

MOZGÁSBAN

LII. ÉVFOLYAM, 2020.

III. SZÁM

KÖSZÖNJÜK A HELYTÁLLÁST!



VIGYÁZZ, KRESZ, RAJT!

Jelentkezzen családjával a Közlekedik a család közlekedésbiztonsági vetélkedőre, és legyen az öné egy **új ŠKODA SCALA!**



Közlekedik
a család



A kép illusztráció.

BUDAPEST, Magyar Autóklub (IV. kerület, Berda József u. 15.)
2020. október 03. 09.00-17.00

www.kozlekedikacsalad.hu

Tisztelt Munkatársak, kedves Kollégák!

Fél év kihagyás után vehetitek kézbe újra a Mozgásban magazint. Reméljük, nem csalódtok, hanem örömmel és meglepődéssel lapozgatjátok, és érdeklődve olvassátok a lapot, amely most kicsit terjedelmesebb lett a szokásosnál. Megtartottuk az állandó rovatokat, így most is van TOP 10 összeállítás, olvashattok torborzásról, közlekedésbiztonságról szóló cikkeket, kollégákkal készült interjút, amelyből kiderül, hogyan valósíthatók meg a gyermekkori álmok, de az új, a COVID-19 miatti veszélyhelyzet generálta témákat is boncolgatunk. Ezek képezik a Vezérigazgató úrral és a Jogi és Humánpolitikai Igazgató asszonnyal készült interjúk gerincét is.

A nagykörúti villamos és a fonódó is ismét téma, hiszen a járványhelyzet ellenére nem állt meg az élet ezeken a területeken sem, több helyszínen zajlottak nagyobb munkák. A cikkből megtudhatjuk azt is, hogy mit takar pontosan a "Haller delta" elnevezés. Az adathalászok elleni védekezésről az IT szakemberei nyilatkoztak, de az is kiderül, hogy milyen irányba fejlődik a BKV informatikai rendszere. Több városi legenda kering arról, hogy milyen célt szolgált eredetileg a BKV székház épülete – ezeknek is utánajártunk.

Nem csak mi, a szerkesztőség tagjai írtuk most az újságot, hanem Benneteket is segítségül hívtunk annak érdekében,

hogy a tavaszi időszakból ránk maradt szorongást oldjuk kissé a karantén idején – ami nem is volt igazán karantén – átételekről készült beszámolóitok közreadásával. Bízunk abban, hogy ezzel hagyományt teremtettünk és máskor, esetleg nyugalmasabb időszakban is megosztjátok velünk írásos vagy képes naplórészleteket.

Amint láthatjátok, megosztunk veletek könnyedebb és fajsúlyosabb témát taglaló írásokat is, bízunk benne, hogy mindenki talál kedvérevaló olvasmányt a következő oldalakon.

Engedjétek meg, hogy kicsit szokatlan módon most egy kéréssel forduljunk hozzátok! Kérjük, vegyétek komolyan a koronavírus terjedésének megakadályozása érdekében hozott szabályokat és ajánlásokat. Hordjatok maszkot, mossatok gyakran kezet, és ha tehetitek, kerüljétek az olyan helyeket, ahol nagyobb a fertőzésveszély.

Jó egészséget kívánunk mindnyájatoknak! Vigyázzatok magatokra, vigyázzunk egymásra!

A Mozgásban magazin szerkesztősége

TARTALOM

HÍREK	4
INTERJÚ: BOLLA TIBOR	8
MKSZ: KAPOSVÁR	10
JOGI ESETEK	11
RÉGI-ÚJ KAPCSOLATOK.....	12
INTERJÚ: DR. KÖRNYEI ÉVA.....	14
ÍRJUK EGYÜTT!	16
A BKV ISMERŐSNEK JELÖLT	18

MEGVALÓSULT ÁLMOK	19
ZSAROLÓK ÉS ADATHALÁSZOK	22
VIRTUÁLIS PROGRAMOK	23
VÍRUS ÉS BIZTONSÁG	25
LIBEGŐ TÖRTÉNELEM	26
TOP 10	27
RETRÓ	30

