Nagyon sokan szeretnék a Damjanich utcából balra fordulni a Dózsa György útra a Hősök tere felé, éppen ezért hosszú sor kígyózik ebben az utcában. Így azok is várakozni kénytelenek, akik csak jobbra fordulnának. Engedélyezni kéne a bal kanyart a jobboldali sávból, hasonlóképpen, mint a III. kerületi Kolosy téren. Ott is két sáv mehet balra.

• *A 41/2003. (I.20.) GKM rendelet nem teszi lehetővé, hogy részlegesen védett irányítási mód mellett két balra kanyarodó sáv legyen kijelölve. Ha a mellékirányt két önálló fázisra bontjuk, az így adható szabad jelzés a jelenleginél lényegesen kisebb kapacitást biztosítana a Damjanich utcánál.*

VI. Mozsár utca 14.

• Szabálytalan jelzőtáblát helyeztek ki a jelzett helyszínre, ahol azért a közterület-felügyelők szabályosan büntetnek. A sza-

bálytalan táblára hivatkozva... Jó lenne „Megállni tilos, kivéve...” jelzőtáblát lecseréltetni „Várakozni tilos, kivéve...” jelzőtáblára. Ugyanis a jelenlegi tábla szabálytalan. Mi meg szeretnénk szabályosan addig megállni, míg lejön az utas és nem kell a hely azoknak, akiknek lefoglalták. Mert ha jönnek, akkor övek a terület, de ha üres a parkoló, miért ne állhatnánk meg?



VI., Mozsár u. Szabálytalan korlátok, szabálytalan tábla, de azért szabályosan büntetnek

• *A „Megállni tilos” jelzőtábla cseréjére intézkedtünk és megvalósítását a helyszínen 2005. február 1-jén ellenőriztük.*

IX. Csarnok tér – Erkel utca sarok

• Jó néhány eldugott „jobbkezes” utca van a fővárosunkban, egyik ilyen a Csarnok tér – Erkel utca sarok a IX. kerületben. Taxis kolléga kéri, hogy helyezzenek ki „Elsőbbségadás kötelező” jelzőtáblákat. Nem lehet látni a picit, elrejtett mellékutcát! Gondoljunk bele, milyen volt a Tárogató-Bognár sarok a II. kerületben vagy az Amerikai út Zuglóban. Milyen volt akkor (még „jobbkezesen”) és most letáblázva! Vajon miért szüntek meg a balesetek?

• Az említett utca forgalomcsillapított övezetben van, ahol csak egyenrangú útkereszteződéseket lehet kialakítani. Az övezet széle a Fővám térre vezet, ahol az erre haladók nem találkoznak egyenrangú kereszteződéssel. Aki a Kálvin tér irányába lerövidíti az utat, annak a forgalomcsillapított övezetben lévő szabályozás szerint kell közlekednie.

IX. Pipa utca

• Vannak visszatérő kérések. Ilyenek a IX. kerület Nagycsarnok környékének közlekedésével foglalkozók. A helyzet vagy egy évtizedre nyúlik vissza. A csarnokhoz közeli utcák mind a Várház körútról befelé egyirányúak. Már kértük a Gönczy Pál megfordítását. Elutasították. Most taxis kolléga azt kéri, hogy akkor a Pipa utca egyirányúságát fordítsák meg. A kérés indokolt, én továbbítom.

• A Várház körút felé a Csarnok tér – Erkel utca – Lónyay utca útvonalon lehet jelzőlámpás csomóponton keresztül kijutni. A Pipa utcát a IX. kerületi Polgármesteri Hivatal díszburkolatos utcává szándékozik átépíteni. A Só utcában a Nagycsarnok lehajtó rámpái vannak. A forgalmi irányokon a fentiek miatt módosítást nem javaslunk.

V. Bajcsy Zsilinszky út – Bank utca sarkok

• Éjszakás taxisok kéri, hogy ne működjenek a forgalomirányító jelzőlámpák az éjszakai órákban, elég lenne a „sárga villogó”.

• A Bajcsy-Zsilinszky út – Bank utca csomópont éjszaka sárga-villogó üzemmódban működik hétköznap 23 óra 30 perc és 04 óra 30 perc között, szombaton 23 óra 30 perc és 05 óra 00 perc között, vasárnap 23 óra 30 perc és 05 óra 30 perc között.

VII. Klauzál tér 8.

• Kérésünkre és talán mások kérésére újrafestették a parkolást szabályozó útburkolati jeleket a VII. kerületi Klauzál téren. Azon-

ban ismét rosszul! Ellentétes a parkolást szabályozó jelzőtábla és az útburkolat-felfestés! Nem is lenne baj, ha a közterületfelügyelők nem bilincselnék az autókát szabálytalan parkolás miatt...

• A parkolásra vonatkozó burkolati jeleket a VII. kerületben a Centrum Parkoló Kft. üzemelteti. Felkértük őket a burkolati jelek módosítására.

I. Erzsébet híd budai lehajtó

• Nagyon sok helyen kellene újrafesteni az útburkolati jeleket, ezt mindenki tudja. De van, ahol nagyon fontos lenne a pótlás! Ilyen az Erzsébet híd budai lehajtója is. A hosszú egyenes szakasz után jön egy jobbkanyar, ahol az autósok „ledaráltak” a terelvonalakat és már azt figyelik, merre kell tovább haladni, közben nem veszik észre, hogy eltévesztik a sávokat.

• A helyszín idei burkolatjel-felújítási programunkban szerepel.

VII. Dob utca – Csengery sarok

• Nagyon jó volt a tükör a jelzett sarkon a rossz beláthatóság miatt. Ugyanilyen jó a tükör a Dob u. – Csányi u. sarkon. És jó lenne a Dob u. – Kisdiófa u., valamint a Dob u. – Síp u. sarkon is. Sajnos valaki, vagy valakik összetörték a tükröt a Dob u. – Csengery u. sarkon. Jó lenne pótolni.

• A Kresz-tükör pótlására intézkedtünk.

XII. Avar utca – a Táltos utca sarok

• Kis kereszteződés, kis gond. De a kis gond is gond. Sőt! Lehet belőle nagy gond. Teljesen kifakult a jelzőtábla a sarkon, már egyáltalában nem látni, hogy valamikor „Behajtani tilos” értelme volt. Ki kéne cserélni.

• A jelzőtábla cseréjére intézkedtünk.

XVIII. I. Repülőtér bejárata

• Végre elkészült a jelzőlámpás forgalomirányítás az I-es repülőtér bejáratánál. Már nagyon kellett! De panasz is érkezik a taxisoktól! Rövid a gyalogosok zöld-ideje! Ha kifelé megyünk, a gyalogosok még át sem ért,

már rajtolnak az autók. Célszerű lenne leellenőrizni a fázisidőt.

• A jelzőlámpa programjainak felülvizsgálatát jelenleg a beruházó Magyar Airport Rt. végezteti.

IX. Művészetek Palotája

• Elkészült ez a monumentális épület. Van, akinek tetszik, van, akinek nem. Mi – most – csak a közlekedés szempontjából vizsgál-gassunk. Elkészült egy gyalogátkelőhely – nagyon helyes. Jelzőlámpát is szereltek – ez is helyes. De nincs nyomógomb, így most éjjel-nappal kapnak zöld jelzést a gyalogosok, akkor is, ha a kutya se jár arra...

• A beruházás keretében még nem készült el 100 %-osan a csomópont, a forgalomtól függőség kialakítása még hátra van.

VIII. Röck Szilárd utca 13.

• Árváldokik egy „Várakozni tilos” jelzőtábla a jelzett helyen, mindenféle kiegészítés nélkül. Most – elvileg – éjjel, nappal tilos várakozni a következő sarkokig. Ezt senki sem veszi komolyan. Jó lenne pótolni a kiegészítő jelzőtáblát: Hány órától hány óráig tilos a várakozás és milyen hosszan?

• Nyilvántartásunk szerint a „Várakozni tilos” jelzőtábla alatt időkorlát nincsen, de a hiányzó „10 m” kiegészítő jelzőtábla pótlására intézkedtünk.

VIII. Orczy út

• Elkészült, megszépült az Orczy út a Józsefvárosban. Azért icike-picike gondok még akadnak. Forgalomirányító jelzőlámpával védik a gyalogátkelőhelyet az iskolához közeli villamosmegállónál. De a gyalogosok csak akkor kapnak zöld utat, ha gyalogos érkezik. Magyarul, ha megnyomja a kis gombot. Sajnos eldugták a figyelmeztető táblát (és a nyomógombot) így sokan tudatlanul várakoznak. Célszerű lenne jobban látható helyre áttenni a táblát.

Folytatás a 21. oldalon



A KRESZ szerint a fényképen látható autó szabálytalanul parkol a VII. kerület, Klauzál tér 8. előtt



Mindössze néhány méter csikot kellett felfesteni, és az ugyanott parkoló autó már szabályosan várakozik

Figyelem! Szerkesztőségünk e-mail címe taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

Látogassa honlapunkat: www.taxisokvilaga.hu

Folytatás a 18. oldalról

• **A nyomógomb az útvonal hangolása miatt szükséges. A nyomógomb észlelhetőségét javítani fogjuk az előtte lévő rácsos oszlopon elhelyezendő tájékoztató táblával.**

V. Stollár Béla u. – Bihari u. sarok

• Újra és újra azt mondjuk, a lakótelepek kivételével az összes jobbkezes utcát meg kellene szüntetni. Újra meg újra a csattanások! Práter utca, Bérkocsis utca, Tűzoltó utca. Egyik példa jobb, mint a másik. De találhatunk „életveszélyes” sarkot a Belvárosban is! Táblázzák már le a Bihari u. – Stollár Béla u. sarkot!

• **A kereszteződésben nyilvántartásunk szerint 2000. évtől személyi sérüléssel járó baleset nem volt. A kerületi Rendőrkapitányságnak sincs tudomása balesetről ebben a csomópontban. Az egyenrangú kereszteződésnek a belvárosi, kis forgalmú mellékutcák esetében forgalomlassító szerepe is van, melyen nem kívánunk változtatni.**

V. Roosevelt tér – rakparti feljáró

• Forgalomirányító jelzőlámpa fedezi a vilamosforgalmat az alsó rakpartról felfelé jövet. Azonban az út emelkedik, így a személygépkocsi volánja mögül nem lehet látni a lámpát. Célszerű lenne bal oldalon is megismételni, így éppen szemmagasságban lenne.

• **Az Eötvös téren a déli irányból érkező járművek számára egy befüggesztett, ismételt fedezőjelző van felszerelve. Ennek javítására – mivel a fedezőjelzőket a BKV Rt. üzemelteti – felkértük a BKV Rt.-t.**

XIX. Hunyadi tér

• Nagyon szépen és nagyon precízen felfestették a STOP-vonalakat a kispesti Hunyadi téren, csak éppen rossz helyre... Ugyanis, ha az autó ott áll meg, ahol előírják, akkor a BKV autóbuszok nem tudnak



Egy balesetveszélyes kereszteződés a VII., Dohány u. – Klauzál u. saroknál

befordulni... Tolatni meg nem tudnak a járművezetők, mert beállnak mögójük értelemszerűen. Jó lenne néhány méterrel hátrébb festeni a vonalakat.

• **A Nádasdy utca felújítása jelenleg folyik, a beruházás keretében a burkolatjelek is felújításra kerülnek.**

XI. Németszőgyi út 87.

• Taxis kolléga jelzése szerint egy baleset során megsérült a jelzett helyen található tükör. Vissza kellene állítani eredeti állapotába, mert itt egy veszélyes kanyar található, éppen ezért kellett a tükör.

• **A kitört KRESZ-tükör pótlására intézkedünk.**

VI. Király utca

• Jó, hogy „lassított övezet” lett a VI-VII. kerületi Király utca belső szakasza ám a hosszú, nagyméretű turistabuszok nem tudnak végigmenni a lekeskenyített szakaszon! Meg kellene megtiltani az autóbuszok behajtását.

• **Nem tartjuk indokoltnak a turistabuszok kiltását.**

IX. Gyáli út

• Elkészült végre az M5 autópálya bevezető-kivezető szakaszának egy újabb része és ezzel együtt egy új jelzőlámpás csomópont a Gyáli út – Ecséri út találkozásánál. Taxis kollégák panaszkodnak, hogy nagyon rövid a zöld jelzés időtartama a Gyáli úton befelé haladva, a METRO áruház felől jövet. Egyszerűen kimaradnak zöld jelzések.

• **A csomópont működését felülvizsgáljuk. Ha lehetséges, a Gyáli úton az Illatos út felől érkezők részére a szabadjelzést növeljük.**

XI. Fehérvári út – Andor út sarok

• Hosszú kérelem után végre kihelyezték az úttest és a villamossínek közötti szakaszra a „Kikerülési irány”-t mutató jelzőtáblát. Sajnos valaki most kidöntötte. Kérjük a visszaállítását.

• **A hiányzó „Kikerülési irány” jelzőtáblát pótolattuk.**

VI. Székely Mihály utca

• Kétirányú lett a Székely Mihály utca Andrassy út és Paulay Ede utca közötti sza-

Férfitípusok az informatikus nők szerint

Vírus férfi: Észre sem veszed, és beköltözött a lakásodba, mindent elsajátít.

Internet férfi: Fizetned kell, hogy hozzáférjél.

Szerver férfi: Mindig foglalt, amikor szükséged van rá.

Windows férfi: Tudod, hogy teli van hibákkal, de nem tudsz nélküle élni.

Powerpoint férfi: Arra jó, hogy bemutasd másoknak, de önmagában nem érték.

Excel férfi: Azt mondják, hogy mindenfélére jó, de te csak az alapműveletekre használod.

Word férfi: Mindig van egy

meglepetése számodra, és nincs olyan ember a világon, aki megértené.

DOS férfi: Valaha mindenkié volt, de most senkinek sem kell.

Backup férfi: Azt hiszed róla, hogy minden ott van, amire vészhelyzetben szükséged lehet, de a valóságban messze nem tud annyit nyújtani.

Scandisk férfi: Tudjuk, hogy hasznos, és csak segíteni akar, de valójában senki sem tudja, hogy mit csinál.

Képernyővédő férfi: Semmire sem jó, de szórakoztat.

Kábel férfi: Csak akkor jó, ha be van dugva.

Infravörös férfi: Érintkezés nélkül akarja a kapcsolatot fenntartani.

USB port férfi: Büszkén mondogatja magáról, hogy minden gépbe bedugható.

Képernyő férfi: Mindent megmutat neked, de ő semmit sem lát belőled.

Billentyűzet férfi: Minden funkcióhoz más-más parancs/parancs-kombináció szükséges, de kitanulható, és többnyire jól működik.

Modem férfi: Jó kapcsolatteremtő, de előbb-utóbb megszakad a kapcsolat.

RAM férfi: Amint megszakad a

kapcsolat, azonnal mindent elfelejt.

Merev lemez férfi: Mindenre mindig emlékszik.

Egér férfi: Csak akkor működik, ha lökdösöd.

Multimédia férfi: Töle minden szép, de amikor kikapcsolod, visszatér a totál unalom.

Felhasználó férfi: Semmit sem csinál jól, állandóan kérdéseket tesz fel, és meg akarja érteni a dolgot, és nem érti, és...

E-mail férfi: A hülyeségeivel mindenkinél megfordul, a fontos dolgokat meg nem közli.

Számítógép férfi: Az előzőek tökéletlen kombinációja, mely minél többet dolgozol vele, annál nagyobb lelki károkat okoz benned.

kasza. De hát itt nem fér el egymás mellett két autó! A kihelyezett jelzőtábla szerint az egyik irány elsőbbséggel rendelkezik, de lehetetlen egy utcasarkot visszatoladni! Legyen ismét egyirányú az útszakasz.

• **Az utcában építkezés miatt ideiglenes forgalmi rend van érvényben. A jóváhagyott terv szerint, a parkolás tiltásával elfér a kétirányú forgalom. Az ideiglenes tervben szereplő forgalmi rend kialakítása és fenntartása a beruházó (kivitelező) cég feladata.**

XVIII. Gillice tér

• Taxis kollégák kérése, hogy legyen „teljes” körforgalom a Gillice téren Pestszentlőrinc egyik legforgalmasabb útvonalán.

• **A XVIII. kerületi Polgármesteri Hivatal tervezeti a Gillice téren, a körforgalmat. A kivitelezés várható időpontjáról nincs információnk.**

X. Szállás utca – Monori utca

• Kanyarodik az elsőbbséggel rendelkező „főútvonal”, ezt útburkolati jellel is jelezni kéne. Itt sok az idegen, külföldi, aki nem veszi észre az út melletti táblát.

• **Nyilvántartásunk szerint a kereszteződésben van úttest szélét jelző burkolatjel, illetve a Szállás utcában mindkét irányból „Útkereszteződés alárendelt**

úttal” jelzőtábla és a védett irány geometriáját mutató kiegészítő tábla is megtalálható. A burkolatjel felújítását szerepeltetjük az idei évi burkolatjelfenntartási programunkban.

VII-VIII. Rákóczi u. – Síp u. sarok

• Igen rövid idő áll a gyalogosok rendelkezésére, hogy átérjenek az utca egyik oldaláról a másik oldalra! A helyi lakosok kérése a hosszabb zöld periódus.

• **A Rákóczi út – Síp utca – Puskin utca csomópontban a Rákóczi utat keresztező gyalogos-átkelőhely szabad jelzése 10 másodperc volt. Ezt 2005. április 5-én módosítottuk, a reggeli időszakban 12 másodpercre, napközben 13 másodpercre. A Rákóczi úti járműirányok hangolása miatt nagyobb mértékű zöld idő növelésére nincs mód. A zöld jelzést követő üritési idő biztosítja a gyalogos-átkelőhely teljes hosszán történő áthaladást.**

IX. Soroksári út – Vágóhid utca sarok

• Éppen öt éve, hogy eltűntették a MOL-kutat a Soroksári út mellől, a jelenlegi Nemzeti Színház helyéről. De a besorolás jelző táblák még mindig ezt hirdetik, merre kell keresni a nem létező benzinkutat. Jó lenne a táblát módosítani.

