

Gödöllői HÉV

20 pont

A következő feladatban egy weboldalt kell készítenie a Gödöllői HÉV rövid bemutatására a feladatleírás és a minta szerint. A feladat megoldása során a következő állományokat kell felhasználnia: `forras.txt`, `varo.jpg`, `m72.jpg`, `sin.png`, `megallolista.txt`, `hev.css`. Ahol a feladat másként nem kéri, a formázási beállításokat a `hev.css` stílusállományban végezze el!

1. Hozzon létre HTML oldalt `hev.html` néven! Állítsa be az oldal nyelvét magyarra és a kódolását UTF-8-ra!
2. A böngésző címsorában megjelenő cím „Gödöllői HÉV” legyen!
3. A weboldal fejrésében helyezzen el hivatkozást a `hev.css` stíluslapra!
4. Az oldal törzsébe másolja be az UTF-8 kódolású `forras.txt` állomány tartalmát!
5. Alakítsa ki az alcímeket és a kiemeléseket a minta szerint! A weboldal alcímei („Történet”, „Érdekességek”) 1-es szintű címsorok, a kiemelések („Gödöllői Királyi Váró”, „Csak angolosan”) 2-es szintű címsorok legyenek! A forrás utolsó bekezdését („Menetidő számítás”) alakítsa 3-as szintű címsorrá!
6. Alakítsa ki a szöveg bekezdéseit a minta szerint!
7. „A villamos üzem móddal” kezdetű bekezdés mellé helyezze el az `m72.jpg` képet! Ha a kép fölé visszük az egeret, vagy a kép valamiért nem jeleníthető meg, akkor mindkét esetben a „Keleti pu. végállomás” szöveg jelenjen meg!
8. A „Gödöllői Királyi Váró” 2-es szintű címsor mellé helyezze el a `varo.jpg` képet! Ha a kép fölé visszük az egeret, vagy a kép valamiért nem jeleníthető meg, akkor mindkét esetben a „Királyi váró” szöveg jelenjen meg!
9. A váróról szóló bekezdésben található „Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum” szövegrészre készítsen hiperhivatkozást, amely a `http://www.mmkm.hu/` weboldalt nyitja meg új ablakban!
10. A dokumentum végén található 3-as címsort („Menetidő számítás”) helyezze egy keretbe!
11. A következő beállításokat, módosításokat a stíluslap megfelelő kijelölőinél végezze el!
 - a. Állítsa be a stíluslapon, hogy a weboldal háttérképe a `sin.png` kép legyen!
 - b. Bővítse a stíluslapot úgy, hogy a bekezdések sorkizárt igazításúak legyenek!
 - c. Mindkét képet formázza a stíluslap `kepek` osztályának felhasználásával! A stíluslap bővítésével a `kepek` osztályba sorolt képi elemeket igazítsa jobbra!
 - d. A „Menetidő számítás” résznél létrehozott keretet formázza a stíluslap `urlap` azonosítójának felhasználásával!
12. A „Menetidő számítás” címsor alá (még a keretbe) készítsen űrlapot a minta szerinti űrlapelemekkel és parancsgommbal úgy, hogy a választás feldolgozható legyen a parancsgombra kattintás után!

Menetidő számítás

Gödöllő ▾

Örs vezér tere ▾

Menetidő

13. A megállók kiválasztását biztosító legördülő lista HTML kódját a `megallolista.txt` állományban találja. (A *value* értékek az első állomástól mért menetidőket tartalmazzák percekben.) Az első megállólistán tegye alapértelmezetten kiválasztottá „Gödöllő” megállót, a másodikban pedig „Örs vezér tere” megállót!

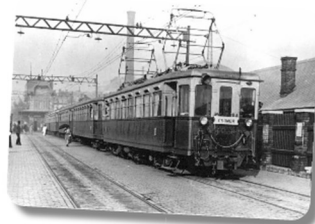
14. Készítsen alprogramot, amely meghatározza és felugró ablakban megjeleníti a két kiválasztott megálló közti menetidőt percben az alábbi formában, például: „Menetidő: 48 perc!” A két megállóhoz tartozó menetidő különbségét menetiránytól függetlenül, pozitív számként jelenítse meg! Ha azonos megállót választ ki, akkor a „Hiba: Azonos megállót választott ki!” szöveget jelenítse meg a felugró ablakban!

Minta: (A megoldás szövegének tagolása felbontástól függően eltérhet a képen láthatótól.)

TÖRTÉNET

Az első, 10,3 km hosszú szakaszt 1888. június 20-án adták át a forgalomnak, amely akkor a MÁV központi pályaudvara (ma Keleti pu.) mellől indult Rákosfalva érintésével egészen Cinkotáig. A vonal "őskorában" gőzmozdonyok vontatták a szerelvényeket, Cinkotán pedig kocsiszín épült, ahol a járművek karbantartását a mai napig végzik. A második, 9,8 km hosszúságú szakaszt 1900. augusztus 28-án nyitották meg: Cinkota állomástól vezetett Csömör és Kistarcsa érintésével Kerepesig.