IDÉN MÁSKÉNT ÜNNEPLÜNK Előző lapszámunkban beszámoltunk arról, hogy idén 150 éves a Budavári Sikló, 50 éves a budapesti metróközlekedés és szintén 50 éves a Zugligeti Libegő, majd röviden bemutattuk az ehhez kapcsolódó eseménysorozatot is. Sajnos a terveinket felülírta a járványhelyzet és az első eseményt követően az összes többit le kellett mondanunk.

Természetesen az ünneplések, megemlékezések nem maradtak el, csak áthelyeztük azokat az online térbe, kihasználva annak sokszínűségét. Mindhárom esemény nagy hangsúlyt kapott a Facebook, Instagram-oldalunkon és weblapunkon egyaránt. Virtuális játékokkal, archív fotókkal, korabeli bélyegképek bemutatásával tettük izgalmassá megjelenéseinket a szokásos közlemények kiadásán túl.



Hírek

III. ALKALOMMAL VETTÜNK RÉSZT A LIBEGŐK ÉJSZAKÁJÁN A tavaszi kényszerleállítás után augusztustól újraindult a megújult Zugligeti Libegő. Így nyári időszakban minden lehetőség adott volt, hogy augusztus 29-én teltházzal ünnepeljük az immár III. Libegők Éjszakáját. Első alkalommal 2018-ban hirdettük meg a különleges éjszakai rendezvényt, ami a hatalmas érdeklődésnek köszönhetően óriási siker lett. A számos pozitív visszajelzés hatására döntöttünk úgy, hogy évente megrendezzük a mára egyik legnépszerűbb turisztikai rendezvényünket. Az idén 50 éves Zugligeti Libegőn Budapest éjszakai panorámája kínált ellenálthatatlan látványt. A rendezvényünkre hamar elkelt az összes jegy.



HA NYÁR, AKKOR KERÉKPÁR Így gondolta az Informatikai Főosztályról két munkatársunk – Móricz Attila és Székházi Zoltán. A kollégák neveztek a Komáromból induló, 209 kilométeres „Komárňanská stovka” (komáromi százas) teljesítménytúrára és augusztus 10-én, jóval szintidőn belül sikerült befejezniük a kört.

Móricz Attila a túra történetében elsőként teljesítette a 209 km-es távot háromkerékű fekvőkerékpárral, Székházi Zoltán pedig kihasználta a hűvös hajnalt a komáromi rajthelyre is kerékpárral ment, így a napot 300 km-rel zárta.

A „Komárňanská stovka” teljesítménytúrán – amelynek van rövid, 100 km-es távja is – bárki és bármikor rajtolhat az év bármely napján, akár éjjelkor, hajnali ötkor vagy délben. A túrát egyénileg, párokban, vagy kisebb-nagyobb csoportokban is lehet teljesíteni. www.100kom.com/hu

HATÓSÁGI FÜSTPRÓBÁK AZ M3-AS METRÓVONAL DÉLI SZAKASZÁNAK ÁLLOMÁSAIN Az M3-as metróvonal felújítás alatt álló déli szakaszán 2020. augusztus 10-től szeptember végéig a hő- és füstelvezető rendszer megfelelőségének tesztelését végzik. A próbák célja az új berendezések hatékony működésének ellenőrzése.

A mintegy másfél hónapig tartó teszt sorozat hat helyen zajlik, és helyszínenként várhatóan négy-öt napig tart. A metró szellőző kivezetésein – metróállomások körüli műtárgyaknál – füst kiáramlására lehet számítani, naponta akár több alkalommal is. Az előállított égésterméknek sem az állomások kijelölt biztonsági zónáiban, sem a felszíni füstkivezető nyílások környezetében nincs egészségkárosító hatása.