• **A városhatár felé haladó irányban találtunk a besorolás rendjét jelző táblában üzemanyagtöltőállomás piktogramot, melynek megszüntetésére intézkedünk.**

IX. Nagyvárud tér

• Nagyon jó, hogy lehet – kérésünkre – balra fordulni az Orczy útról az Üllői útra. Azonban az útburkolati jel felfestésnél hiba történt. Közvetlenül a lámpa előtt ott a nyíl az útburkolaton, miszerint onnan is szabad balra fordulni. Ez logikátlan, mert ha balra tilos a jelzés, akkor az ebben a sávban helyet foglalók feltartják az egyenesen haladókat.

• **A balra kanyarodók valóban feltartják az egyenesen haladókat, de mégis ezzel a megoldással lehet a legnagyobb kapacitást biztosítani.**

A taxisok jelzéseire Jenovai Zoltán forgalomtechn. főov. és Hamza Zsolt forgalom-szervezési ov. válaszolt.

Továbbra is várom a javaslatokat, kéréseket Budapest közlekedésével kapcsolatban:

Mobil: 06/20-9247-645

Üzenetrögzítő: (06-1)-322-3176

E.mail: lampafelelos@freemail.hu

Juhász Péter



E lap hasábjain már jeleztük, a Seat alaposan megújította a Toledo modellt is. Ez - a külső jegyében az elődökkel összetéveszthetetlen típus - meglepően nagy belső teret is rejt. A 4,46 méter hosszú, 1,77 méter széles és 1,57

méter magas új Toledo tágas helyet kínál a benne ülők számára. A dupla padlóju, ötletes kialakítású csomagter 500 liter térfogatú és nagyon jól pakolható. Jelenleg 1,6 literes (MPI, 102 LE-s), illetve a 2 literes (FSI 150 LE-s), benzines

motorral vásárolható az új Toledo. A nagyobbik erőforráshoz Tiptronic váltó is rendelhető. A dizelpaletta az 1,9 literes (PD TDi, 105 LE) motorból és a 140 LE-s, 16 szelepes, 2000-es PD TDi aggregátból áll. Utóbbihoz DSG váltó (automatizált, kettős kuplunggal) is rendelhető. A kétféle felszerelt-

ség (Reference, Stylance) megfelelő választékokat biztosít a kényelmes autózást kedvelőknek. A Reference alapfelszereltség része többek között: az ABS + TCS (blokkolásgátló + kipörgésgátló), az elektronikus indításblokkoló, az automatikus klímaberendezés, a hosszában és magasságban állítható kormány, az állítható magasságú vezetőülés gerinctámaszszabályozóval, az osztottan dönthető hátsó ülés, a nők számára lényeges piperetükrök mindkét oldalon, a középkonzolon elhelyezett pohártartó, a por- és pollen-szűrő belső levegőkeringtetéssel, a rádiótávírányítású központi zár, a szervokormány, az első-hátsó tárcsafék, a vezető- és utasoldali, valamint oldallégzsák és az első ülések alatt található kihúzható rekeszek. Természetesen a felsorolás nem teljes, ám az érdeklődők a márkakereskedésekben ennél többet is megtudhatnak.

Rendelhető az autohoz olyan Bluetooth-rendszer is, mely a telefonálást könnyíti meg. Méghozzá úgy, hogy a SEAT az új Bluetooth technológiát alkalmazza a mobiltelefon és a kihangosító összekapcsolására. A vezető szóban kiadott parancsokkal férhet hozzá a mobiltelefonjában tárolt nevekhez és telefonszámokhoz, amelyekkel a tárolt adatokat le tudja hívni, de újakat is tárolhat. A beérkező hí-

Ajándék szesznek ne nézd a fokát!

vásokat, a címjegyzéket, határ-időnaplót és a telefon további funkcióit az új Toledo a műszerfal kijelzőjén is megjeleníti.

A Bluetooth-rendszert a kormánykerék baloldali küllőjének három gombjával lehet vezérelni. Az egyik gomb a hívások fogadására szolgál, egy másikkal a hívásokat lehet befejezni, a harmadikkal pedig a beszédvezérlést lehet bekapcsolni.

Érdekesség még, hogy az új Toledo középkonzolba épített hangrendszere meggyőző tulajdonságai között a nemes formai kialakítása és egyszerű kezelhetősége említendő. A hagyományos, vagy MP3-as CD-lemezeket befogadó egység és a

nagyméretű kijelző alatt, a vezető és az elől ülő utas számára optimálisan elérhetően található a rádió, a CD-lejátszó és a navigációs rendszer hat kezelőgombja. Az új SEAT Toledo hangrendszerét a multifunkciós kormánykerék összesen nyolc (két oldalon elhelyezett négy-négy) gombjával is lehet kezelni.

A hangrendszer a következő funkciókat kínálja: hívások fogadása, hat tárolható hangerősség, 24 adó tárolása, a CD-váltó vezérlése, programválasztás (akár 24 számra), az alternatív frekvenciák közötti önműködő



átváltás, a jármű sebességétől függő önműködő hangerőszabályozás, valamint a közlekedési hírek önműködő bekapcsolása.

A dinamikus navigációs rendszer része a 6,5 hüvelykes (16:9 képarányú) színes TFT kijelző, amely a térkép és/vagy piktogram alapú irányítást biztosítja. Amennyiben például torlódás akadályozza a gördülékeny közlekedést, akkor a megfelelő közlekedési hírszolgálat (TMC Traffic Message Channel) információi

alapján a navigációs rendszer önműködően újra meghatározza az optimális útvonalat. A navigációs rendszer tartalmazza a rádióval, CD-lejátszóval és a CD-váltó vezérlésével felszerelt hangrendszert, valamint nyolc hangszórót, a kormánykerékre szerelt multifunkciós vezérlőszerveket, valamint a Bluetooth-rendszert is.

Végül az új Toledo 4 millió forintnál nem sokkal magasabb alapon kapható. Pontos összeget azért nem írunk, mert például a nyáron akcióban még egy kismotort is adtak az autohoz. Tehát érdemes az adatkért egy márkakereskedőt felkeresni.

Bérrautóba rejtett pokolgépek

Halált hozó taxik

Az elmúlt hónapokban több, taxiba rejtett pokolgép ölt meg amerikai és szövetséges katonát Irakban. Ennek következményeként ma már minden taxi gyanús, akár van vezetője, akár nincs.

Hosszú hónapokon keresztül a taxik nem jelentettek különösebb veszélyt az Irakban állomásozó erőkre. Az elmúlt időszakban több robbantást úgy hajtottak végre a lázadók, hogy ehhez a személyszállítók gépjárműveit használták fel. Első alkalommal egy parkoló autóra rejtettek több mint 200 kg robbanóanyagot, amelyet távirányítóval aktivizáltak, amikor egy amerikai katonai konvoj hajtott el mellettük. A detonáció hatására a konvoj több harcjárműve megsérült, tucatnyi amerikai katona vesztette életét, és a sérültek száma is jelentős volt.

Alig egy héttel később, öngyilkos merénylő ült

taxiba és robbanóanyaggal felpakolva vette célba az egyik amerikai támaszpontot és több lövés ellenére, amelyet a biztonságiak leadtak, nem állt meg, belerohant az egyik mesterségesen kialakított védőfalba, majd felrobbant. A detonáció következtében meghalt maga a gépkocsi vezetője és az öt feltartóztatni szándékozó katonák közül jó néhány. Az autóban – becslések szerint –, minimum egy mázsa robbanóanyagot volt, amelynek a hatósugara több száz méterre is kifejtette hatását.

A sorozatos támadások után az iraki főparancsnokság kiadta a parancsot: minden olyan taxit fel kell tartóztatni, amelyik a kellő távolságban leadott jelzésre nem áll meg, s ha kell, tűzerővel is meg kell akadályozni, hogy célba érjen. Út szélén, parkolóban, magára hagyott gépjárműveknél, ha a csomagtartó terheltnak tűnik, vagy ha a taxi veszélyeztetett helyen parkol, amely mellett katonai konvoj, járőr elhaladása

várható, akkor vagy tűzszerészekkel kell megvizsgáltatni a gyanús járművet, vagy el kell vontatni az autót az út mellől, s ha szükséges, fel kell robbantani.

A lázadók attól sem riadnak vissza, hogy nőket ültessenek a volán mögé, ezzel próbálják megteveszteni a katonai őrszemek figyelmét. Ma Irakban nem biztonságos taxiba ülni sem személyszállítóként, sem utasként, mert a szövetségesek szemében mindenki gyanús.

Cash

A legrosszabb dolog a cenzúrában a ...

.....! * * *

Egyenként a lavina hópelyhei is ártatlanok...

Öngyilkossági ügyekben csak olyanoktól fogadok el tanácsot, akinek már sikerült...

* * *

A pénz nem boldogít. Egy ember, akinek 20 milliárdja van, semmivel sem boldogabb, mint akinek csak 19 van.

Biztonságtechnika

- Vigyázzunk a taxinkra -

Bár ma már minden statisztikai adat azt mutatja, hogy csökken az autólöpások száma, ez valószínűleg nem nagyon vigasztalja azt a kollégánkat, akinek autóját éppen most lopták el. A taxisnak ugyanis az autótolvaj nem csak az autóját, hanem a munkaeszközét is elveszi. Az autófeltörések a javuló statisztikák ellenére manapság is mindennaposak, autónk tehát továbbra sincs teljes biztonságban. Cikkünkben áttekintjük a védelem különböző fajtáit, tanácsokat adunk az autó megvédéséhez, az autótolvajok dolgának megnehezítéséhez.

Riasztó és immobilizer

Ma már sokféle riasztó közül válogathatunk, az immobilizer (indításgátló) pedig alapfelszerelése minden korszerű gépkocsinak. A bő választékból azonban nem könnyű kiválasztani a számunkra megfelelőt. Egy riasztó szíreázására – tegyük szívünkre a kezünket – már szinte oda sem pillantunk. A csak hanghatással operáló készülékek – főleg ha valamely ismert márka alap-típusáról van szó – nem sok nehézséget okoznak az autótolvajoknak. Jól illusztrálja ezt a tényt a közelmúlt egy eseménye, amikor is az autótulajdonos a fürdőszobából rohant ki, meghallván autójának riasztóját, de mire az ablakhoz ért, a sziréna már elhallgatott. A tolvajnak nem egészen tíz másodperc kellett ahhoz, hogy a gyárilag sorozatban szerelt készüléket hatástalanítsa. Ekkor azonban működésbe lépett a gépkocsitulajdonos által kiegészítőleg besze-

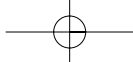
relt riasztó és indításgátló berendezés, melynek működési elve az autótolvaj által nem volt ismert, így azonnal hatástalanítani sem tudta. De a kocsiban ekkor már el volt törve a kormányzár, és fel volt szerelve az elejére a tolvajok által „előrelátóan” magukkal hozott (!) vonószem, sőt már a kötel is rajta lógott (!) Figyelem! Még mindig nem telt el harminc másodperc az akció kezdete óta! A vontató gépkocsi odatolásakor ért le a gépkocsitulajdonos a kocsijához (előtte a fürdőszobában elcsúszott, és eltörte a kezét) mire az autótolvajok kereket oldottak. Az eredmény: emberünk nyert egy új vonószemet és egy majdnem új vontatókötelet, szemben egy tönkretett ajtózárral, szétvágott riasztóval, eltört gyújtáskapcsolóval és egy törött karral. Viszont a kocsit nem tudták elvinni. A tanulság? A gyári, sorozatban szerelt indításgátlók és riasztók tanulmányozása alapvető „tananyag” az autótolvajiskolában. Ha ezeken a berendezéseken kívül egy csak általunk ismert elven működő készüléket is szerelünk az autóra, sokat teszünk annak védelmében. Ha a riasztó-szerelő műhelyben egy „jól bevált helyet” javasolnak a központi egységnek, vagy a titkos kapcsolónak, akkor csak abban lehetünk biztosak, hogy ott nem jó helyen lesz. Sokat segíthet, ha az autó ablakaira jól látható helyre felragasztjuk a biztonsági berendezés típusának matricáját. Aztán beszereltetünk egy egészen más típusú, egészen más elvek, kódok alapján működő ké-

szüléket. Néha a legegyszerűbb, akár primitívnek tűnő eszközök segítenek a legtöbbit. Van olyan kollégánk, aki ha „veszélyes” helyen kell hagyni a kocsiját, egyszerűen elveszi a gázbowden-patentot. Kís gyakorlással ez - némelyik típusnál - egy mozdulattal elvégezhető, és az autónak nem lehet gázt adni, az autótolvaj szaktárs legnagyobb megdöbbenésére. Néha egy egyszerű rejtett kapcsoló (de tényleg rejtett legyen!) Még anyósunknak se mondjuk el a helyét!) csodákat tehet. A technika aránylag újabb vívmányai közé tartozik a reedrelé. Ez akkor kapcsol be, ha egy mágneset húznak el előtte. De hogy hova van beépítve, és hogy hol kell elhúzni a mágneset, azt rajtunk kívül senki se ismerje! Ideiglenes megoldásként megállja a helyét, ha kiveszszük a gyújtókábelt. Ezt egy egyszerű dróttal nemigen lehet pótolni. De a legszebbet még évekkkel ezelőtt a Gazdagréti lakótelepen láttam. Egy kiszolgált hajóskapitány, hosszú évek külszolgálat után végre megvette álmai autóját. Az alváza ráhegesztett valami ormótlan vasgyűrűt, aztán minden este egy irdatlan méretű, karvastagságú láncszemekből álló láncsal (valószínűleg kiszolgált tengerjárója horgonyláncsal) egyszerűen hozzáláncolta az autót a közeli beton villanyoszlophoz. Bombabiztos megoldás. Persze ezek a megoldások az igazán drága, és autótolvajok által „keresett” típusoknál nem biztos, hogy működnek. A trélerrel vagy kamionnal történő elszállítás, vagy az egyenesen tartalék kom-

CSERGO
OPEL ALKATRÉSZ CENTRUM
 1139 Budapest, Teve u. 41.
 Tel.: (361) 330-0000
SZERVIZANYAG AKCIÓ
(OLAJ IS)
20%
KEDVEZMÉNY!
TAXISOKNAK
MINDEN EGYÉBRE
10%
KEDVEZMÉNY!

COMPUTER PLUS
Számítástechnikai Szaküzlet
 Számítógépek és részegységek eladása, vétele, javítása.
 1027 Budapest, Bajvívó u. 7.
 Tel: 214-7293
 CITY 621
 CITY TAXI számítógép hálózat rendszergazda

Best Credit Kft
 A legkedvezőbb hitelek az Ön számára
 Ingatlan jelzálog hitel, kötött, vagy szabad felhasználásra!
 -Jövedelem igazolás nélkül!
 -Munkáltatói igazolás nélkül!
 -Közüzemi számla nélkül!
 -Kezes nélkül!
 -BAR listásoknak is!
 Kedvező kamatozású lakás hitel (vásárlás, építés, felújítás)
Személyautó hitelezése!
 Cégeknek és magánszemélyeknek is!
Best Credit Kft
 1149 Budapest, Angol u. 38. III/321
 Tel/Fax: 06-1/220-1213
 Web: www.bestcredit.hu
 E-mail: bestcredit@startadsl.hu



puterrel és műholdas jeladó zavaróberendezéssel érkező profik ellen más megoldások szükségesek. Az alkalmi autótolvajokat azonban elriaszthatja, ha láthatóan megnehezítjük a dolgát.

Belső sziréna

Ha már a külső szirénára a kutya sem figyel oda, szereltesünk autónkba utastéri szirénát. Ez ugyan kívülről még kevésbé hallatszik, ám a tolvajnak valószínűleg az idegeire megy. A 100-120 dB-es hangon visító készülék igen kellemetlen tud lenni a zárt utastérben, ráadásul az erős hang és az akusztika miatt nem is igen lehet megállapítani, hogy a hang honnan jön. Belső tápellátás esetén még a kábelek elvágása sem hallgattatja el a berendezést. A belső sziréna választékból 10-12 ezer forintért már minőségi készülék vásárolható, és a beszerelési költsége sem túl magas, sőt házilagosan is elvégezhető. Ügyelni kell arra, hogy az akkumulátorsaru levételekor a szerkezet működésbe lép, így akkucsere, töltés vagy szervizlátogatás előtt mindenképpen hatástalanítsuk a készüléket.

Fóliázás

A speciális betörésvédő fóliák nem engedik széthullani a betört ablakot, az továbbra is a helyén marad, így az utastérbe jutás ha nem is lehetetlen, de meglehetősen nehézé tehető. Egy átlagos autó körbefóliázása 50 ezer forint körüli összeg, és ezért a pénzért már egyszerre betörés- és hővédő „szolgáltatásokkal” rendelkező fóliát kapunk. Ha a fólia szabványos, vagyis a gyártó és a felhelyező műbizonylatát is megkaptuk, akkor a műszaki vizsgán sem lehet gond. (A nagyon sötét fóliánál azonban nem árt gyanakodni...)

Zárdugózás

Meglehetősen új eljárás, a központi záruk és a távirányítók elterjedésének köszönheti népszerűségét. Miről is van szó? Az autóra behatolni a legügyesebb tolvaj is csak az ajtón vagy az ablakon tud. Az autó ablakainak betörését megnehezíthetjük a fentebb már vázolt betörésvédő fólia alkalmazásával, az ajtózárakat pedig úgy védhetjük meg legjobban, ha nincsenek is! Az ajtózárak feltörésének „legkedveltebb” formája az ún. „zárkihúzás” módszere. Ez ellen a legjobb védekezés az, ha egyáltalán nincs is zár! A szakemberek ezt a módszert, már-már a záruk kiszerezését és egy alkalmas fedéllel való lefedését „ledugózásnak” hívják. A műveletnek a következő előnyei vannak. Először is, a legtöbb egyéb biztonsági berendezéshez képest aránylag olcsó, átlagos gépkocsit számítva nem éri el a 15 ezer forintot. Másodsorban szükség esetén, például

az autót eladásakor könnyen visszacsinálható, ha a vevő bizarrnak találná a zár nélküli kocsit ötletét. Végül az autótolvások egy igen elterjedt módszere ellen is védelmet nyújt: jelesül a kihúzott zárszerkezet alapján történő slusszkulcs-elkészítés ellen. A ledugózás elvégzésének alapvető feltétele, hogy a központi zár és a távirányító szákszálékos megbízhatósággal működjön. A megmaradó záruk vizsgálata és karbantartása is elengedhetetlen, ugyanis vészhelyzet esetén például a csomagtartó zárjának gond nélkül kell funkcionálnia, ha esetleg hátulról kell bemászni az autóra. Megjegyezzük, ez utóbbi lehetőség nem minden típusnál adott.