A villamos üzem móddal a forgalom 1911. április 19-én indult meg a Keleti pályaudvar - Cinkota közötti szakaszon. A Kerepesi ideiglenes végállomástól Gödöllő MÁV-állomásig tartó harmadik, ezúttal 12,8 km hosszú szakaszt 1911. november 25-én adták át a forgalomnak, immár eleve villamos üzemre berendezve. A vonalhosszabbítással egy időben épült a Cinkota és Kistarcsa közötti rövidebb vonalszakasz, amely Csömör állomást már nem érintette. Ezt a vonalvezetést a Cinkota után található kavicsbánya melletti dombok átvágásával alakították ki, így a vonal hossza 6,2 km-el lett rövidebb. Cinkota és Kistarcsa között ekkor új megállóhely is épült Ilonatelep néven, a Csömörre vezető vonalszakasz pedig szárnyvonalá vált.



A Budapesten belüli vonalszakasz az első időkben szintben keresztezte a Budapest - Cegléd - Szolnok vasútvonalat. Az egyre növekvő forgalom miatt azonban elkerülhetlenné vált a HÉV pályaszintjének módosítása, ami 1939 és 1944 között meg is történt. A Kerepesi úti vasúti hidat 1941. augusztus 5-én adták át a forgalomnak. Az 1950-es években tervek készültek a HÉV és az építendő metró közös állomására a Népstadionnál. A metró építése azonban leállt, és csak 1963-ban indult meg újra. Ekkor a metró és a HÉV átszálló csomópontját a Fehér út két oldalán az Őrs vezér terén építették meg.

A Keleti pályaudvar melletti egykori végállomást 1970. április 3-án szüntették meg, amikor átadták a metró Deák Ferenc tér és Őrs vezér tér közötti szakaszát. Az Őrs vezér terére került a kelet-pesti autóbuszok végállomása is, így kialakult Budapest egyik legnagyobb forgalmú csomópontja.

ÉRDEKESSÉGEK

GÖDÖLLŐI KIRÁLYI VÁRO

A Gödöllői HÉV végállomás mellett található Gödöllő vasútállomása is, ahol egy az 1882-es eredeti tervek alapján felújított monarchia-beli műemlék áll: a Királyi Váro. Nemcsak megjelenésében királyi az épület, feladata is az volt, hogy az uralkodópár - Ferenc József császár és Erzsébet királyné - kényelmét szolgálja, akik Gödöllőre utazva érkeztek ide a fővárosból. Királyi Váro Budapest mindkét nagy pályaudvarán, a Keleti- és Nyugati pályaudvarokon is épült, de egyik sem önálló épület, mint a neoreneszánsz stílust elegánsan képviselő gödöllői. Ferenc József zöld selyemtapétás várótermét és Erzsébet királyné halványzárka selyemmel fedett várószobáját a bordó kárpitú Hercegi Váro köti össze. Az egykori pompás berendezés megjelenik a Gödöllői Városi Múzeum fotókiállításán, míg a királyi vonatokról készült korabeli felvételek és makettek a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum közlekedéstörténeti kiállításán láthatók. Az épület oldalszárnyában kapott helyet a speciális édességeket is kínáló Monarchia Kávézó, az ide érkező turisták az információs irodában kapnak tájékoztatást.



"CSAK ANGOLOSAN"

A Gödöllői HÉV érdekessége, hogy a vonatok - szemben más közlekedési eszközökkel - a például Angliában használatos "balra tarts" közlekedési irány szerint haladnak. Az okok még a II. világháború előttre nyúlnak vissza. 1941-ig Magyarországon baloldali közlekedés volt érvényben. A fellelhető források alapján hazánkban a környező országokhoz igazodva született döntés az áttérésről még 1939-ben, ám a megvalósítás a második világháború kitörése miatt két évvel elhúzódott. Az 1941. június 26-án kiadott 187 000/1941-es BM rendeletben kiadottak szerint két lépésben kellett végrehajtani az áttérést. Ennek megfelelően július 6-án hajnali három órakor - Budapest és környékének kivételével - az egész országban, november 9-én hajnali 3 órakor pedig Budapesten és környékén tértek át a jobboldali közlekedésre. Az áttárlást természetesen gondos előkészületek előzték meg. Az országban 1973-ig még két olyan vonal volt, amely még "angolosan" közlekedett: a '73-as felújításig a MillFAV, azaz a kisköfalatti tartotta meg az "eredeti irányt". Ma már azonban csak a Gödöllői HÉV közlekedik a balra tarts elve szerint, amely miatt ez a vonal igazi közlekedéstörténeti unikum.

Menetidő számítás

Gödöllő

Őrs vezér tere

Menetidő