MASZKOS VILLAMOSOK A FŐVÁROSBAN Új, arcmaszkos felfestést kapnak a budapesti villamosok – jelentette be a Budapesti Közlekedési Központ. A közösségi közlekedési járatokon még mindig kötelező maszkkal, kendővel eltakarni az arcot. A maszk használatát az ellenőrök, illetve a metróbejáratoknál dolgozó utaskoordinátorok ellenőrzik, és ha szükséges, felhívják az utasok figyelmét a szabály betartására. Aki ezek után is figyelmen kívül hagyja, utastársai egészségét veszélyezteti, az utazási feltételek szerint akár ki is zárható a közösségi közlekedésből.

fotó: BKK

TIZENÖTEZER MASZKOT OSZTOTT SZÉT UTASAINAK A MÁV ÉS VOLÁN A tanévkezdés napján mintegy tizenötezer maszkot osztott utasainak a MÁV és a Volánbusz, mivel ősztől többen veszik igénybe a közösségi közlekedést. A MÁV a budapesti Keleti, a Nyugati és a Déli pályaudvaron tízezer, a Volánbusz országsszerte húsz autóbusz-állomáson ötezer maszkot osztott ki.

Emellett arra is felhívták a figyelmet a helyszínen, hogy valamennyi buszon és vonaton kötelező a száj- és az orr eltakarása.

A vasúttársaság a Készenléti Rendőrséggel, a polgárőrséggel és a vagyőrökkel közösen augusztusban több mint 6100 vonaton tartott ellenőrzést, és figyelmeztette a maszk nélkül utazókat. A rendőrség a nagyobb autóbusz-állomásokon is ellenőrzi az arc és orr előírásoknak megfelelő eltakarását.

A MÁV és a Volán arra kéri az utazókat, hogy tartsák be a közegészségügyi előírásokat, lázzal és meghűléses tünetekkel járó betegség esetén ne vegyék igénybe a közösségi közlekedési eszközöket, valamint a sorban állás és személyes érintkezések csökkentéséért részesítsék előnyben az elektronikus jegyvásárlási lehetőségeket.



10 ÚJ ELEKTROMOS BUSZ PÉCSETT 10 darab alacsonypadlós, tisztán elektromos meghajtású busszal gazdagodott a Tüke Busz járműparkja, amelyeket uniós pályázat keretében vásárolt az önkormányzat. A kínai BYD cég komáromi üzemében gyártott buszok az augusztusi tesztüzemet követően összesen állhatnak forgalomba.

Mind a tíz klimatizált jármű szóló kialakítású, alacsonypadlós, egyenként 64 fős utaskapacitással. Egy töltéssel 300 kilométert képes megtenni, emellett az utastér USB töltővel is ellátott. A jelenlegi elképzelések szerint járműenként évi 60 ezer kilométert tesznek majd meg, ami a Tüke Busz éves futásteljesítményének tíz százaléka.

Az átadó ünnepségen elhangzott, hogy 2022-től már csak elektromos buszokat lehet üzembe helyezni a 25 ezer lakosnál népesebb magyar városokban. Az átadott BYD buszok világszerte elismertek, Izraelből Skandináviáig számos országban találkozhat vele az utazóközönség. Hazánkban Tatabányán és Salgótarjánban már járnak ilyen buszok, de ekkora mennyiségben először Pécsett állhatnak forgalomba.

MEGÚJUL A KECSKEMÉTI BUSZFLOTTA Az utolsó, ITK Reform buszok a napokban érkeztek meg a városba. Az újonnan beszerzett buszoknak köszönhetően a megyei jogú városok közül jelenleg Kecskemété az egyik legfiatalabb buszpark: a huszonöt hibridhajtású, 2013-as évjáratú Mercedes-Benz Citaro G Hybrid kocsival (MOD-620–644) együtt a helyi autóbuszflotta átlagéletkora mindössze három évre csökkent.