Motortérzár

A megszólaló sziréna elhallgattatása legtöbbször a motortérben történik a kürt vezetékének elvágásával, vagy az akkusaru leszedésével. Szintén itt intézi a tolvaj a magával hozott computerrel az immobilizerrel védett elektronikák áthidalását. A motorház a legtöbb gépkocsiban az autóra való bejutás után már egy mozdulattal nyitható. Nagymértékben megnehezítjük a tolvajok dolgát (és nem mellékesen elég nagy meglepetést okozunk neki), ha a motortér nyitását megnehezítjük zárral, vagy valamilyen speciális módszerrel.

Autókarc

Autónkat ugyan nem védi meg az ellopástól, de rendkívül kellemetlenné teszi az értékesítést az autótolvaj számára, ha a gépkocsi összes ablakába belegravíroztatjuk a rendszámot vagy az alvázszámot. Ez a nehezen vagy egyáltalán nem eltávolítható karc a gépkocsi összes üvegeinek kicserélését igényli az autótolvajtól, és ez nem minden esetben éri meg neki. Persze, ha alkatrészként kívánják értékesíteni a lopott kocsit, akkor ez a védelem csak részben számít. Általánosságban elmondható azonban, hogy minél jobban megnehezítjük a tolvajok dolgát, minél több biztonsági berendezést építünk be, annál nagyobb az esély arra, hogy hagyja a fenébe az egészet, és keres egy könnyebben elköthető járgányt.

Rendkívüli szín

Érdekes védekezési eljárás, és valószínűleg nem is hatástalan, ha a gépkocsinknak az átlagostól eltérő, feltűnő színe vagy külseje van. Ezt az eljárást még a kilencvenes években egy taxis kollégától tanultam, aki amúgy is karcos, matt fényezésű gépkocsiját zöld-narancssárga kombinációra festette át. A kocsi ettől rendkívül ronda lett, olyannyira, hogy nem is lopták el soha. Taxizáshoz azonban kiválóan alkalmasnak

bizonyult, mert a droszton kitűnt a többi közül. Ma talán az egyedi designmatriács, vagy telireklámos autók élveznek hasonló védelmet.

Mechanikai védőeszközök

A mechanikai eszközök közül nyilván mindenki ismerősnek találja a kormánykerékre lakatható úgynevezett „baltanyelet”, valamint ennek újabb változatait, amelyek már a légszákot is védik. Szintén mechanikai eszköz a sebességváltó használatát lehetetlenné tevő sebességváltó-zár, és ennek különböző változatai. A mechanikai védelmi eszközök esetén különösen érdemes szem előtt tartani a minőséget: az olcsó, nemegyszer silány berendezések nem sokat érnek. Ezeknél az eszközöknél is érvényesül az az elv, hogy bár kinyithatatlan záruk nincsenek, mégis talán elriasztja a tolvajt, ha jól látható módon nehezítjük meg a dolgát.

Műholdas követő rendszerek

A gépjárművédelem egyik legújabb szereplője a műholdas követő rendszer, amely az ellopott gépkocsi mozgását jelzi a megfelelő diszpécserközpontba, ahonnan aztán a megtalálásra vonatkozó intézkedéseket, vagy akár a távirányítással való leállítás is meg lehet tenni. A rendszer hátránya, hogy egy aránylag kisméretű zavarókészülékkel megbénítható, legalábbis az első generációs berendezéseknél. Biztató azonban, hogy éppen ez a fajta védelmi berendezés az, amely a fejlesztések során újra és újra megelőzi a semlegesítésére tett kísérleteket.

Belsőter és alkatrész (pl. felni és gumiköpeny) védelme

Egy korszerű gépkocsi fontos – és ma már nem olcsó – tartozéka a jó gumiköpeny. Az elismert márkák egy garnitúrájának ára a százezres tételt is meghaladja. Érdemes tehát a védelmére súlyt helyezni. A kerekeket ún. kerékkörrel lehet védeni, amely kerekenként egy speciális fejú kerékcsavart, és az ehhez való kiegészítőket tartalmazza. A hagyományos kerékanya-kulcs ezzel a csavarral nem tud megbirkózni. Kerékcseréhez fel kell rá helyezni a mellékelt adaptert, aminek a másik vége normál kerékcavar-fej, így a kerék gond nélkül szerelhető. A kerékkör minőségét két tényező határozza meg. Először is, a fejkiképzésnek olyannak kell lennie, hogy ne csak a szokásos kerékkulccsal, de normál fogóval se lehessen hozzáférni. Másodsorban biztosítani kell, hogy a csavart szinte végtelenszer lehessen ki-be csavarni, tehát igen jó minőségű, kopásálló anyagból kell lennie. A belső tér védelméről fentebb már volt szó, nem lehet

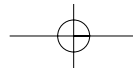
Az optimista nem fékez a zsákutcában !

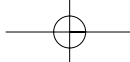
Az ideális nő olyan, mint a hold. Este jön, reggel megy.

Az egészség valószínűleg a halál leglassúbb formája.

Miért nem olvasni soha az újságokban: „Jösnő nyerte a lottófőnyereményt“?

Te is mosolyognál, ha tudnád, amit Mona Lisa is tudott!





azonban eléggé hangsúlyozni, hogy a legjobb védelem, ha semmi olyat nem tartunk az autóban látható helyen, ami az alkalmi tolvajnak csábító lehet. Egy bennfelejtett táskáért, brifkóért, mobiltelefonért, még az olyan bűnöző is elcsábul, aki egyébként nem is készült autót feltörni. Ilyenkor aztán az összes védelmi berendezés ellenére lába kél az értékes tárgyakra, hiszen egyszerűen csak betöri az ablakot, kikapja a kocsiból a cuccot, aztán futás... Ez ellen talán egyedül az ablakok fóliázása nyújthat némi védelmet. Persze nemcsak brifkó van a kocsiban, hanem rádiómagnó, vagy CD-játszó, URH, taxióra, sőt újabb már nem egy gépkocsiban televíziót is látni. Ezek az eszközök fokozott védelmet igényelnek, még akár némi kényelmetlenség árán is. Jó védelem lehet a már említett zárdugózás, belső sziréna, ablakfóliázás. Persze még

jobb, ha a berendezés nem látszik, vagy ténylegesen nincs is ott. Az autórádiómagnó régebben egy egyszerű mozdulattal kiemelhető volt a helyéről, manapság az autóhifik elterjedésével ez a megoldás már egyre ritkább. Másik megoldás a levehető előlap, ezt a módszert alkalmazza a legtöbb gyártó. Az előlap levételével ugyanis csak egy fekete vagy fémszínű lap látszik a rádió helyén, néha még egy riasztó látszát keltő villogó leddel is kiegészítve. Fontos szabály, hogy a levehető előlapot ne csak levegyük, hanem vigyük is magunkkal! (Sokan csinálják, hogy leveszik az előlapot, és a kesztyűtartóba teszik. Nem jó módszer, mert ezt az autótolvaj is tudja - vagy kifigyeli). Ha már magunkkal vittük az előlapot, akkor csak a zsebesektől kell óvakodnunk. Ez a két bűnözői kör ugyanis sokszor „összedolgozik”. A szintén elterjedt

kódkártyás vagy kódolt gombokkal ellátott készülékek sajnos nem előzik meg a lopást. Legfeljebb a tolvaj majd nem tudja használni a készüléket, de ez bennünket nem fog vigasztalni.

Mondhatni filléres megoldás a kijelző egységre pattintható műanyag fedőlap, árához viszonyítva azonban hatékony védelmet jelenthet. Egy kezdő tolvaj talán azt hiheti, hogy az autóban nincs is magnó, de a gyakorlottabb sem lehet biztos benne, hogy mit takar a műanyag lap, nyilván tehát keresni fog egy másik áldozatot, ahol biztosra mehet. Gondolatébresztőként tettük fel a biztonság témáját, de mélyebben belemerülni ezúttal nem volt alkalom. A későbbiekben esetleg még részletesen visszatérünk a lehetőségekre. Addig is: vigyázz a taxidra! Persze ne úgy, hogy éjjelnappal dolgozol vele...

CITROËN «C5 BY WIRE» TANULMÁNYAUTÓ



A Citroën márka egyik fő célkitűzése, hogy megalkossa a jövő autóját, valamint, hogy újabb és újabb megoldásokat találjon a vezetési kényelem, a biztonság és a belső kialakítás terén. Ennek bizonyítékaként mutatja be a Citroën a legkorszerűbb technikai újításokat felvonultató « C5 by Wire » tanulmányautóját.

A repülőgépektől átvett « by Wire » technika lényege, hogy a kezelőszerveket (kormány, pedálsor...) és a fődarabokat (kormánymű, fékek) összekötő mechanikus elemeket elektronikus összeköttetésekkel helyettesíti.

Az újfajta koncepció a « C5 by Wire » utasterében ölt testet. Az újításnak köszönhetően a kormányon kaptak helyet a kormányzási, a fékezési és a gyorsítási funkciók kezelőszervei, és eltűnt a pedálsor.

A « by Wire » technológia egy részét most egy 210 lóerős (152 kW) 3.0i V6 motorral szerelt, automata sebességváltós Citroën C5 szériamodellre alkalmazták.

A « by Wire » technológia, a mechanikus elemek, mint pl. a pedálsor, a kormányoszlop... megszüntetésének köszönhetően, nagyobb szabadságot biztosít a tervezőknek a belső tér kialakításánál. A különböző funkciók kormányon történő csoportosítása tökéletesebb ergonómiát és egyszerűbb használatot biztosít, amely a műveletek gyorsabb végrehajtását és a példás biztonságot eredményezi.

Az alapvető vezetési funkciókat a vezető működteti, aki két kezét szimmetrikusan a kormánykeréken tartva, éri el a különböző kezelőszerveket.

A kormánykerék, amelynek alsó és felső körívét megszüntették, lehetővé teszi a változó áttételű, teljesen elektromos kormány tökéletes kihasználását. A közvetlen áttételű kormány sebességnél nagy vezetési pontosságot biztosít.

Jobb vagy bal hüvelykujjal könnyen elérhetők a kormány két oldalán, a vezetővel szemben elhelyezett gázkarok. Azért van szükség mindkét

oldalon egy-egy karra, hogy gyorsítás közben a vezető a bal oldalon található kapcsolókkal be tudja kapcsolni a világítást, ill. a jobb oldali kapcsolókkal működtetni tudja az ablaktörlőt, a fényszórómosót, vagy a dudát.

A gépkocsi sebességautomatával is rendelkezik, amely biztosítja a beállított sebesség tartását és ezáltal növeli a vezetési kényelmet, mivel nem kell folyamatosan nyomva tartani az egyik gázkart. Fékezésnél vagy gyorsításnál a sebességautomata magától kikapcsol.

A kormány két szélén található „érzékelő” segítségével lehet fékezni. A fékek nyomógombját a vezető a bal, vagy a jobb mutatóujjával tudja működtetni. A fékerő adagolása intuitív módon történik.

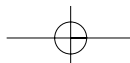
Miután az összes kezelőszerv rendkívül ergonomikus, kezelésük már rövid használat után természetessé válik.

A teljesen elektronikus kormányrendszer:

- Lehetővé teszi a kormányoszlop / kerékelfordulási szög áttételének a vezető igényeihez és a gépkocsi sebességéhez automatikusan igazodó változtatását. A közvetlen áttételzésnek köszönhetően ez a funkció nagymértékben megkönnyíti a parkolási manővereket (ütközéstől ütközésig az általában megszokott 3 fordulattal szemben 1/3 kormányfordulat) és a vezető nagy sebességnél is, nagy pontossággal uralja a gépkocsit.

- nagy választási szabadságot biztosít a járműparaméterek meghatározásában és alkalmazásában a kormánynyomaték (pl. a kormánykerék vezérlésének érzete), a kerékelfordulási szög (a kerek kis elfordulása ...), ill. a menettulajdonságok (a futóművek teljes ellenőrzése) figyelembevételével.

A fékrendszer elektrohidraulikus működtetésű. Miután hiányzik a pedálsor, mindössze a kormányon található elektromos nyomógomb különbözteti meg a hagyományos szerkezettől. A fékerő adagolása továbbra is fokozatos, teljesen intuitív és természetes. A fékezéshez egyszerűen csak növelni kell az egyik, vagy mindkét kormánykaron az érzékelőre gyakorolt nyomást.



Megkezdte működését a DaimlerChrysler Automotive Hungária Kereskedelmi Kft.

Miután az Európai Bizottság 2005. június 3-án engedélyezte a DaimlerChrysler Automotive Hungária Kereskedelmi Kft. megalapítását, az új vállalat 2005. július 1-jén megkezdte működését. A német - amerikai DaimlerChrysler AG-hoz tartozó márkák importőri és értékesítői feladatai az új vegyesvállalat megalakulásával egy időben különváltak. A DaimlerChrysler Automotive Hungária Kft. átvette a Mercedes-Benz, smart, Chrysler és Jeep márkákhoz tartozó új autók és alkatrészek importőri és nagykereskedői feladatait.

A DaimlerChrysler Automotive Hungária Kft. 2005. július 1-jétől kezdve az MB-AUTO Magyarország Kft. helyett a Mercedes-Benz és smart típusú járművek, ezen kívül pedig a Chrysler és Jeep márkák hivatalos importőre. Az új vegyesvállalat 22 szervíz- és értékesítési partnert szolgál ki Magyarországon, amelyek a fent megnevezett márkák közül várhatóan 4000 új autót értékesítenek 2005-ben. A DaimlerChrysler AG célja, hogy új magyarországi vezérképviseletével tovább erősítse kelet-európai piacait, és optimalizálja az ügyfeleknek kínált szolgáltatások színvonalát.

A Mercedes-Benz, smart, Chrysler és Jeep típusú járművek értékesítését a Pappas Cso-

porthoz tartozó MB-AUTO Magyarország Kft. folytatja.

A DaimlerChrysler Automotive Hungária Kereskedelmi Kft. a DaimlerChrysler AG négy pilléren nyugvó stratégiájának eredményeként született meg. A magyar autópiacon új szereplője a német - amerikai autóipari óriás globális jelenlétét, átfogó termékprogramját, erős márkaportfólióját, valamint a technológia és innováció területén betöltött vezető pozícióját tudhatja maga mögött.

Az új vegyesvállalat a Mercedes-Benz magyarországi vezérképviseletének vezetősége alatt kezdte meg működését. A vállalat vezérigazgatója (CEO) Hans Georg Pechhacker, a DaimlerChrysler AG konzern magyarországi megbízott képviselője lett, aki korábban az MB-AUTO Magyarország Kft. igazgatója volt. A vállalat pénzügyi igazgatói (CFO) feladatait Martin Meuser látja el, aki eddig a DaimlerChrysler Australia Pacific tervező és kontrolling senior menedzsere volt. A Mercedes-Benz és smart típusú személyautók importőri és nagykereskedői feladatait a jövőben a Mercedes Car Group látja el. A Mercedes Car Group



Hans Georg Pechhacker

Hesz Tamás, az MB-AUTO Magyarország Kft. korábbi személygépkocsi-értékesítési vezetőjének irányítása alatt végzi majd tevékenységét.

A DaimlerChrysler AG egyedülálló vállalat az autóiparban: kínálata a kisautótól a sportkocsin keresztül egészen a luxus limuzinig - a sokoldalúan bevethető kistranszportertől a klasszikus nehéz teherautón át a komfortos utazóbuszig terjed. A DaimlerChrysler sze-

mélyautó márkái a Maybach, a Mercedes-Benz, a Chrysler, Jeep®, a Dodge és a smart. A haszonjármű márkák sorát a Mercedes-Benz, a Freightliner, a Sterling, a Western Star, a Setra és a Mitsubishi Fuso gazdagítják. A DaimlerChrysler Services pénzügyi és egyéb, járművekre vonatkozó szolgáltatásokat kínál. A DaimlerChrysler AG a 2004-es üzleti évben 142,1 milliárd forgalmat bonyolított le.

Minek megjegyezni a dátumot, amikor az mindennap változik?

Több férfi hagyná ott a

családját, ha tudná, hogyan kell összecsomagolni.

Nem vagyok hajlandó

szellemi párbajra egy fegyvertelen emberrel!

Felejtük el, hogy meg sem történt!

Kétféle ember létezik: az egyik mindig megmondja, mit gondol, a másiknak vannak barátai!

DIGITAXI TAXIÓRA

EÖRDÖGH TRADE KFT.

1196 BUDAPEST, Vas Gereben u. 113.

Telefon: 282-4280, SOS: 06-20-959-0098

Nyitva: H-P 9-13 és 14-18 óráig.

www.eordoghtrade.fw.hu eordogh@axelero.hu

Nincs pénzed saját autót venni?

Gépkocsik tartós bérlete és lízingje autósoknak

További információért hívj minket:

06-20 954-9599

06-20 992-0001

Régi "kockásoknak" egyedi ajánlatok!

Erről írt a *Taxisok Világa* 1995 augusztusában

10 éve történt

■ Szabályoz a Főváros!

Bizony, bizony! Már tíz éve is „égető” problémák nehezítették a taxisok életét – elsősorban Budapesten. A főváros Főpolgármesteri Hivatalának Közlekedési Ügyosztálya ezért előterjesztést készített a Közgyűlés részére, az alábbiak megvitatását javasolva:

- A taxiállomások használatának rendje
- A taxigépkocsik számának meghatározása
- A tevékenység ellenőrzése
- A taxiviteldíj szabályozása
- Taxis panasziroda felállítása
- A sárga rendszer hatósági tulajdonának visszaállítása

Nem, nem! Nem mai témákat soroltunk! A tíz évvel ezelőtti *Taxisok Világából* idéztünk!

■ Taxis – rendőr együttműködés

A Magyar Taxis Szövetség együttműködési szerződést kötött az Országos Rendőrfőkapitánysággal, egymás munkájának kölcsönös segítése céljából. A szerződés többek között a következő szempontokat emeli ki:

- Az együttműködés jelmondata: „Taxisokkal a közbiztonságért”.
- A taxisok vállalják, hogy a közlekedési szabályok fegyelmezett betartásával

példát mutatnak a közlekedés többi résztvevőjének.