A buszok a napokban állhatnak forgalomba, miután megkapják a megbízó Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. (Keko) arculata szerinti logót, valamint a város címerében megjelenő kecskebakot.



85 ÉV UTÁN KIVONTÁK A MOSZKVAI TROLIKAT A FORGALOMBÓL

Jönnek az elektromos buszok Moszkvába, így 85 év után végleg kivonták a trolikat a forgalomból. Már eddig is elenyésző számban képviseltették magukat a közlekedésben, mivel csak hat útvonalon jártak, a forgalomból történő kivonásukkal egyelőre teljesen eltűnnek a moszkvai utcákról. Helyüket öt vonalon autóbuszok, egyen pedig elektromos buszok vették át. Leonyid Antonov, a fővárosi közlekedési vállalat vezérigazgatója elmondta, hogy Európa, Amerika és Ázsia számos nagyvárosa tér át az elektromos buszok használatára. Ugyanakkor a 450 forgalomba állított új járművével Moszkva sem szegénykezhet. A géppark az év végéig 600, 2024-re pedig több mint 2600 darabra bővül majd.

A trolik azonban nem tűnnek el teljesen az orosz fővárosból: várhatóan ismét közlekedni fognak egy retró útvonalon, közel egy 1937-ben átadott trolibusz-garázshoz és a hamarosan megnyíló Moszkvai Közlekedési Múzeumhoz.

NYOLC VÁROSBAN INDUL A ZÖLD BUSZ PROGRAM A megyei jogú városok számára meghirdetett program az elektromos autóbuszok beszerzésében kíván segítséget nyújtani. Az októberi pályázatra helyi közlekedési szolgáltatók is jelentkezhetnek majd.

2022-től a 25 ezer lakosúnál nagyobb városokban már csak emissziómentes autóbuszokat lehet üzembe helyezni, ezért több közlekedési társaság érdekelt a meglévő járműpark modernizálásában.

Palkovics László szakminiszter a megyei jogú városok számára meghirdetett Zöld Busz Program elindításakor elmondta: alapvető fontosságú, hogy a közlekedésben teljesüljön a párizsi klímamegállapodásnak megfelelő vállalás és Magyarország is klímasemlegessé váljon 2050-ig.

A Zöld Busz Program egyik célja, hogy a következő tíz év alatt a városi buszállománnyok fele minimális karbonkibocsátással rendelkező elektromos autóbuszokból álljon. Emellett a hazai buszgyártást is igyekszik elősegíteni.

A nyolc magyar várossal és egy régióval induló Zöld Busz Programban 800-800 millió forintot biztosítanak Debrecen, Kaposvár, Kecskemét, Békéscsaba, Székesfehérvár, Esztergom, Zalaegerszeg, Nyíregyháza, valamint a Mátrai Hőerőmű térségében a zöldbuszos mintaprojektek elindítására és buszok beszerzésére.

Debrecennel már alá is írták a megállapodást tizenkét elektromos busz megvásárlására. A Zöld Busz Program 2020–21-es forrásaira október 15-én írnak ki 4,2 milliárd forint keretösszegű pályázatot, amellyel elektromos meghajtású buszok beszerzéséhez nyerhetnek támogatást önkormányzatok és a helyi közlekedést biztosító közszolgáltatók.



ZÖLD BUSZ PROGRAM

Tiszta energiában utazunk

Sándor Béla



A bélyeg sajátos tulajdonsága, hogy „egy ország névjegye”. Bemutatja a kibocsátó ország művészetét, történelmét, természeti és kulturális adottságait. A közlekedési téma is mindig inspirálta az alkotókat, így az évek során rengeteg járműről készült bélyegkép, sőt egész sorozatok is, a gyűjtők nagy örömeire.



EGY ORSZÁG NÉVJEGYE

A bélyeg kiváló eszköz egy-egy jeles ünnep, évforduló megemlékezésére. Az idei évben 2 olyan bélyeget is kibocsátott a Magyar Posta Zrt., ami hozzánk kapcsolódik. Május 11-én a Közlekedési Kultúra napján került forgalomba a 150 éves Budavári Siklót és az 50 éves Zugligeti Libegőt bemutató két alkalmi bélyeg. Mindkét bélyeghez tartozik alkalmi boríték és külön erre az eseményre készített egyedi bélyegző is, amik a járművek stilizált formáját ábrázolják.

Demjén Anikó



MINDIG MINDEN SZÜKSÉGES INTÉZKEDÉST MEGHOZUNK, HOGY MEGVÉDJÜK A DOLGOZÓINKAT!

– A BKV DOLGOZÓI BIZTOSÍTANI TUDTÁK A FŐVÁROSI ÖNKORMÁNYZATOT ARRÓL, HOGY EGY KRÍZISHELYZETBEN IS HELYT TUDNAK ÁLLNI – MONDJA BOLLA TIBOR. A VEZÉRIGAZGATÓVAL A JÁRVÁNY OKOZTA NEHÉZSÉGEKRŐL, AZ ÚJ FELADATOKRÓL, A HELYTÁLLÁSRÓL ÉS A FELKÉSZÜLÉSRŐL BESZÉLTÜNK.

Mindannyiunk életét befolyásolta a tavasszal kitört járvány, az Ön mindennapjaira hogyan hatott?

Mint mindenkiét, az én életemet is felforgatta. Egyrészt jelentősen kitolódott a munkaidőm, rengeteg volt az esti telefon, éjszakába nyúló munka. Másrészt sok olyan dologgal kellett foglalkozni, amivel normál esetben nem: például ki tud otthon dolgozni, ki nem, kinek vannak gyerekei, akikre vigyázni kell, sorolhatnám hosszasan. Lehet, hogy furcsán hangzik, de mindeközben érdekes volt az üres székházban lenni, bevallom, szerettem bejárni.

Ezek szerint az idő nagy részét nem home office-ban töltötte?

Vegyesen. Sokszor dolgoztam otthonról is, de a Fővárosi Önkormányzat munkája sem állt le, tehát ott is vettem részt értekezleteken.

A társaság profílja miatt a munkavállalók többségénél szöba sem jöhetett az otthoni munkavégzés. Sok kolléga az „utcákon”, a telephelyeken állt helyt. Ők milyen nehézségekről számoltak be?

Hadd mondjam el, hogy szerencsére nem volt sok megbetegedés a BKV-nál. Nagyon fegyelmezett volt mindenki, senki nem dramatizálta túl a helyzetet. A dolgozók helytállásáért pedig nem tudom elégszer kifejezni a köszönetemet! Érkeztek természetesen kérések a „frontvonalban” dolgozóktól védőeszközökkel, fertőtlenítéssel kapcsolatban. Ezeket megpróbáltuk

mindig a lehető leghamarabb teljesíteni. Nehézség volt, vagy más szóval némi feszültséget okozott az is, hogy a dolgozók kis része el tudta látni a feladatait home office-ból, azonban sokan nem.

Hogyan jelent meg ez a feszültség?

Szokatlan, ismeretlen helyzet volt ez mindnyájunknak, aminek elég vegyes a megítélése is. Akinek ugyanis nem volt lehetősége home office-ban dolgozni joggal kifogásolta azt, hogy más tudott. Akinek viszont volt erre lehetősége, azt az bántotta, hogy miért kifogásolják, ha él vele. Voltak olyanok is, akik úgy gondolták, hogy aki otthon dolgozik, az tulajdonképpen otthon nyaral. Ugyan volt nekem is pár negatív tapasztalatom, de ennél sokkal több pozitív: nagyon sok munkatársam többet dolgozott otthon, mintha itt, az irodában lett volna. Saját tapasztalatból tudom, hogy amikor otthon dolgoztam, és már öt órája telefonáltam folyamatosan, miközben fel sem álltam a gép elől, akkor odajött hozzám a gyerekelem, aki otthon tanult azzal, hogy apa, nem értem, ha itthon vagy, akkor miért dolgozol ennyit?! Akkor el kellett neki magyaráznom, hogy most ez a munkahelyem, az otthonom, mint sok más embernek is. De a nehézségek ellenére úgy gondolom, hogy sikeresen kezeltük ezt a helyzetet.