- A taxisok vállalják, hogy a közlekedésbiztonságot és forgalomszervezést érintő tapasztalataikról tájékoztatják a rendőrséget.
- A taxisok vállalják, hogy a rendőrség közbiztonsági és bűnüldözési feladatainak ellátásához a tőlük elvárható módon segítséget nyújtanak.
- A rendőrség vállalja, hogy a taxisok közlekedési ismereteinek szinten tartásához szakelőadót biztosít.
- A rendőrség vállalja, hogy a taxisok részére önvédelmi képzést tart.
- A rendőrség fellép a taxiállomások jogellenes kisajátítása ellen.
- A rendőrség törekszik arra, hogy közúti ellenőrzés során a taxisokat a lehető legkisebb mértékben akadályozza munkájában.

Vannak olyan dolgok, amelyek néhány év elteltével idejétmülttá válnak. Ez a szerződés nem olyan. Sajnálatos, hogy soha sem volt megtöltve tartalommal...

■ A taxizás szabályozása

A Közlekedési Felügyelet a taxizási engedélyek kiadásához a szakmai ismereti és helyismereti vizsgát készíti elő. Ez utóbbit a helyi hatóságtól kapják meg, itt csak a tesztlapok kitöltése folyik. A Közlekedési

Felügyelet nyolc embert vett fel e feladatra. Naponta két helyen vizsgáztatnak négy alkalommal.

A Közlekedési Felügyelet gépjármű-felügyelőjének feladata, hogy megszervezze és vezesse a „taxirazziákat”. Ő képezi ki a rendőröket a taxik közúti ellenőrzésére. Egy év alatt 12 000 közúti ellenőrzést kell végezni, ez havi 1000 razzia!

A helyi hatóság és a Közlekedési Felügyelet megosztja egymás között a sofőrök engedélyezésének munkáját. Az önkormányzat felel az erkölcsi vizsgáért, és dönt az engedély megadásáról, míg a felügyelet a szakmai ismereteket kéri számon, és ténylegesen adja ki az engedélyeket.

A taxisofőrnek ismernie kell a közúti személyszállításra vonatkozó törvényeket. Szintén vizsgaanyag, hogy a vezető ismerje fel, milyen segítségre van utasának szüksége, különösen ami a gyermekkel utazókat, időseket és mozgássérülteket illeti. Az elsősegélynyújtási ismeretek naprakész tudása elengedhetetlen.

Szintén a szakmai ismeretek közé tartozik a térképolvasás, a távolságok, útvonalak és eljutási idők helyes megbecslése. A követelményeket maga a Közlekedési Felügyelet dolgozta ki, a vizsgák letételét a legszigorúbban veszik, a csalások és korrupció elkerülése érdekében a tesztlapok több verzióját is használják. „Ez igazán kemény munka, de elhatároztuk, hogy megújítjuk a taxis szakmát. Egyeseket el kell távolítanunk erről a pályáról. Ez nagyon nehéz dolog, de szükséges” – mondta Anders Wedberg, a stockholmi Közlekedési Felügyelet főmunkatársa...

Skandináv nyugalom

Taxi kontra repülő

A finn kormányfőt szállító taxi összeütközött a norvég miniszterelnök repülőgépevel egy dániai repülőtéren, de a balesetben senki sem sérült meg.

A miniszterelnökök általában nem a repülőtéren csarnokokban szoktak csekkolni, hanem vagy a kormányvárón keresztül jutnak el a gépkökhöz, vagy rögtön a felszállásra várakozó repülőhöz viszik őket. Azt pontosan nem tudni, hogy Norvégiában hogyan történik mindez, mindenestre az önmagában meglepő, hogy taxin érkezzen a kormányfő a reptérre. Történetünkben még is így történt. *Matti Vanhanen* és *Kjell Magne Bondevik* a skandináv kormányfők odensei csúcstalálkozójáról

indultak éppen haza, amikor a szokatlan csattanásra lettek figyelmesek a biztonságiak. A Falcon típusú gép, amelyen Bondevik finn kormányfő tartózkodott, felszálláshoz készült a kifutópályán, amikor egy taxi, amelyben *Matti Vanhanen* norvég miniszterelnök érkezett, egyszerűen nekiment a repülőgépnél. A balesetben személyi sérülés nem történt, de a repülőgép nem folytathatta útját.

A gép pilótája az eset kivizsgálásakor csak azt tudta mondani: ilyen még soha nem fordult vele elő. Repülőtéren illetékesek szerint a taxisofőr – állítólag – nem vette észre, hogy ott van a gép.

Bondevik miniszterelnök, aki már a gépen ült, nem csinált ügyet az egészről. Leszállt a sérült gépről és megvárta a következő

járatot. Mint megjegyezte: az eset valóban szokatlan, de egy taxisofőr is lehet fáradt, s még egy repülőt is elnézhet, akár egy reptéren is.

A dán csúcstalálkozó szervezői nem győzték menteni a menthetőt, bár túl sokat nem lehetett magyarázni a reptéri baleseten – adta hírül az NTB norvég hírügynökség.

Az mindenesetre elgondolkodtató, hogy egy miniszterelnök taxin érkezik a repülőtérré, majd összeütközik a másik kormányfő gépevel, aki leszáll a repülőről és ahelyett, hogy botrány csapna, megvárja a soron következő járatot. Ezt is csak skandináv nyugalommal lehet megtenni.

Cash

– Az alkohol lassan ölü mérreg. Én meg pont ráérek...

Hogy van ez? Mindenki szeretne a mennybe jutni, de senki sem akar meghalni!?

Mi nem haldoklunk! Mi így élünk!

Mosolyogj! Ez a második legjobb dolog, amit egy lány a szájával tehet!

A stressz az, amikor üvöltve ébredsz fel, aztán rájössz, hogy nem is aludtál!

Ha a pénz nem boldogít akkor adjátok ide!

A munka azoknak való, akik nem tudnak horgászni.

Régebben csak úgy futottak utánam a nők, de ma már nem lopok retikült!

ÚJ VIZSGABÁZIS A XIX. KERÜLETBEN

Nyár közepén adták át hivatalosan is a Fővárosi Közlekedési Felügyelet új vizsgabázisát a XIX. kerületi Vas Gereben utca 2-4. szám alatt. A pesti „Mozaik utcában” a gépjárművekkel kapcsolatos valamennyi közlekedéshatósági tevékenység ellátására mód van. Emellett a helyszín gépjárművezetők vizsgáztatásával összefüggő feladatok elvégzésére is alkalmas.

Az országban, a megyei szervezetben működő közlekedési felügyeletet, mint elsőfokú hatóságokat, és az őket irányító és felügyelő Közlekedési Főfelügyeletet, mint másodfokú hatóságot, együttesen Egységes Közlekedési Hatóságnak szokták nevezni. Meg kell említeni, hogy a 19 megyei, továbbá a fővárosi közlekedési felügyeletkehez nem köthető ügyeket (pl. autópályák) a Központi Közlekedési Felügyelet intézi, szintén elsőfokú hatóságként. Ezt a közlekedési hatóságot, mint szervezetet és annak jogelődjét is, már 138 éve azért hozták létre, hogy felügyelje, milyen műszaki állapotú járművek kerülnek a közlekedés pályáira, illetve milyenek ezek a pályák, vagysis a közutak, vasutak, vízi utak, végül pedig felügyelje azt, hogy a járműveket irányító emberek megtanuljanak ezeken a pályákon közlekedni.

A területi felügyelet első fokú hatóságként járnak el a közutakkal, a közúti járműközlekedéssel, a hajózással és a vasutakkal kapcsolatos, jogszabályokban meghatározott ügyekben. Állami kontrollt gyakorolnak tehát és állami feladatként végzik két alaptevékenységüket is a felsoroltakon belül.

A másik nagy terület a járművezetők vizsgáztatása és persze magának a képzésnek a szakfelügyelete.

A Kispesten felavatásra került bázist a Fővárosi Közlekedési Felügyelet (FKF) működteti. Ennek a felügyeletnek speciális a szerepe, hiszen a fővárosban él a lakosság egyhatoda, és a forgalom sűrűsége, intenzitása is meghaladja az átlagos értéket.

A műszaki vizsgáztatást, mint alaptevékenységet a területi felügyelet legalább fele részben a saját bázisaikon végzik. A Fővárosi Közlekedési Felügyeletnek ilyen egyedülálló bázisa volt eddig a „Mozaik utca”. Idézõjelbe téve, mert az autós társadalom ezt a helyet, mint fogalmat kezeli, ugyanakkor a főváros a bázist már kinõtte és a felújítások ellenére szüknek bizonyult.

A Fővárosi Közlekedési Felügyeletnek ez az eddig egyetlen, saját vizsgálóállomása, 30 éve épült. A járművizsgálati tevékenység ilyen mennyiségben és a megnövekedett vizsgálati technológiai idő mellett már nem volt kulturált körülmények között kezelhető. Nincs elegendő parkolóhely a vizsgálatra érkező, illetve az onnan távozó, de további ügyintéztést igénylő járművek számára. A vizsgálóállomány közúti kiszolgálása csúcsidőben a budai rakparti forgal-

mat is akadályozta, hosszabb távon forgalomszabályozási intézkedéssel már nem, csak a csomópont korszerűsítésével javult részben.

A Fővárosi Közlekedési Felügyelet Budapest, XIX. Vas Gereben utca 2-4. szám alatt létesült új műszaki vizsgálóállomása és járművezetõi vizsgabázisa létrehozásának fontos célja volt, hogy Dél-Pest térségében a gépjármű műszaki, illetve a gépjárművezetők vizsgáztatásával kapcsolatos hatósági

sokon történik. Annak ellenére, hogy 2003-ban a műszaki vizsgák száma országosan összesen mintegy 9 százalékkal csökkent (oka, hogy a 2000-ben forgalomba helyezett új járműveknek csak 2004-ben kell először időszakos műszaki vizsgán megjelenni), prognosztizálható volt a növekedés az időszakos műszaki vizsgák számában.

A fővárosi igényekhez viszonyítva már szükös volt az FKF „saját” vizsgáztatási kapa-



Az új vizsgaközpont Kispesten erőteljesen csökkenti majd a Mozaik utca terhelését

feladatok jobb területi eloszlásban legyenek végezhetők. A kulturált várók, a megfelelő színvonalú szociális helyiségek kialakításával – figyelembe véve a mozgáskorlátozott ügyfeleket is – várhatóan magas színvonalú kiszolgálás valósul meg. A hatósági feladatellátás színvonalának javulása mellett erősödik majd a hatóság szolgáltató jellege és az Egységes Közlekedési Hatóságon belül a Fővárosi Közlekedési Felügyelet pozitív megítélése.

Számokkal illusztrálva nézzük, miért volt különösen fontos az új létesítmény munkába állítása:

A gépjármű-vizsgáztatás terén 2003. évben 1 477 000 műszaki vizsga volt az országban, ebből a Fővárosi Közlekedési Felügyelet 241 000 darabot végzett, amely mintegy 16,3% részesedést jelentett. A múlt évben, 2004-ben, 1 680 000 műszaki vizsgát végeztek az országban, ebből a Fővárosi Közlekedési Felügyelet 280 000 vizsgát tudhat magáénak, ez pedig mintegy 16,7%-os részesedés az országos adatokhoz viszonyítva.

A gépjárművek műszaki vizsgáztatása a felügyelet saját és bérelt telephelyein, továbbá kijelölt, feljogosított vizsgálóállomá-

citása, különösen az autóbuszok és a nehéz tehergépjárművek, járműszerelvények vizsgáztatása terén. Korábban mindössze egy saját és egy bérelt telephelyen, egy-egy tehergépjármű-vizsgáló soron tudták ezt a feladatot ellátni. A vizsgálati technológia mélységében, részletességében is megváltozott (AETR-hez kapcsolódó menetiró készülék vizsgálata, ABS, légfékvizsgálat stb.), tehát megnövekedett a vizsgálati eljárási idő is.

Az új bázis már a jelenlegi technológiákhoz igazítva épült meg. A Vas Gereben utcai vizsgálóállomás két vizsgasorral rendelkezik, és alkalmas minden járműfajta, így a motorkerékpártól a leghosszabb pótkocsis teher-járműszerelvény vizsgáztatására is. A vizsgacsarnok műszaki, technikai felszereltsége korszerű, magas műszaki színvonalat képvisel (fékpadok, egységes fékvizsgálati szoftverrel, lengéscsillapító vizsgálópádok, gázelemzők, széles körű számítógépesített, kipufogógáz-elszívó berendezés, térfigyelő kamerarendszer stb.). A tervek szerint napi 90 jármű vizsgáztatása lehetséges a két vizsgasoron.

Gépjárművezetők elméleti és gyakorlati vizsgáztatása szintén lehetővé válik az új bázison. A gépjárművezető-vizsgáztatás so-



A vizsgasor mindent tud, ami egy személygépkocsi, teherautó vagy autóbusz vizsgáztatásához szükséges

Győz a butaság!

(Még mindig nem tanultunk meg számolni!)

Majd minden taxitársaság vezetése szeretné a drosztelső, vagy más elnevezéssel sorelső rendszert kibővíteni. De nem és nem lehet, mert a taxisok túlnyomó többsége tiltakozik ellene! Egyszerűen nem számolunk! Ott állunk a megszokott helyünkön, elmegyünk a felvett címre, majd a kedves utast elszállítjuk a kívánt helyre. Ezek után mint az örült rohanunk vissza a „tutiba”!

Nem számolunk! Ilyenkor legjobb esetben is 50%-os a hasznos kilométer aránya. Márpedig 70% alatt veszteséges a taxizás! Hogy miért vagyunk talpon? (Már aki talpon maradt! Mert nagyon sokan kiestek ebben az eszement versenyfutásban!) Azért vagyunk talpon, mert variálunk itt is, ott is... Nem kell ragozni, tudjuk, miről van szó!

De hát miért jó ez nekünk? Miért nem hallgatunk a taxitársaságok vezetőire? Mindenkinek könnyebb lenne a dolga! Most ha valami „okosság” van egy címnél, azt nem lehet eladni, mert ezren nyomnak rá! Ha pedig nemszeretem fuvar van, azt meg nem tudják eladni a telefonosok... Nem volna egyszerűbb, ha szépen sorban állnánk? Egyszer a

finomabb falat jutna, egyszer a kevésbé finom. De a fuvar végén nem kellene ezer kilométert visszazárguldozni a kiindulólhelyre!

Nem kellene figyelni a stopperórát, százzal venni a kanyarokat, vér-vörös fejjel, csikorgó kerekkel landolni az utas elé! Nem lenne szükség időmérőkre, a reklamálások, ellenőrök, etikások foglalkozhatnának a taxizás egyéb területeivel.

Vajon összeszámolta-e valaki, hogy hány autó tört össze a címre való szárgulás közben? A súlyos betegségek előfordulása a taxisszakmában mennyire „köszönhető” a kiállás közbeni idegeskedésnek? Sajnos a taxis ezzel nem törődik! Csak csökönyösen bámul maga elé! Nem számol, és nem gondolkodik! Pedig jó lenne!

Ferenczy P. Károly

A szőke nő a beszélő után bemegy a börtönparancsnokhoz és kéri, mivel a férje nagyon megviselt, adjanak neki könnyebb munkát.

– Nézze hölgyem!!! Én nem tudom, hogy a férjének milyenek a fizikai képességei, de a zacskóragasztásnál könnyebb munkát nem tudok adni.

– Micsoda? Nekem azt mondta, hogy alagutat ás...

K-TERMO BT.
AUTÓKLÍMA

AUTÓKLÍMA SZERELÉS, JAVÍTÁS
VÁLTÓZÁRSZERELÉS

Cím: 1215 Budapest, Badacsony u. 46.
☎: 276-0520, 06-30/9-496-291

Nyitva tartás: 8–17 óráig

Autóalkatrészek, lámpák, karosszéria elemek
kedvező árakon Budapest 2 pontján!

Pl: Astra F légszűrő 900.-tól,
Astra G légszűrő 1400.-tól,
ROWE (német) 15W-40-es olaj 5 liter 3000.-tól,
OPEL 10W-40-es olaj 5 liter 3900.-tól.

Minden típushoz első ablakra
légtérrelők 5.500.-ért.

Küldj egy e-mailt (vagy sms-t) pontos megnevezéssel és árajánlatunkat rövidesen megkapod!

Tel: 06 20 3131597
autoalkatresz@citromail.hu

Digitális Televíziózás akár az autóban is!

Földi sugárzású adás az Antenna Hungariától!

Strong SRT 5155 földi digitális vevőkészülék:
Tökéletes vétel, teletext, játékok,
vékony kivétel, 12/24 V szivargyújtó adapter
külső infraszem csatlakoztatási lehetőség.

Rablás helyett feladta magát a rendőrségen

LEFEGYVERZŐ ROKONSZENYV

A 28 esztendőös ázsiai munkanélküli késsel a zsebében ült be a 61 esztendőös férfi taxijába, hogy kirabolja, ám útközben annyira rokonszenvesnek találta fuvarozóját, hogy elállt eredeti szándékától, sőt még el is mesélte a sofőrnek, mit akart tenni vele. A taxis végül meggyőzte támadóját: adja fel magát, így a rablóját a rendőrségen „landolt”.

Ilyen is csak a mesében és Japánban fordulhat elő. A világváros kellős közepén egy 28 éves munkanélküli férfi gondolt egyet, a konyhában magához veszi az egyik közepes kést, elindul szerencsét próbálni és pénzt

szerezni. Lemegy Tokió egyik igencsak forgalmas utcájára, majd az első taxiba beül, amelyiket egy védtelennek tűnő, idősebb ember vezet. Bemond egy távolabbi címet, majd a sofőr látva utasa gondterheltségét, beszélgetni kezd vele. Szó szót követ, egyre inkább oldódik a feszültség a fiatalemberben, míg nem egyre felszabadultabbá válik. Mesél családjáról, egykori munkahelyéről, barátairól, végül a bizalmába fogadott 61 éves sofőrnek elárulja eredeti szándékát: ki akarta rabolni a személyszállítót. A taxis elhűlve hallgatja utasát, majd amikor az előveszi a konyhából hozott kést és megmutatja, mivel akarta megtámadni, szaporábban kezdett verni az ő szíve is.