A járvány kitörése milyen újszerű megoldandó problémát, feladatot szült még a mindennapi ügymenetben?

Nem fontossági sorrendben, de például kiemelt szerepet kapott a tájékoztatás. Mindenkit érdekelt, mi történik, mi az aktuális helyzet. Nagy feladat volt a védekezés, fertőtlenítés megszervezése, mivel hiány volt mindenkiből. Borzasztó nehéz volt hozzájutni a szükséges eszközökhöz. Előre kellett gondolkodni, hogy mi fog történni és megpróbálni felkészülni rá. Senki sem tudta, hogy lesznek-e esetleg tömeges megbetegedések vagy sikerül elkerülni ezt. Át kellett állni egy új rendszerre, amelyben és amikor nem tudjuk, mit hoz a jövő. Ráállítani a céget egy olyan készületségre, munkamenetre, ahol nem tudjuk, hogy egy-két hét múlva ki esik ki esetleg a munkából. Nem tudjuk mi lesz a következő kormányzati intézkedés. Idegesebb, feszültebb volt mindenki. Előfordult, hogy munkatársak családtagjai elvesztették a munkájukat. Vagy amit korábban említettem, sokaknak otthon kellett maradni és tanulni a gyerekekkel. Ilyen helyzetekben is meg kellett próbálnunk biztosítani a megfelelő munkabeosztást. De sajnos képtelenség volt mindenkinek megfelelni ebben a kiszámíthatatlan helyzetben.

A gazdaság több szektora szenvedett jelentős károkat a járvány miatt, ahogyan Ön is említette, sokan vesztették el egyből a munkahelyüket. A sajtóból tudhatjuk, hogy a jegy- és bérleteladások drasztikus visszaesése miatt jelentős bevételkiesés volt a BKK-nak is. A BKV mit érzett meg ebből?



A közvetlen bevételkiesés a BKK-nál jelentkezett, de a pénz hiányának közvetetten nálunk is voltak hatásai. Meg kellett néznünk, mivel tudjuk segíteni a Fővárosi Önkormányzatot, milyen költségeket tudunk esetleg megspórolni, vagy milyen költségeket tudunk elhalasztani a következő évre. Ezekben a kérdésekben persze egyeztettünk a tulajdonossal. Voltak azonban olyan ágazatok is – a Sikló és a Libegő – amelyek leállítása közvetlen bevételkiesést okozott, ha nem is olyan mértékűt, mint a BKK-é. És hangsúlyozom: természetesen nem olyan mértékben, hogy veszélyben legyenek a munkahelyek vagy a fizetések.

Akkor a BKV-s munkavállalók nem fogják a gazdasági nehézségek hatását érezni?

A BKV dolgozói minden juttatásukat időben meg fogják kapni.

Ha már a gazdasági kérdések miatt szóba került a tulajdonos, elmondaná, hogyan alakul a korábban a Mozgásban Magazin hasábjain Karácsony Gergely főpolgármester által jónak értékelt viszony a Fővárossal?

Továbbra is jól. Mindenképpen kiemelném, hogy a BKV-nak egy kritikus időszakban sikerült jól teljesíteni. A BKV dolgozói biztosítani tudták a Fővárosi Önkormányzatot arról, hogy egy krízishelyzetben is helyt tudnak állni. Ez mindenképpen pozitív tanulság! Azt gondolom, hogy a vírus alatt figyelt a főváros a BKV javaslataira. Helyt állt a BKV.

A védekezésre fordított figyelem mellett sem állt le a mindennapi munka, az üzemeltetéssel kapcsolatos teendők nem szüntek meg. Milyen feladatok állnak a BKV előtt? A nehézségek ellenére várhatóak fejlesztések, előrelépés?