A történetből kiderült: csupán azért nem támadta meg a sofőrt a rabló, mert rokonszenvesnek találta és megsajnálta. S mivel problémája iránt valós érdeklődést tanúsított, ezzel elnyerte bizalmát, ennek köszönheti életét. A párbeszéd végén a taxisnak sikerült meggyőznie utasát, hogy azzal jár a legjobban, ha befárad a rendőrségre és elmondja, mit is kívánt tenni. A rabló – belátva ennek ésszerűségét –, megkérte a fuvarozót, vigye el a rendőrségre, ahol feladta magát. A feljelentés felvétele után a taxis kíváncsiságból megkérdezte, mire számíthat utasa. A rendőr szűkszavúan csak annyit válaszolt: akár két évet is kaphat a fiatalember. **Cash**

Nem tudja a jobb kéz, mit csinál a bal...

A fővárosban nagyon sok helyen kétértelmű, félrevezető a közlekedési szituáció. Például a parkolásnál. Mondjuk a jelzőtábla megengedi a parkolást, az útburkolati jel meg tiltja...Vagy fordítva.

A nagy kérdés hogy ilyenkor miért mindig az autós bűnhődik, ha valaki szabálysértést akar megállapítani? Miért nem lehet jószándékot feltételezni az autóstól?



Háttal látszik a Megállni tilos tábla. A felfestés szerint viszont a tócsáig tart a parkolóhely, amiért pedig pénzt szednek

Például az V. kerületi Kálmán Imre utcában kibővítették azt a területet, ahol autókkal lehet várakozni, így több bevételhez jut a Parkolási Társaság. Hogy miért nem az önkormányzat, az egy külön történet...

Kibővítik a parkolási részt, ezt jól láthatóan jelzik is útburkolati jelekkel. Igenám, de kint felejtik a Megállni tilos táblát. Jön az autós, fizeti a parkolási díjat, jól jár a parkolási társaság. Aztán jön a Közterület, ő meg a fényképen jól látható módon lebilincseli az autót. Ő is jól jár.

És az autós? Vele ki törődik, őt ki védi meg? Miért nem lehet jóhiszeműséget feltételezni az autóstól?

Juhász Péter

Feminista dumák

Hogyan vegyél rá egy férfit, hogy csináljon meg valamit? Mondd azt neki, hogy már túl öreg hozzá.

Ne felejtse, hogy egy férfi számára nem akkor vagy humoros, ha vicceket mesélsz neki, hanem ha nevelsz az ő viccein.

Nem a nők csinálnak a férfiakból bolondot. Ők, mint sok másban, ebben is önelvűek.

Miért lehet a férfiakat sokkal könnyebben pszichoanalízisre vinni? Mert nem szükséges őket a gyerekkorukba visszavinni. Még ott vannak.

Miben különböznek a nők a férfiaktól? A nők egy férfit akarnak, aki minden szükségletüket kielégíti. A férfiak minden nőt akarnak, hogy azt az egyetlen szükségletüket kielégítse.

Sose bízz egy férfiban, aki azt mondja, hogy ő az úr a háznál. Az ilyen valószínűleg másban is hazudik.

Ha lehet, válassz egy fiatal férfit. Az idősebb csak lötytedtebb, nem érettebb...

Minden férfi egyforma. Az arcuk is csak azért más, hogy meg tudják őket különböztetni.

A legtöbb férfiről – akiből gondolod, hogy jó férj lenne – kiderül, hogy már az.

Miben hasonlít az átlag férfi Mel Gibsonra? Mindenben. Kivéve hűségben, tehetségben, pénzben és kinézetben.

Menet közben**Gondolatok múltból, jelenről**

Suhan az autó, tetején élesen világít a szabadjelző, hogy már messziről lehessen látni, itt egy taxi, egy fuvarra vadászó taxi közeledik. Folyamatosan nyomod a gázt, közben halkán hallgatsz a rádiót.

Egy régi sláger szól, egy nagyon régi.

Mikor is hallottam ezt először? Talán hatéves lehettem. Mindig szolt otthon a rádió, hiszen más sem volt. Nem volt 100 csatorna a tv-ben, nem volt videó, csak rádió. Emlékszel, hétfőként a család este öszzegyűlt és hallgatta a kabarét... kabarét, mert az csuda jó dolog. Rég volt. Más volt.

Megállsz a lámpánál és figyeled a gyalogosokat. Mennek, monoton menetelésben haladnak a céljuk felé. Cél? Mi az én célom?

Hirtelen arra a gyerekre gondolsz, aki hatévesen tele volt célokkal. Nem volt akkoriban lehetetlen. Minden természetesen egyszerű volt. Látod őt futni a réten, amint egy lepkét kerget. Látod közben a szemét, a szemét, amiben a kétség legapróbb jele sincs. Látod rajta, el fogja kapni, hiszen hisz magában. Megbotlik, elesik, de már talpon is van, és ugyanazzal a hittel rohan tovább. A pillangó játszik vele, mind a ketten élvezik ezt. Cikáznak a levegőben. Útját most egy patak állja el. Mit patak, ez egy folyó, egy tenger. Nézi, érdeklődve nézi. Nagy akadály ez egy hatéves kisfiúnak. Most meg is hátrál, lépked hátrafelé.

De nem! Csak lendületet vesz, és már ugrik is. Repül, lába alatt a dühöngő tenger. De csak repül és repül, barátja a szél, a

gravitáció, barátja a hite. Sikerül neki, de ezen nem is csodálkozik, hiszen ő ezt tudta! Tudta, hogy neki ez sikerülni fog, és már rohan is, rohan a pillangó után, és cseppet sem érdekli, hogy az már magasan, nagyon magasan száll. Hiszen érzi, tudja, hogy ő erre képes.

Éles balkanyar jön eléd az úton, visszazökkensz a valóságba. Mennyi beton, sehol egy fa, egy bokor. Pedig nincs is annál szebb. Egy igazi erdő. Nagy, kerek erdő. Tele állatokkal, nagy kirándulással, figyelve a madarakat.

Már megint a múltban vagy, már megint azt a kissrácot látod. Rövidnadrágja szakadt, szandálja megviselt. Rugdossa a faleveleket az erdőben, közben egy fadarabbal vérteti fel magát, hiszen itt lehet, majd meg kell magát védeni. Kezében a bottal bátran lépked a sűrűben, készen arra, hogy magát és társait megvédje.

Megint a jelenben vagy, magad mellé pillantasz, a viperára, de nem tölt el biztossággal. Nem hiszel magadban. Csupasz vagy és támadható. Egyedül vagy. Bemész egy alagútba, nincs világítás, csak a kocsid szakítja szét a sötétséget. Mint elemelő a sötét szobában. A sötét, ami annyi félelemmel töltött el gyerekként. Most ő a barátod, aki eltakarja az évek nyomait a szemben.

A jótékony sötétség.

Pedig monnyire féltél tőle régen. Főleg amikor vihar volt, dörgött és villámlott. Hogy szerettel volna akkor odabújni valakihez, aki megvéd, akiben megbízol. Egy fel-

nőthöz. Mert a felnőttek bátrak, nekik nincs lehetetlen, ők soha sem félnak.

Nem úgy, mint te, aki a magas fára vagy kénytelen menekülni, az acsarkodó szomszéd kutyája elől.

Közben eszedbe jut, hogy holnapra megígérted a feleségednek az ablakpucolást. Létrázní kell, az erkélyen, alattad több méter mélység, igaz, nem annyira sok, mint anno a fán tátongett alattad. Megborzongasz, kibúvókat keresel. Meghátársz, de nem lendületet veszel, hiszen nem bízol magadban, nem bízol az emberekben, nem bízol senkiben. Nem bízol a postásban, aki régen cukrot adott, igazi savanyúcukrot és mindig megnyomhattad a biciklijén azt a furcsa dudát. Nem bízol a közértesben, akinek régen olyan érdekes illata volt, ahol mindig annyi csuda jó dolgot lehetett kapni. Nem bízol, az orvosban, akinél gyerekként okosabb embert elképzelni sem tudtál. Nem bízol ebben a középkorú, összeráncolt homlokú emberben, aki visszatekint rád a tükörfől. Csepeg az eső, csúszik az út. A gyalogosok rohagnak. Eleged van, elindulsz haza, a barátodhoz, ahhoz, aki mosolyt tud csinálni lefelé görbülő szádra. Az álomhoz.

Ahol te megint az a kis hatéves srác vagy, de most nem lepkéket kergetsz, hanem gépárpokkal futsz versenyt és győzöl, győzöl, hiszen bízol magadban.

Leparkolsz, körbenézel, már szakad az eső. Összszeded a brifkód, telefonod, kulcsod, nyitod az ajtót, körbenézed az autót.

Gépies mozdulatok. Ekkor egy hatalmas villámlás, amit egy igazi, ablakokat rengető dörrenés követ.

Megremegsz, majd sietve berohansz a házba. Várod a liftet, nyitod az ajtót. Megmosakszol, átöltözöl, miközben hallgatsz a vihar tombolását. Lefekszel, várod az álmot, a jótékony álmot. Villámlik, dörög. Ekkor nyílik a szobaajtó, fiad jön, nem szól semmit, csak a szemével téged keres az ágyban. Amikor észreveszi, hogy igenis itt vagy, itthon vagy, akkor megkönnyebbülést látsz rajta.

Bebújik melléd, átöleli a karod, kicsit helezkedik.

Villámlik, dörren. Kicsi teste megremeg, de közelebb húzod magadhoz. Már nem fél, szépen egyenletesen veszi a levegőt, arca kisimul, pici mosoly jelenik meg rajta. Már nem fél, mert egy felnőtt vigyazza álmát, egy felnőtt, aki nem ismer lehetetlent, és semmitől sem fél...

tomajer barátomnak

Csogu

Lehet, hogy a pénz beszél, de a hallásával biztos baj van, mert sosem jön, amikor hívom!



AUTÓMENTÉS AUTÓSZÁLLÍTÁS

Bármely Taxitársaság mozgásképtelen gépkocsiját Budapest területén **nettó 6.000.-Ft-ért**, Balesetes gépkocsiját a Fuvosz-Mabisz megállapodásban szereplő díjazással szállítjuk, amelyet a biztosítók 100 %-ban megtérítenek.

Vidékre kérje egyéni ajánlatunkat, a City Taxi Helyszínelőcsapatának diszpécserénél:

**+36 1 2900626, +36 1 2970252
+36 70 3706890, +36 70 3706880**

Gördülők 2000 Kft

A Printax szervizben:

Újra cserélhető
a Printax taxiórák
fekete doboza!

Printax tarifaállítás: **3.000 Ft**
(adatmódosítás is)

OMH hitelesítés: **7.500 Ft**
(Printax, Digitaxi, Hale)

Ugyanitt:

**Autórádió, hangszóró,
riasztó, autós DVD, TV,
központi zár, ablakemelő,
kihangosító, rablásgátló
árusítás, beszerelés.**

Vilcomp Kft.

Bp., XIII. Tüzér u. 43.

Tel.: 350-6456

Kínálat, ártista: www.vilcomp.hu

NEM A FIX TARIFA A MEGOLDÁS!

Hosszú ideje gondolkodom, hogy én is leírom egyszer a véleményem a fix tarifáról, de erről eddig minden alkalommal letettem. Minek? Itt már annyi „okosat” olvastam, hogy elegendő is lett belőle. Am júliusban megjelent egy írás, melyben a City új elnöke nyilatkozik. Ez meggyőzött arról, talán mégis érdemes. Végre egy vezető, aki nem a kétperces örült rohanást pártolja, hanem az ennél sokkal ésszerűbb címre érkezésen töri a fejét. Talán azért, mert ő még emlékszik arra, hogy ez az idegőrlő és felesleges rohangászás csak az utóbbi másfél évtized terméke. Volt olyan időszak ugyanis, amikor a CB-rádiók működéséből adódóan az kapta a címet, akinek antennája jobban „látta” a központ adóját, a rádiója nagyobb teljesítményű volt, és nem az, aki egyébként „ott állt a ház előtt”. Ez így nagyon igazságtalan volt és változtatni kellett rajta. De erre a régebben taxizók még jól emlékeznek. Ezért vezették be a társaságok az időszükítést előbb akkor, ha összenyomták a feldobott megrendelésekre, majd egy idő után ebből lett a „kétperces” kiállási idő. Vagyis a leggyorsabb, legközelebb lévő autónak kellett a megrendelésre menni, de nem azért, mert a telefonáló így kívánta, hanem azért, hogy annak jusson a fuvar, aki a legközelebb áll az utashoz. Mert így volt igazságos. Ezen a megoldáson azonban az idő túlhaladt. Ma már a kérdés úgy merül fel, hogy miért is kell nekünk a véres verítékekkel összehozott autóinkkal keresztülröpülni fekvőrendőrkön, gödrökön, tilos jelzésen, hogy utána 10 percig várjunk többnyire a tilosban, ingyen a megrendelőre?

És itt jön a hangos kisebbség által szorgalmazott fix ár a képbe. Az különösen érdekes lenne, ha azt is megnéznénk, hogy kik is ebben a hangadók? De ebbe nem megyek bele. Ez Rusznák úr dolga. Ha neki ilyen tanácsadók kellene, hogy ezt a júliusi számban a Sipeki Józsi leírta, lelke rajta. De ne hivatkozzanak a „taxisszakmára”,

mert annak több tagja is van, nem csak ők. Még akkor is, ha a többség nem jár tünteteni, csak dolgozik. Néhány száz tüntető, öt-ezernél is több távolmaradó. Azért ez önmagáért beszél. Nem? Viszont mi, „a többiek”, is szeretnénk a költségeink emelkedését áthárítani az utasainkra, de nem esztelenül, „hübelebalázs” módon. Szerintem a fix ár csak tönkreteszi ezt a szakmát, de ne legyen igazam.

Inkább térjünk vissza a kétperces címekre, meg a sorelső rendszerű címkiadásra, ami szerintem eredményesebben növelhetné meg a bevételeinket, mint a fix. Kicsit részletesebben is nézhetjük, mert számolni mindenki tud, nemcsak a főnökök. Legelőször: kevesebb idegeskedés=hosszabb élet. Márpedig 60 fölött ez már lényeges szempont. Ráadásul, ha az ember számolni is kezd, kijön, hogy például egy 5 kilométeres fuvaron átlagosan 1400 Ft. „marad”. (300 alapdíj, + 5 x 180 = 900, + 5 perc x 40 = 200.) Vagyis 1400 : 5 = 280, tehát a példa szerint kilométerenként 280 Ft. az összes bevételünk. De csak akkor, ha nem megyünk vissza a kiindulópontokra. A kályhához. Mert ha igen, akkor már, újabb 5 kilométerrel számolva, 10 kilométerre jut a példában szereplő 1400 Ft-os fuvardíj. Vagyis kilométerenként már csak 140 Ft. az összes bevételünk. Sőt, pont ebben a lapban olvastam, hogy ide érdemes még számolni azokat a távolságokat is, melyet naponta legalább egyszer megteszünk a lakástól a „bázisig”. Meg még egyszer, valóban a béka hátsója alatt van. Ezen valóban segítene a fix ár, mert az egy kilométerre jutó összegből tényleg futná a visszaútra is, de szerintem nem lenne annyi fuvarunk. Így inkább a kevesebb üres kilométerrel érdemes foglalkozni. Ehhez pedig itt van a kihasználatlan droszthálózat, amiért pénzt is kérnek. Vegyük igénybe! Ahogy arról a City elnöke is beszél. Alakítsunk ki

sorelső rendszert ezeken a helyeken, és a környékbeli címeiket innen adja ki a „diszi”. Ahová visznek, ott a környékben kereshetnének egy szimpatikus sort, ahová beállva nem kellene a térorót figyelni, nem kellene a rádióra sem költeni, és miután a címkiadást is csak az első helyen állónak kellene sasolni, így lenne idő egy kis átmozgatásra a kocsival. Egy kis lazítás két fuvar között jól jönne. Így az infarktások, a gyomorbetegségek száma is csökkenhetne, meg az időmérők feladata is megszűnhetne. Tudom, hogy ezt már nálunk kérdezték kérdőívben, és sajnos mindig kisebbségben maradtunk véleményünkkel együtt. Ugyanakkor sok nagypályás történet már össze szép autóját felesleges száguldozás közben. Lehet, hogy ezért változott véleményük erről a kérdéssel? Meg kellene kísérlni egy jó sorelső rendszert összehozni, ami mindenkinek tetszene. Aztán elő a térképpel, és lehet újra tanulni a várost. Biztos, hogy 10 perc alatt bármit meg lehet találni, ha jó a kialakított drosztrendszer. Én szurkolok a Citynek, hogy sikerüljön nekik, mert akkor előbb-utóbb nálunk is belátják a vezetők és a nagyhangú ellenzők, hogy ez a jövő. A jó példa ragadós lehet.

Azért a transzfer árakat ennek ellenére helyre kellene tenni, mert ez a sorelső rendszerrel sem oldódik meg. Gondolom, azt minden cégnél meg lehet oldani, hogy bekapcsolt órával, nappal, a csúcsforgalomban kipróbálják, mit is ajánlottak ki a mi nevünkben az utasoknak. Szerintem ez még a vezetőknek is okoz majd meglepetést. Különben marad a „lázadásközeli” állapot, és az utasok is előbb-utóbb taxi nélkül maradnak.

Tisztelettel:

B. Zoltán

Ul:

Kérem, hogy ha a véleményem beleteszitek az újságba, a teljes nevemet és telefonszámomat ne hozzátok nyilvánosságra, nem akarok vitatkozni senkivel.

– Hogy hívják legújabb ökölvívó bajnokunkat?

– Nagy Tojástörő János.

– Hogy hívják a külföldi birkapásztort?

– Német juhász.

– Hogy hívják a kommunista légitársaságot?

– ProletAIR.

– Hogy hívják az esőben elázott harci hímberkát?

– Csatakos.

– Hogy hívják a kommandós sünt?

– Eksün.

– Hogy hívják a csíkos tehenet?

– Tigriska.

– Hogy hívják a XXI. századi hajótöröttet?

– Robinson Cursor.

– Hogy hívják a japán aglegényt?

– Maradokamagamura.

– Hogy hívják a görög szakácsot?

– Szarakoszt.

– Hogy hívják a бүдös lehelletű lovat?

– Hagymás Rostélyos.

– Hogy hívják a japán evőbajnokot?

– Dágadá Hásijá.

– Hogy hívják a roma börtönt?

– Aromazáró!

– Hogy hívják a szikkadt falubelit?

– Szárazföldi.

– Hogy hívják a hortobágyi rendőr kutyáját?

– Pulice.

– Hogy hívják a francia autóversenyzőt?

– De Phect!

– Hogy hívják a sovány kutyát?

– AnoRex.

MORFONDÁRIÁK

Na ugye, megmondtam. Van magyarázkodás meg mutogatás. Mindenki a másikat hibáztatja. Enyhén szólva. Sípeki úr cikkéből is ez derült ki. Két-három bekezdésig el kellett jutnom, mire rájöttem, hogy is működik a történet. Jó és érdekes a stílusa. Meg rengeteg igazságot lehet találni benne mindkét részlől. Csak sajnós az igazság is egy meglehetősen komplex és nehezen értelmezhető fogalom. Kiváltképp, ha mindenki csak a saját oldaláról közelíti meg. Nem is derül ki soha. Persze azért valakinek mindig igaz van. Csak mit érünk vele? Ezt. Mármost ami itt lezajlott a fix tarifával kapcsolatban. Felmerült bennem a kérdés, érdemes-e szót vesztegetni még erre a témára? Szerintem nem. Le van az már zárva mindenki részéről. Hogy úgy mondjam, be van fejezve. Mivelhogy el sem lett kezdve. Azért szép kis változtatásokon ment át egy-két ember véleménye, így utólag visszatekintve. Külön tanulmányt érdemelne már csak ez is. De minek? Attól jobb lesz, vagy változik valami? Nem hinném. Itt a jó kis nyár, a nyaralás, a tomboló idegenforgalom. Tömegesen jönnek a turisták is. Mit látnak? Sok szépet, jót. Már akinek szerencséje van. Vagy jók az információi. Esetleg nem először van itt és már ismeri a dörgést. Úgy általában. Hova nem szabad betévedni. Vagy milyen taxiba kell ülni. Elképesztően „jól” tájékozottak egyesek. Kívülről vagy kis jegyzetektől tudják a reptéri transzfer árakat. És még aból is próbálnak alkudni. Mert már annak is híre van, hogy itt alkudni lehet. A buszokra jegy nélkül is fel lehet szállni. Hamar megtanulják az ilyesmit. Híre megy. Először még csak a bátrabbja próbálkozik, aztán a többiek is. Erre mondhatjuk, hogy jó híriünk van a nagyvilágban. Hamar kiismernek minket. Nincs már az a nagy kíváncsiság, mint volt a rendszerváltás hajnalán. Úgy délig eltartott az érdeklődés. Utána meg jön a legyintés. Nem igaz? A szakemberek meg sopánkodnak, hogy nem jön a várt eredmény. A másik része meg hazudozik a saját kárára. Arra értem ezt, amikor azt olvasom, hogy az idegenforgalomból származó bevételek túlszárnyalták az előző évi adatokat. Lehetséges. Csak hol? Prágában? A taxisok is ilyenek. El-elnézem sokszor, hogy órákon keresztül őrzik a helyüket és utána dicsekszenek, hogy milyen jó nekik. Hát dolgozniuk nem kell, az biztos. Na meg ahogy egyik-másik pályatárs megjeleníti magát, az sem semmi. Azt mondják, hogy csúnya a sovány ember. Igaz. De előbb nézzék meg a békásmegyéri kövér taxist. Félmeztelenül, hőzentrágerrel, papucsban mezítláb. A jobb oldali ajtóban ügyesen egy fekete ernyő, újság trükkösen a kis TV-mögött. Aki arra jár, már csodálkozhat. Van olyan pályatárs, aki évek óta a nagy nyári melegben ugyanabban a birkózotrikóban pompázik. Na, ezeknek a „kollégáknak” lehetne itt fix tarifa, meg akármí. Nem nagyon lendítenék fel az üzletmenetet. De ahogy az autók sem egyformák, úgy mi sem. És azért ez va-

lahol jó. Szerintem legalábbis. Mert még a régi időkben is elfogadott volt, hogy az utas az ismerős taxiba szállt be. Mostanság viszont, ahogy olvasom, már az útkarbantartók sincsenek biztonságban. Ahhoz képest, hogy a Déli felsőn például a már utassal indulni készülő céges taxit az éppen odaérkező másik céges taxi feltartóztatta, majd a taxist fejbe rúgta úgy, hogy az arccsontja eltörtött. Majd a rendőri intézkedés után nem értette, hogy az utas miért nem hajlandó vele utazni. Határozottan felszólította, hogy most pedig pakoljon át hozzá, majd ő elviszi. Mindez egy droszton történt, amiért fizetni kell. És most itt el is szomorodtam egy kissé. Ahogy olvasom, egyik kollégánk peres úton kívánja a drosztdíjat visszakövetelni a kht-tól. Próbálkoznak szerintem jó. Csak ilyenkor halkan megkérdezném, nem az érdekképviselőknek a dolga lenne ez? Lexikális értelemben igen. Csak hát ők más érdekeket képviselnek. Ugyanakkor egy kicsit visszatartónak tartom, hogy a kolléga, ha nem is konkrétan pénzt, csak ötletet kunyerál. Mi ez? Taxis koldusopera. Igaz is. Nagy a kockázat. Mi van, ha a t. bíróság úgy dönt, hogy nem a KHT-t kell perelni, hanem személy szerint azt, aki az akadályozást elköveti. Jobb is, hogy Justiciának be van kötve a zeme. Nem is akarja látni a mérleg nyelvét. Nem igaz? Ő is csak egy fogalom megszemélyesítője. Mint a mi „nagyjaink”. Igaz, hogy az egyikőjük az egy kicsit kicsi, de hát voltak már nála kisebbek is óriások. A két „vezér”. Nem is tudom, hogy dicső eleink, akik ugye heten voltak, hogy tudtak egyezséget kötni úgy, hogy sikeresek lettek. Na jó, aztán ugye közülük is volt, aki elégedetlenkedett vagy elkalandozott, de aztán csak haladtunk előre. Most meg? Csak az ámitás, ígéretés, köntörfalazás. A hazudozás meg természetes velejárója a politikának. Csodát ne várjunk. Szép nyugodtan marad minden a régiben. A „cégek” is felsőhajthatnak. Meg ők is hitegetik a taxisokat. Hogy ilyen, meg olyan GPS rendszer lesz. Hát be kell szállni, az biztos. Itt is a fejlesztést a taxis állja. A cég meg gazdagodik. Így kell ezt. A legegyszerűbb és a legolcsóbb megoldás nem jó? A drosztrendszer. Nem kell torna, tuningolt rádió. Aki az első, az kapja a címet. Megszűnnének az örült száguldozások, a balesetveszélyes és olykor súlyos szabálysértések árán való címre érések. Képtelen vagyok megérteni, hogy ez miért nem jó. Véleményem szerint egy ország akkor gazdag, ha a polgárai is azok. Hagyni kell az embereket, taxisokat is már egy kicsit, hogy jól éljenek. Nem egy, nem két írás foglalkozik a családok számok bővületével. Hatalmas összegek csak átmennek a brifkókon, mások javára. Tényleg, ha jól értem oli barátom számtanpéldáját, alig valamivel több a taxis elköltendő jövedelme, mint amennyit a fuvarszervezésért fizet. És akkor még nem beszélünk a lelki terhekről, amik nem a hosszú élet titkai között vannak. Ezeket is érdemes lenne elgondolkodni. Ezt nem a politikusoknak kell eldönteni, hanem nekünk. EMBEREKNEK. Amik mellelleg taxisoknak valljuk magunkat.

Tisztelettel:

Kapitány

Nászút az Északi-tengertől az Adriáig

Álomesküvő luxuslimuzinon

Két fiatal német taxis eldöntötte, ők bizony rendkívüli esküvőt tartanak és a nászútuk sem lesz hétköznapi. Az esküvőjüket az Északi-tengernél tartják, s mire a mézeshetek véget érnek, bizony az Adriánál nézik meg a napnyugtát.

Thomas Gassner és Eva Trambauer külön városokban rótták a napi kilométereket, amikor egy véletlen folytán összefutottak. A fiú Hamburgban, a lány Münchenben taxizott, és éveken keresztül nem is tudtak egymásról, mígnem egy alkalommal Evának Hamburgban akadt dolga, csak hogy helyismeret híján az tűnt a legegyszerűbbnek, ha egy taxiba ül. Thomasnak nem

esett nehezére a címre furikáznia a lányt, miközben beszédbe elegyednek, majd mikor az is kiderült, hogy kollégát szállít, pláne ilyen csinosat, rögvést nem a viteldíj lett a legfontosabb. Az első találkozót további követte, majd néhány hónappal később úgy döntöttek, egybe kelnek.

Az esküvő tervezése sem volt egyszerű, mert a fiatalok úgy határoztak: frigyüket lássa országvilág. Előbb egy limuzint alakítottak át az esküvő színhelyéül, majd nem sokkal később már az útvonal terv is elkészült, ugyanis ők egy „kockás” limuzinban öhajtottak végighajtani az Északi-tengertől egészen a Földközi-tengerig, az Adriáig. A különleges járműhöz azonban

külön útvonaltervet kellett gyártani, mert nem mindennapi méretei miatt az érintett hatóságoktól engedélyeket kellett beszerezniük, mígnem minden papír megléven, indulhatott a ceremónia.

A német városokban taxik hada futott elől a taxis párnak, és utóvédekben sem volt hiány. Ahol csak tudomás szerettek az emberek érkezésükről, kiálltak az utak mentén és intogtató üdvözölték az ifjú párt.

Eva elmondta: a legszebb az Északi-tengeri napkelte, majd az adriai napnyugta volt. Nem beszélve arról a sok emberről, akik szeretetükről biztosították. A „kockás” limuzin pedig egy jó ötlet volt, mert amíg a sofőr rózsa a kilométereket, addig az utastérben sok min-

denre jutott idő. Egy autót végig lehetett volna hajtani az országokon, de ebben éppen az volt a szórakoztató, hogy kellemes ütemben, több napig lehetett látványosságot okozni és feltűnést kelteni az emberekben. Az éjszakákat persze nem az autóban töltöttük, de így is páratlan élménnyé lényegült a mézeshét, amelynek természetesen limuzin-taxi nélkül is lesz folytatása – tudtuk meg az ifjú taxis feleségtől.

Sajnos Magyarországot nem választották útvonalukba, pedig itt is komoly feltűnést keltettek volna megjelenésükkel.

Ha nem is láthattuk örömeiket, legalább sok boldogságot kívánunk így utólag is a taxis párnak!

Cash

Megpróbáltam szex és sör nélkül élni! Életem legnehezebb órája volt...!

Sammy és a grillcsirke

Nem mostanában történt, de egy bizonyos ok miatt eszembe jutott Sammy esete a csirkével. Gondoltam, megosztom veletek is.

Sammyvel (nem így hívják, ezt a nevet csak én találtam ki, mert neki személyiségi jogai vannak. Meg lapáttenyere...) már évek óta együtt dolgozunk egy bizonyos elegáns szállodánál. Ő folyton ott van, én ritkábban. Mindenesetre kapcsolatunk baráti-nak mondható, számon tartjuk egymás születés- és névnapját, időnként meg is ünnepeljük. Az eset egy ilyen névnap során történt.

Taxiként ugye ha kell, ha nem, kocsival vagyunk, így nem ihatunk alkoholt. Az ilyen ünneplések ezért hamburger-kóla, vagy grillcsirke-ásványvíz koktélok beszerzésével és elfogyasztásával szoktak lezajlani. Esetünkben a csirke volt a főszereplő.

A szálloda oldalsó parkolójában álltunk, amikor eltöltöttük: ma névnap van, grillcsirkét eszünk. Miután mindössze hárman voltunk, úgy gondoltuk elegendő lesz két csirke. Már mint egy egész Sammynek, aki elég nagyétű volt, és fél-fél nekünk. Friss kenyérral és kovászos uborkával, ahogy dukál. Sammyt otthagytuk a parkolóban, hogy őrizze a helyet, mi pedig elgurultunk a közeli piacra, a csirkéért. Nem telt el tíz perc, máris visszaértünk a tethelyre, de Sammyt nem leltük. A kocsija ott volt, ő személyesen azonban eltűnt, mint akit a föld nyelt el. Némi várakozás után nem bírtuk tovább, ezért hozzáláttunk a saját adagunkhoz. Sammyt pedig - jobb ötletünk nem lévén - feltettük a kocsija tetejére. A baj csak az

volt, hogy folyton le akart csúszni. (Ez az örült ugyanis állandóan törülgeti meg vaxolja a kocsiját, de úgy, hogy még a légy is seggre esik rajta.)

Megunva a csirke állandó elkapkodását, jó ötletem támadt. A grillcsirkét úgy, ahogy volt, becsomagolva rá-tűztem a kocsijának tetején lévő telefonantennára. Na, onnan már nem tudott leesni.

Közben sötét este lett, és már majdnem befejeztük a táplálkozást, amikor lihegve, rohanva megérkezett Sammy, és anélkül, hogy bármit szolt volna, beugrott a kocsijába. - Hé, Sammy, a csirke! - kiáltottam rá. - Nyugi! Egy óra múlva itt vagyok, és folytatjuk! - szolt vissza, aztán füstöl-gő kerekkel lőtt ki a parkolóból.

Az események további folyamatát csak később ismerjük meg. Sammynek ugyanis volt egy nagyon gazdag, nagyon híres állandó utasa. Ő telefonált a hotel recepciójáról keresztül, és kérte, hogy azonnal menjen érte és a feleségéért az Operába, ahol éppen valami puccos társasági rendezvény ért véget. Sammy persze se lát, se hall, ha ez az utas hívja őt (pár százezer forintot már otthagytott nála), ezért volt az, hogy ész nélkül indult.

Ahhoz talán már nem kell túlságosan élénk képzelőerő, hogy lelki szemekkel lássuk, milyen elképedten nézhettek a nagyestélyis hölgyek és szmokingos urak, amikor az Opera főbejáratának fényesen kivilágított felhajtóján méltóságjelző lassúsággal előbukkant a sötétből egy hatalmas fekete luxusautó - tetején egy jól megtermett grillcsirkével...

pilóta

Kinek okosság a transzfer fuvar?

Jó lenne kideríteni, kinek a fejből pattant ki először az ötlet, hogy egységáron vigyük ki az utasokat a repülőtérre? Mindegy, hol az induló állomás! Akár Békásmegyert, akár Káposztásmegyert! Mellekelek egy nyugtát a legutóbbi mutatványról. (Kíváncsiságból hagytam ketyegni az órát), 6200 forint lett (lett volna...) a fuvar vége Káposztásmegyertől a 2-es repülőtérre! Több mint 30 kilométer! Így 100 forintra jött ki a kilométerdíj, holott hivatalosan ennek majdnem kétszerese a tarifánk!

Kinek jó ez? Még a szocialista nagyvállalat, a BKV is igyekszik bevezetni az új rendszert, ahol aki többet utazik, az többet fizet. Csak mi lépünk visszafelé! Arról már nem is beszélve, mit szol ehhez az APEH? Ugyanis a taxióránban nincs benne a transzfer tarifa! Viszi a taxis az utast, és mit csinál, ha a „kakukk” elérte a meghatározott összeget? Kikapcsolja a taxamétert! De hát ez szabálytalan! Hagyja ketyegni? Akkor viszont nem egyezik meg a számlán szereplő összeg és a taxaméternyugtán szereplő összeg! Nem beszélve a bevétel adóvonzatáról... Így a taxis olyan után is adózna, amit nem is kap a kezéhez...

Mit lehetne tenni? Fizessen az utas annyit, amennyi utat megtesz! Ilyen egyszerű! Aki a Pasarétről megy a reptetőre, az fizesse meg! Vagy Budaörsről, vagy Solymárról. Ugyanis ott is követelik már sok esetben a transzfer árat! Kollégánk Solymárról vitt utasokat a repülőtérre, már előre dörzsölte a kezét, milyen finomság lesz ez a mutatvány kezdésnek. Igen ám, de az utas közölte: Budapest határáról transzfer áron (!) vigye tovább. Miután a taxis ezt megtagadta, az utas közölte, itt végeztünk, kérjen neki egy taxit, ami kiveszi a repülőtérre! Az külön történet, hogy ezek után volt jelentkező erre a nemtelen fuvarra... Hiába, nagy az éhség. Én otthagytam volna a Budapest táblánál, hogy ott várjon, míg felkel a nap és elindul a tömegközlekedés...

A taxitársaságok vezetőinek nem lehet okosság a transzferben, akkor meg miért erőltetik? Ne vegyenek ki pénzt a taxisok zsebéből! Mindenki annyit fizessen, amennyit utazik! A taxi nem szociálpolitika! Nem így kell csalogatni az utasokat! Szerezzünk úgy több utast, hogy tiszták az autók, szépen öltözöttek a pilóták, precíz a szolgáltatás! Ne úgy szerezzünk több fuvar, hogy féláron visszük az utasokat!

Tasnádi Áron

Befejeződtek a labdarúgó-bajnokságok!

Legutóbb részletesen hírt adtunk arról a - nyugodtan mondhatjuk - szenzációs hírről, hogy megnyerte a 6x6 Taxi labdarúgócsapata a Budapesti Labdarúgó Szövetség Tömegsport Bizottsága által szervezett Öregfiúk nagypályás labdarúgó-bajnokságot. Majd feltették a koronát az egész évi teljesítményre és elhódították a Szent István-kupát. A Szuper-kupát csak azért nem, mert akkor saját magukkal kellett volna játszani...

Ezzel a 6x6 taxi labdarúgócsapata minden bizonnyal az ország legjobb csapata lett, hiszen kiemelkedően legerősebb a fővárosi bajnokság. De ne feledkezzünk el a többiekéről se! Röviden ismertessük, milyen eredménnyel zárták a taxis-csapatok az előző bajnoki évet.

6x6 Taxi (Kiemelt csoport)

26 mérkőzés, 21 (!) győzelem, 3 döntetlen, 2 vereség. 105 (!) százöt rúgott gól és mindössze 34 kapott gól. Még egyszer gratulálunk az első helyhez! Csak érdekességképpen: 2. helyezett az Újpest, 3. a Pannonbau, 4. a Ferencváros

Pepita taxi (Területi, Déli csoport)

6. helyezés, 20 mérkőzésből 9 győzelem, 2 döntetlen, 9 vereség. Igazi középcapat. 53 rúgott és 49 kapott gól. Egységes, jó szellemű társaság, Bozsik László elnök úr jól összekovácsolta a csapatot.