Talán nem meglepő, hogy a legnagyobb feladatunk továbbra is az M3 felújítás, amit, hogy egyszerűen fogalmazzak, be kell fejezni. Pénzügyi források függvényében várhatók egyéb beruházások. Szerencsére év végén, jövő év elején érkeznek új járművek is, új Mercedes buszok. Azon is dolgozik a Főváros, a BKV és a BKK, hogy a Solaris és esetleg a CAF opciókból is le tudjunk hívni új járműveket. Most zajlik a jövő évi üzleti terv összeállítása, hogy ez milyen forrásokat tartalmaz, azt majd meglát-

juk. Abban azonban biztos vagyok, hogy szükség van még beruházási forrásokra.

Végül meg kell kérdeznem, hogy kell-e, és, ha igen, hogyan kell készülnünk a második hullámra?

A cégvezetés már készül az első hullám tapasztalataiból kiindulva, azokat felhasználva a második hullámra. Raktározunk védőeszközöket, fertőtlenítőszeret. Szabályzatokat, intézkedési protokollokat dolgozunk ki, hogy azokat szükség esetén azonnal életbe tudjuk léptetni. Az eddigiekhez hasonlóan az adott helyzetnek megfelelően mindig minden szükséges intézkedést meghozunk, hogy megvédjük a dolgozóinkat. Remélem, hogy a második egyben a járvány utolsó hulláma lesz, és tavaszra véget ér az egész. Addig is mindenki vigyázzon magára és a szeretteire!

Kárpáthegyi Bálint

100%-OS CNG BUSZÁLLOMÁNY KAPOSVÁRON

A MAGYAR KÖZLEKEDÉSI SZÖVETSÉG (MKSZ) TAGJAIT BEMUTATÓ CIKKSOROZATUNKKAL EZÜTTAL KAPOSVÁRON JÁRTUNK, AHOL 2015-BEN – EGYEDÜLÁLLÓ MÓDON – GYAKORLATILAG EGYSZERRE CSERÉLTÉK LE A TELJES JÁRMŰPARKOT. – NÁLUNK AZ AUTÓBUSZVEZETŐI SZAKMA MÉG MINDIG NAGY PRESZTÍZZSEL BÍR – MONDJA TURNAI KÁROLY VEZÉRIGAZGATÓ.



Talán kevesen tudják, de Kaposvár egyike annak a hat magyar városnak, amelynek saját közlekedési vállalata van. A társaság évente mintegy 8,2 millió utast szállít. Milyen járműparkkal látják el a feladatot?

2015-ben a Kaposvári Közlekedési Zrt. az országban egyedülálló módon egyszerre cserélte le a teljes buszparkot, azóta 40 db CNG MAN Lion's City helyi közlekedésre specializált autóbusszal rendelkezünk, amelyből 15 db csuklós, 25 db szóló kialakítású. A csuklós buszok főként a sűrűn lakott városrészekben és a szélesebb utakon, a szólóbuszok a családi házas övezetekben és a szűkebb utcákban közlekednek. Kizárólag ezzel a – környezetvédelmi szempontból rendkívül kedvező károsanyag kibocsátású – flottával oldjuk meg a város tömegközlekedését, összesen 27 vonalon szolgáltatunk.

Úgy tudom, elég „eredeti” arculattal rendelkeznek a helyi járművek.

Így igaz! A flotta egységes arculata úgy biztosított, hogy a buszok külső megjelenésére szigorú szabályok vonatkoznak, és a reklámfelületeket sem adjuk el. Már azt is a helyi lakosok

döntötték el annak idején, hogy bordó színűek legyenek a járművek, amikor pedig 2015-ben az új buszok megérkeztek, egy ismeretterjesztő program keretében minden járműre egy-egy híres, Kaposvárhoz kötődő ismert ember arcképe kerül fel. Hogy kik kerüljenek fel a buszokra, arról is többségében a lakosság dönthetett internetes szavazással. Az utastérben elhelyezett képernyőn pedig nemcsak a busz útvonala, hanem az adott személy rövid életrajza is megtekinthető.