Főtaxi (Területi, Déli csoport)

4. helyezés. 20 mérkőzésből szintén 9 győzelem, de 4 döntetlen és csak 7 vereség. 41 rúgott gól, 39 kapott. Itt is jó szellemű kollektíva Horváth Miklós és Ábrahám Tibor vezényletével.

Sajnos Tibor barátunk betegsége miatt most egy darabig nem tud a csapat hasznára lenni, de bizunk a mielőbbi gyógyulásában.

Főtaxi Old Boy's (II. osztály, Keleti csoport)

6. helyezés, 20 mérkőzésből 8 győzelem. Mellette 3 döntetlen és 9 vereség, 47-57-es gólarány. De itt sem az eredményt kell figyelni, hanem a játékot, a közösséget. És Szabó Laci barátunk jó közösséget hozott össze, akik hétről hétre kifutottak a zöld gyepre, kicsit kilazítani a hétközi feszültséget.

Gratulálunk mind a négy csapatnak, és sok sikert kívánunk a továbbiakban. Ahogy elkészül az őszi sorsolás, természetesen azonnal közreadjuk, pontos időpontokkal és helyszínekkel.

Juhász Péter

Fizetendő minimális járulékok 2005. III. negyedév

FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási alap	Nyugdíjbiztosítási alap	Egészségügyi hozzájárulás	Vállalkozói járulékok
Járulékok alapja a tárgyhónapokat megelőző havi minimálbérek összege Negyedév össz.: 171 000 Ft	Járulékalap 15%-a 25 650 Ft	Járulékalap 26,5%-a 45 315 Ft	Tételes összeg $3 \times 3450 =$ 10 350 Ft	Járulékalap 4%-a 6840 Ft
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Egészségügyi Hozzájárulás beszédési számla	APEH Vállalkozói járulékok
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236	10032000-06056212	10032000-06056339
Költségként elszámolható	A járulékalap 11%-a 18 810 Ft	A járulékalap 18%-a 30 780 Ft	A teljes befizetett összeg: 10 350 Ft	A teljes befizetett összeg: 6840 Ft

Magánnyugdíj-pénztári tagság esetén a Nyugdíjbiztosítási Alapba 18,5%-ot (**31 635 Ft**), a magánnyugdíj-pénztárba pedig 8%-ot (**13 680 Ft**), ill. egyéb megállapodás esetén a járulékalap maximum 10 százalékáig terjedő részt kell fizetni.

BTI-Taxicentrum hírek

A BTI-Taxicentrum iroda **augusztus 19. és 28. között** nyári szabadság miatt **zárva** tart. Ezen időszak alatt mindenmü ügyintézés szünetel.

Irodánk augusztus hónaptól az épületen belül **új helyre költözik!** Az udvarban rögtön jobbra az első rácsos ajtónál leszünk megtalálhatók. Telefonszámunk, e-mail címünk változatlan.

Szeptembertől kibővített és megújult szolgáltatásokkal várjuk a kollégákat új irodánkban.

Korán keltem. Hol az arany????

Ha megígérem, hogy hiányozni fogsz, akkor elmész?

Csakis azért kezdtem el 50 évesen kocogni, hogy újra lihegést halljak.

Sose nézd meg a víz mélységét két lábbal!

Normális ember nem fekszik le aznap, amikor felkelt!

A nők két problémával küzdenek: nincs mit felvenniük és nincs elegendő helyük, ahol ezt a semmit tárolhatják.

A kivégzéseken a méreginjekciót miért steril tüvel adják be?

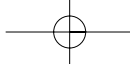
MUNKAVISZONY MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási alap	Nyugdíjbiztosítási alap
Járulékok alapja a tárgynegyedévi vállalkozói jövedelemkivét. Ha nincs kivét, járulékot fizetni nem kell.	Járulékalap 11%-a	Járulékalap 26,5%-a
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236
Költségként elszámolható	Teljes befizetett összeg	Járulékalap 18%-a

NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási alap
Járulékok alapja a tárgynegyedévi vállalkozói jövedelemkivét. Ha nincs kivét, járulékot fizetni nem kell. Átalányadósoknál a bevétel 25%-a.	Járulékalap 5%-a
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229
Költségként elszámolható	Teljes befizetett összeg

Befizetési határidő a tárgynegyedévet követő hónap 12-e, a harmadik negyedévre tehát 2005. október 12.



A KRESZ-TEST helyes megfejtése

1. Helyes a „B” válasz. Ha a forgalom olyan sűrű az autópályán, hogy nem lehet a megkülönböztető jelzéseket használó gépjármű akadálytalan továbbhaladását a jobb szélső forgalmi sávba való visszatéréssel lehetővé tenni az úttest két szélére húzódással, kell szabad utat adni részére.

2. Helyes a „C” válasz. Lejtő menetben célszerű a motorféket használni, mert ezzel is kíméljük a túlzott felmelegedéstől az üzemi féket.

3. Helyes a „C” válasz. Az ilyen útkezesződést olyan sebességgel kell megközelítenie, hogy eleget tehessen elsőbbségadási kötelezettségének, és e tekintetben másokat a taxi sebességével ne tévesszen meg. Célszerű abba a sebességfokozatba visszakapcsolni, amely lehetővé teszi a szükség szerinti biztonságos megállást, illetve ha nincs keresztező forgalom, az intenzív gyorsítást.

4. Helyes a „B” válasz. A „Legkisebb követési távolság” tábla hatálya alatt is fel lehet zárkózni az előzendő jármű mögé, de a biztonságos követési távolságról ilyenkor sem szabad megfeledkezni.

5. Helyes az „A” válasz. A bukkanó tetején a függőleges irányú görbület miatt keletkező centrifugális erő a súlyerő egy részét közömbösíti – ilyenkor a ten-

gelyterhelés csökken –, a taxi akár fel is emelkedhet.

6. Helyes a „B” válasz. Az autóbusról leszálló utasok gyakran a legrövidebb utat választva közvetlenül a busz takarásából lépnek az úttestre, és közben elfeledkeznek meggyőződni a továbbhaladás biztonságáról. Vigyáznuk kell rájuk!

7. Helyes a „B” válasz. Az egyirányú forgalmú úton tilos megfordulni!

8. Helyes a „B” válasz. Az országos közutak jelentőségük és a forgalmi jellemzőik alapján lettek besorolva gyorsforgalmi utaknak, főutaknak és mellékutaknak.

9. Helyes a „C” válasz. Hazánkban a gyorsforgalmi utak (autópályák és autóutak) betűjelzése egységesen „M”.

10. Helyes a „B” válasz. A 2. számú elsőrendű főút Budapestről indul és Vác, Parassapuszta útvonalon halad.

11. Helyes az „A” válasz. Az autóstérképen leginkább a vezetéshez szükséges információkat hangsúlyozzák, így az utakat, csomópontokat, települé-

sek közti távolságokat, bekötő és elkerülő utakat kiemelten a méretarányuknál szélesebben jelölik.

12. Helyes a „B” válasz. Hazánkban 8 elsőrendű főút van, melyek az országos közutak számozásának a szektorhatárait alkotják.

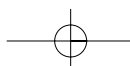
13. Helyes az „A” válasz. Ha az adott terület részletes vizsgálatára van szükségünk, akkor nagyon jó felbontású térképet kell kiválasztanunk. Az ilyen autótérkép méretaránya az 1: 10 000. Nagyobb terület áttekintésére nagy méretarányú atlaszt kell keresnünk. Az Európa-térképek méretaránya általában 1:750 000.

14. Helyes a „B” válasz. Az ábrán egyenrangú utak keresztezik egymást. Az elsőbbség kérdése a jobbkékszabály szerint alakul. A sorrendet ilyen esetben nem befolyásolja, hogy az egyik út szélesebb a másikkal, vagy villamospálya is van rajta.

ÜZEMORVOSI SZOLGÁLTATÁS!

A City Taxi üzemorvosa minden héten csütörtökön 10.00 – 13.00 óra között áll a citys kollégák rendelkezésére.

Más taxisok és a családtagok részére jogosítványhosszabbítás csütörtökönként 10.00 – 12.30-ig.



A BTI kínálata

Taxicentrum Információs és Szolgáltató Iroda

1191 Budapest, Attila u. 49-53. Tel.: 282-9887, SMS: 30/989-4279,

E-mail: bti@axelero.hu, Web: www.taxicentrum.hu

Ügyfélszolgálat: hétfő, kedd, szerda, csütörtök 10-17, péntek 10-14 óráig.

MEGNEVEZÉS	eladási ár
Taxisok Világa Magazin*	300.-
Személyi jövedelemadó bevallás kitöltése tételes*	4.000.-
Személyi jövedelemadó bevallás kitöltése átalányadós*	3.000.-
Iparüzési adó bevallás kitöltése*	2.000.-
Egyéb bevallások, nyomtatványok kitöltése (NYENYI, stb.)*	2.000.-
Költségszámítás (alkalmanként)*	600.-
BTI tagdíj (havonta)	1.000.-
Taxicentrum internetes megjelenés alapcsomag / év	12.000.-
Hőpapír új RASE taxiórához	137.-
Papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz	63.-
Papírszalag ECOMETER, PRINTAX, DIGITAXI típusú taxiórákhoz	42.-
Önirós papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz	137.-
Önirós papírszalag ECOMETER típusú taxiórákhoz	74.-
Önirós papírszalag DIGITAXI típusú taxiórákhoz	120.-
Önirós papírszalag PRINTAX típusú taxiórákhoz	84.-
Budapest atlasz (ÚJ!)	1.780.-
Magyarország atlasz	2.070.-
Budapest (házsámos) és környéke (34 település) atlasz (ÚJ!)	2.370.-
Budapest (házsámos) és környéke (90 település) atlasz (ÚJ!)	3.540.-
Taxis brifkók, pénztárcák	1.980.-től
Tarifatáblázat készítése/db	480.-
Engedélyszám a kocs oldalára öntapadós	480.-
Engedélyszám a kocs oldalára mágneses	650.-
Védőfólia szabadjelző, antenna alá	180.-
Mágnesfóliázás cm ² -ként	1.60

A *-al jelölt tételek a BTI tagjainak díjmentesek. Az árak az ÁFA összegét tartalmazzák.

Elszámolható üzemanyagárak, 2005 (Ft/liter) – www.apeh.hu

időszak	98	95	gázolaj
01.01-03.31.	243.00.-	234.00.-	229.00.-
04.01-06.30.	256.00.-	247.00.-	242.00.-
07.01-09.30.	276.00.-	265.00.-	256.00.-

A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA (www.mnb.hu)

Időszak	Százalék
2003.11.28 – 2004.03.22.	12,50%
2004.03.23 – 2004.04.05.	12,25%
2004.04.06 – 2004.05.03.	12,00%
2004.05.04 – 2004.08.16.	11,50%
2004.08.17 – 2004.10.18.	10,50%
2004.10.19 – 2004.11.22.	10,50%
2004.11.23 – 2004.12.20.	10,00%
2004.12.21 – 2005.01.24.	9,50%
2005.01.25 – 2005.02.21.	9,00%
2005.02.22 – 2005.03.29.	8,25%
2005.03.30 – 2005.04.25.	7,75%
2005.04.26 – 2005.05.23.	7,50%
2005.05.24 – 2005.06.20.	7,25%
2005.06.21 – 2005.07.18.	7,00%
2005.07.19-től	6,75%

– Hogy hívják a fázós nyomozóku-
tyát? – ColdRex.

* * *

– Hogy hívják az V. kerület orvosát?
– Dr. Oetker.

* * *

– Hogy hívják az okos kisfiú nagyszü-
lőjét? – Agymama.

* * *

– Hogy hívják a szexmániás medvét?
– Cicimackó.

* * *

– Hogy hívják a telephely nélküli
sportegyesületet?

– Sehol SE.

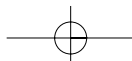
* * *

– Hogy hívják a kínai kurvákat?

– Fél Csicse Kinn Csüng és Csöcse a Mi
Kincsünk.

* * *

– Hogy hívják a kopasz teherautót?
– Tarifa!



Alternatív hajtások és energiák

A fejlődést a korszerű energiák korszerű használata alapozza meg a közúti közlekedésben is. Napjainkban minden ötödik liter üzemanyag városi torlódásban fogy el. Ma egyedül a hibrid és a villamos hajtástechnika teszi lehetővé ennek megtakarítását, a fékezési energia tárolását és újrahasznosítását. Írásunkban, az alternatív hajtások lehetőségeit mutatjuk be olvasóinknak.

Ahogy fognak az olcsó energiahordozók, úgy szaporodnak a róluk szóló mendemondák. Egyebek között az is, hogy az olajmultik, a nagyobb haszon reményében, inkább jegelik, mint megvalósítják a fogyasztáscsökkentő szabadalmakat.

A valóság viszont az, hogy a közúti légszennyeződések nem pusztán fogyasztáscsökkentő, hanem forgalmi eszközökkel is mérsékelhetőek. Közútjainkon csúcsidőben 50–80, Budapesten 20–50 kilométeres torlódások keletkeznek.

A Bosch adatai szerint a német közúti járművek ún. torlódási üzemanyag-felhasználása 100 milliárd eurót tesz ki évente. Nálunk ennek mértéke eléri az évente előállított új érték 1/8-ad részét.

A városi forgalomban, egyedül a hibrid és a villamos hajtású gépkocsik zérus emissziójú járművek. A világ haladó fővárosai kedvezményben részesítik az ilyen hajtású járművek vásárlóit, hiszen ők nem is tudják másképp, csak környezetkímélően üzemeltetni járműveiket.

A világ fejlett fővárosainak hivatali autói maguk is hasonló járművek. Hibridautók nálunk is kaphatóak. Am arról, hogy a főváros hasonló járművek beszerzésével és használatával mikor kíván jó példát mutatni, nincs értesülésünk. Az viszont ismertté vált, hogy a hibridautók preferálása nem része a főváros 7 éves tervének.

Ismerkedjük meg ezért azzal, hogy mi teszi előnyössé ezeket, a nálunk értékük alatt kezelt járműveket.

Energiafelhasználás, primer energiaforrások

A világ közlekedési szükségletei rohamosan növekszenek. Ennek következtében 2000 és 2050 között, a világ közlekedésének energiaigénye megduplázódik.

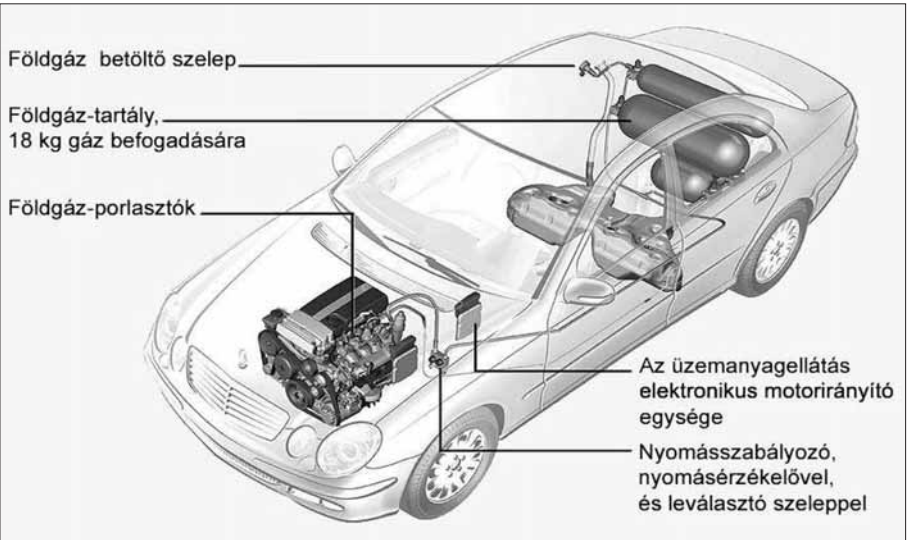
Napjainkban a kőolaj fedezi a világon a közlekedési eszközök primer energiaigényének 95%-át. 2030-ra a kőolaj kitermelése döntően az OPEC-tagállamokra, a legdinamikusabb felhasználás pedig néhány fejlődő országra koncentrálódik majd. Ugy, hogy a kitermelés maximuma 2020 környékén tetőzik.

Ekkorra az OECD-országok kőolaj-alapú energiaigénye 65-ről 40%-ra csökken, a dél-, és kelet-ázsiai országoké 11-ről 30%-ra növekszik, és ennek 40%-a Kínában kerül felhasználásra. Így a kőolaj második legnagyobb felhasználói Kína és Japán lesznek.

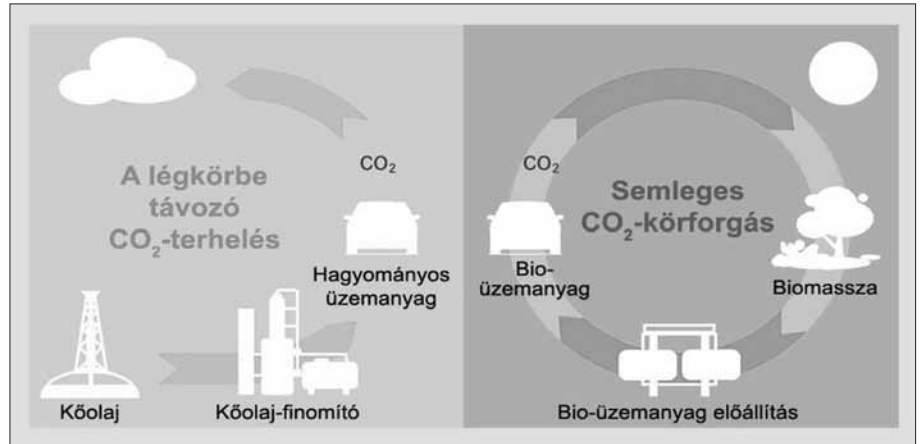
A földgáz, a harmadik legnagyobb, ma ismert energiaforrás akkor kerül tömeges közlekedési felhasználásra, ha a cseppfolyósítás és a hálózathoz juttatás költségei a belőle előállított gázolaj esetében is versenyképesek lesznek.

Bár a megújuló energiafajták (szél, nap és vízi energia) a tízmilliárdnyi földi lakos energiaszükségleteinek kielégítésére is elegendőek, közlekedési eszközök hajtására csak a biomasszából nyert üzemanyagok és a villamos erőművekben előállított villamos áram hasznosítható a ma is használt üzemanyagok alternatívájaként.

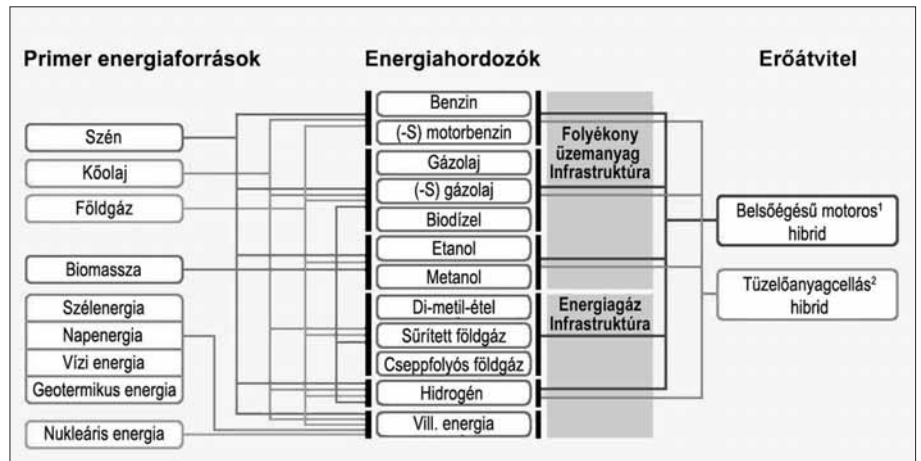
A fenntartható fejlődés programja alapcélként fogalmazza meg, hogy a közlekedési eredetű hagyományos légszennyezők sehol a világon ne okozzanak közegészségügyi kockázatot, az üvegházhatású légszennyezők kibo-



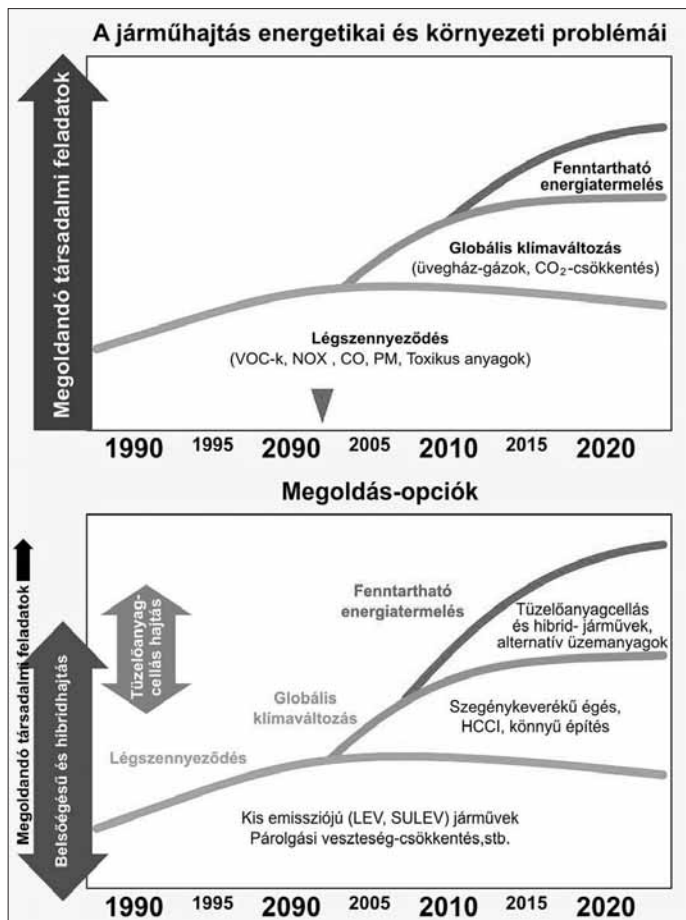
A Mercedes-Benz E 200 NGT típusú, kettős üzemanyagú gépkocsija



A kőolaj-alapú üzemanyagok CO₂-kibocsátása és a megújuló üzemanyagok természetes szén-dioxid-körforgása



A jövő energiafajtáinak és energiahordozóinak hasznosítása. (1. Fischer–Tropsch-féle motorbenzinnel. 2. Földgázból, Fischer–Tropsch-féle eljárással előállított gázolajjal)



A járműhajtás energetikai és környezeti problémái (felül), és megoldási alternatívái (alul)

csátása pedig mindenhol a fenntartható szintre csökkenjen.

Rövid távon a meglévő energiahordozókkal való takarékoság, középtávon az alternatív hajtások és energiahordozók bevezetése, hosszú távon pedig, az energiaszektor átalakítása jelenti a fenntartható stratégiát.

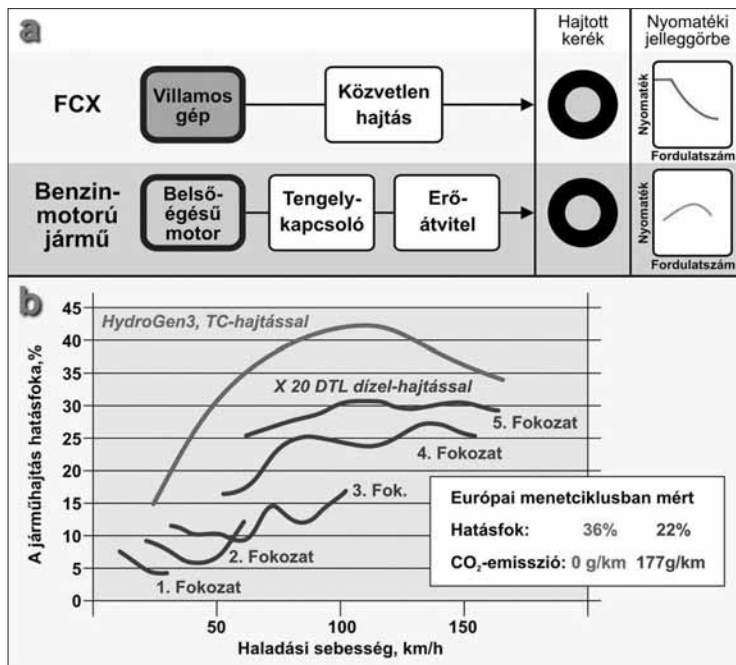
Ha ma még mindig több új energiaforrást használhatunk fel, mint amennyi energiát fogyasztunk, miért kell alternatív energiahordozókat és felhasználásmódokat kutatóknak és fejlesztőknél?

Azért, mert a fejlődésének nem annyira energetikai, mint inkább környezeti korlátai vannak. Közlebről, nem is maguk a közvetlen légszennyező gázok és részecskék, hanem a klímaváltoztató üvegházhatást okozó emberi tevékenység korlátozója a fenntartható fejlődést.

Energiagáz üzemanyagú belsőégésű motoros hajtások

A belsőégésű motoros hajtások folyékony üzemanyagú fosszilis energiahordozóinak égéstermékai jelen-tősen meghaladják az energigáz üzemanyagait.

A fosszilis energiahordozók égéstermékének összehasonlítása (kg emisszió/TJ felhasznált energia)			
	Földgáz	Kőolaj	Szén
Nitrogén-oxidok	43	142	359
Kén-dioxid	0.3	430	731
Részecskék	2	36	1333



A tüzelőanyag-cellás jármű villamos hajtását kedvező nyomatéki jelleggörbe (felül) és a dízelmotorénál nagyobb hatásfok jellemzi (alul)

Táblázatunkból kitűnik, hogy az energigázok miért nem csak a primer energia-termelésben, hanem az energiahasznosítás valamennyi területén hatékony eszközei az üvegházhatású károsanyag-kibocsátás csökkentésének. Az energigázok égéstermékai ugyanis csak a töredékét emittálják a folyékony és szilárd halmazállapotú energiahordozókéknak. Mivel mindenütt környezetkímélőbbek szilárd és folyékony alternatíváinknál, felhasználásukat előfordulásuk és kitermelhetőségük gazdaságossága határozza meg. Ezért, ha óvatosan is, a gépkocsigyártók is bővítik gázmotorral hajtott járműveik kínálatát.

Jobbára úgy, hogy kettős üzemanyagú motorváltozatokkal lépnek fel a gazdaságos gázüzemeltetési régiókban, vagy az ezekhez közeli térségekben.

Sűrített és a cseppfolyósított földgáz

A sűrített és a cseppfolyósított földgáz üvegházhatású kibocsátáscsökkentő használata főképp a városi és városkörnyéki beruházók és fejlesztők érde-me. A földgáz üzemanyag hasznosításának gazdaságossága a lelőhely-közeli felhasználás esetén teszi alternatívá a földgáz üzemanyag hasznosítását.

A földgázra való áttérítés hatékonyságát azonban rontja, hogy gázüzemben a motorok csak benzin-vagy dízelmotorokénál kisebb hatásfokon működtethetőek. A gázüzemanyagú hibridhajtásra való áttérítés pedig, nagy szakértelmet igényel, és fokozott járulékos kiadással jár. Bár az átalakítással halmozott költségek rendszerint meghaladják a gyárilag kettős üzemanyaggal működtethető motorú járművek vételárát, ilyen motorral gyártott gépkocsit kevesen vásárolnak.

Annak ellenére, hogy az energia-gázmotorok utókezelő eszközök használata nélkül is kevesebb károsanyag-kibocsátással üzemeltethetőek.

A földgázmotorú gépkocsik elterjedését az ellátó vezetékhalózat kiépítési költségmegosztásának hiányos gyakorlata is fékezi.

Azokban az országokban, amelyek kormányai maguk is ösztönzik a tisztább energia-gázmotorok használatát, jóval kedvezőbb eredményeket tudnak felmutatni az erre sem áldozóknál.

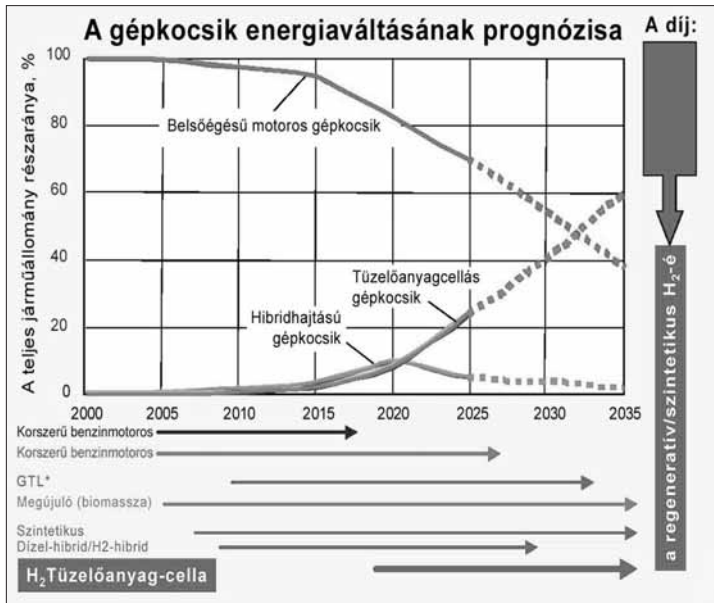
Különösen fontos lenne a gyárilag kettős üzemanyagú járművek beszerzésének és üzemeltetésének ösztönzése, ezek ugyanis nemcsak megbízhatóbbak az utóbb átalakított járműveknél, hanem kisebb fogyasztásúak és környezetkímélőbbek is.

Igaz ugyan, hogy a földgáz környezetkímélőbb a mai folyékony üzemanyagoknál, azonban nem meg-

Erőforrás	Társadalmi igények			Vásárlói igények		
	Kipufogó emissziók	CO ₂ -hatékonyság	Alternatív üzemanyag	Beépítési helyigény	Előállítási költség	Infrastruktúra
Benzinmotor	+	+/-	-	++	++	++
Benzin-hibrid	+	+	-	+	+/-	++
Dízelmotor	+/-	+	-	++	+/-	+
Földgáz	++	+	++	+	+/-	+/-
H ₂ -tüza-cella	++	+--	++	+/-	-	-

++: kitűnő; +: jó; +/-: határeset; -: nincs, vagy nem szükséges

Gépkocsi-hajtásváltozatok és a velük szemben támasztott társadalmi és vásárlói igények



A fenntartható fejlődés tanácsának prognózisa a gépkocsik energiaváltásáról

újuló energiaforrással. Az utóbbiak elterjesztésében érdekelt svéd kormány ezért a földgáz helyett a biogázból nyert biometán előállítását és a biometán üzemanyag-ellátó hálózat kiépítését támogatja. Az utóbbi ugyanis jelentős későbbi ráfordítás nélkül használható a közeljövőben kiépülő, mind az előállítás, mind a felhasználás során CO₂-kibocsátás nélküli üzemmel jellemezhető, hidrogén-üzemanyag-ellátó infrastruktúrájaként.

A hibrid elektromos hajtások

A ma gyártott hibridautók teljes értékű és lágy (mild) hibridhajtású járművekre oszthatók.

A teljes értékű hibridek kétféle energiaforrással egymástól függetlenül, tartósan is használhatók. Nagy akkumulátorukban hosszabb, villamos hajtással megtehető utak befutásához is elegendő energia tárolható.

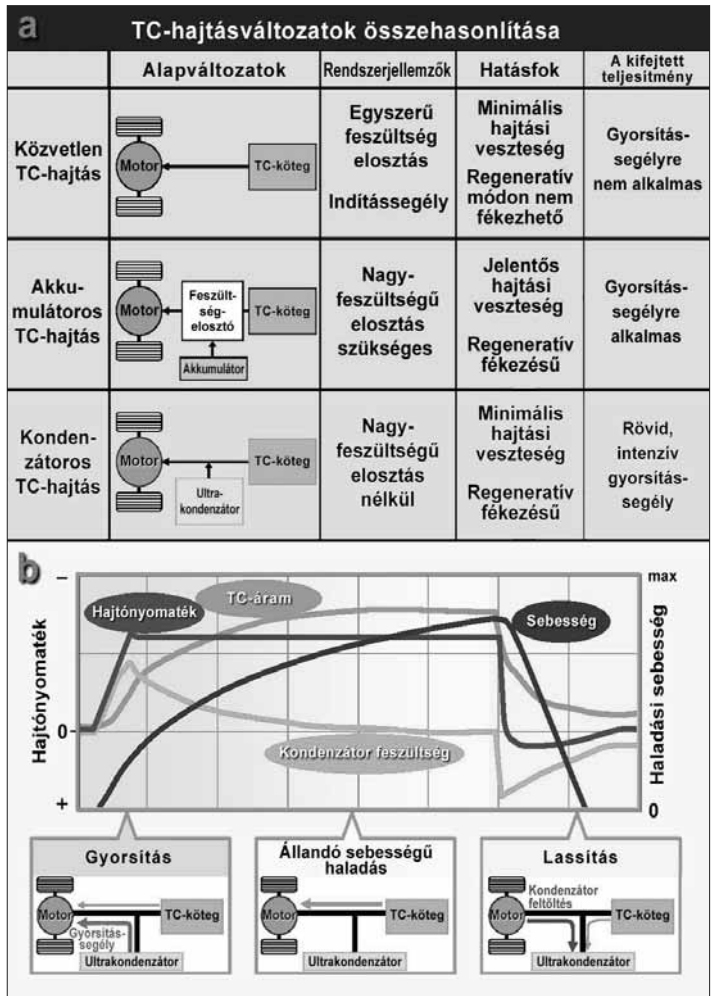
A lágy hibrideket kis hajtóenergia-tároló akkumulátorral gyártják, ennél fogva csak a jármű részidejű villamos hajtására alkalmasak. Viszont lágyan és főképp emissziómentesen indíthatóak. Villamos erőforrásaik kedvező, hiperbolikus fordulatszámnyomaték jellegű görbéje pedig kisméretű és kis tömegű villamos gépek esetén is megfelelő tartalékokat

kinálnak, forszírozottabb gyorsításokhoz is.

Amíg a ma legnagyobb darabszámban gyártott Honda Insight és Civic párhuzamos hibridhajtásúak, a Toyota-hibridek soros-párhuzamos működésűek. Rajtuk a villamos és a motoros hajtások lágy üzeműen (mild) kapcsolhatók szét és egybe.

A mild hibridhajtású járművek a következők miatt csökkentik a fogyasztást:

1. A jármű megállásakor a járműmotor is kikapcsolódik.
2. Elindulásakor a járművet az akkumulátorról működtetett villanymotor indítja be, és gyorsítja a belsőégésű motor kis emissziójú üzemállapotára.
3. A belsőégésű motort folyamatosan változtatható áttételű (CVT) sebességváltó kapcsolja össze a villanymotorral, és tartja optimális fogyasztású és emissziójú működési állapotban.



Tüzelőanyag-cellás járműhajtás változatok összehasonlítása (a) és az ultrakondenzátorral segített tüzelőanyag-cellás hajtásváltó jellemzői (b)

4. A hibridhajtású jármű belsőégésű motorja az előbbi igénybevétel miatt a közvetlenül belsőégésű motorral hajtotténál kisebb löketterfogatúra és fogyasztásra, nagyobb sűrítési viszonyúra és kisebb fogyasztásra készíthető. A jármű, a belsőégésű motor gazdaságos üzemén túli gyorsítási igény kielégítésére, a villanymotor rádolgozásával gyorsítható. Ilyenkor a kétféle motor nyomatékai összegződnek,

ami esetenként a belsőégésű motorét kétszeresen meghaladó gyorsítónyomaték kifejtésére is lehetőséget ad. Max Mosley, az FIA elnöke ezzel a „nyomatékduplázással” szeretné az F1-es versenygépek előzésének gyakoriságát megnövelni.

5. A jármű villamos gépe fékezéskor generátorüzemre kapcsolható. Az ekkor termelt áram a jármű akkumulátorát tölti.

A kifejlesztettek alapján a hibridjárművek akkor védik legjobban a környezetet, amikor a tisztán belsőégésű motorral hajtott társaik a legtöbb károsanyaggal szennyezik a levegőt: induláskor és akadályoztatott (stop and go) városi forgalomban. Ekkor ugyanis mild-hibrid gépkocsik villamos üzemben működnek.

Petrók János



A Honda napfényes (jobbrol) és elektromos hidrogéntöltő állomása (balrol) tüzelőanyag-cellás gépkocsik számára