Mindegyik jármű arcképes?

Jelenleg a 40 CNG buszból 35-ön található arckép, a teljesség igénye nélkül közéleti személyiségként Nagy Imre, Németh István, de művészként Rippl-Rónai József, Vaszary János, a sportolók közül pedig Bene Ferenc és Czibor Zoltán is helyet kapott.

Milyen változások figyelhetők meg a kaposvári közösségi közlekedésben?

MKSZ tagként az önkormányzati tulajdonú helyi tömegközlekedési társaságok érdekképviselete régóta kiemelt téma számunkra, különösen a két nagy vállalatcsoport (BKV Zrt. és

a Volánbusz Zrt.) partnereként. Az elmúlt időszakban ugyanakkor a város csökkenő lakossága, az egyéni közlekedés előtérbe kerülése – különösen a COVID-19 veszélyhelyzet megjelenésével – csökkentette utasaink számát. A fizető utasok és a díjmentesen utazók arányának eltolódása is az utóbbiak javára figyelhető meg. Igyekszünk ezért megszólítani azokat is, akik már nem, vagy még nem használják a közösségi közlekedést.

Milyen megoldási lehetőségek mutatkoznak?

Szerencsés helyzetben vagyunk, Kaposvár részéről eddig minden szükséges támogatást megkaptunk, így ennek is köszönhető, hogy le tudtuk cserélni a teljes buszflottát, illetve új és teljes körű szolgáltatást nyújtó szervizt tudunk üzemeltetni, hogy autóbuszaink mind műszakilag, mind esztétikailag kifogástalan állapotúak legyenek. Nálunk az autóbuszvezetői szakma még mindig nagy presztízzsel bír, ami korábban máshol mára talán megkopott. Ennek is köszönhető az állomány magas szakmai színvonala és erős morális hozzáállása. Fontos számunkra a hagyományok ápolása és a hűség, lojalitás.

Mi várható a közeljövőben?

Heteken belül létrejön a város új központjának számító Közlekedési Központ (Intermodális Csomópont), ez a vasúti, helyközi- és helyi személyszállítási szolgáltatókat hozza közelebb egymáshoz, emellett egyszerűsödik a gyalogos, a kerékpáros és az autós kapcsolódás is. Így biztosítva az utasok számára a jövőbemutató és fenntartható közösségi közlekedést.

Sándor Béla

Folytatva a korábbi lapszámokban megkezdett, a jogsegélyszolgálat munkáját bemutató cikksorozatunkat, ezúttal újabb jogeseten keresztül mutatjuk be, miért lehet hasznos és célravezető, ha felkeresik a jogsegélyszolgálatot.

Jogeset:

Bizonyára a jelenlegi pandémiás időszakban sok munkatársunkat érinthet kérdés: mi a helyzet akkor, ha a belföldi nyaralásunkat - a járványhelyzet alakulása miatt - lemondani kényszerülünk és a már befizetett szállásdíj előleggel kapcsolatban vita merül fel a szállásadó és az utazó között? Nyilvánvalóan a szállásadónak nem áll érdekében a jogos vagy vélt félelmünk miatt lemondott foglalást visszautalni, a kiszolgáltatót helyzetben lévő turistáknak pedig nem sok kedvük van velük szemben jogvitába bonyolódni. Az ehhez hasonló helyzetekben irányadó szabályokról, esetleges jogi lehetőségekről kísérünk meg rövid tájékoztatást adni, felvázolva a lehetséges eseteket és megoldásait.

A konkrét esetben egy magánzállásra foglalt utazásról volt szó, és a foglalás még 2020. januárjában történt. Ekkor a teljes szállásdíj 20% elutalásra került, a fennmaradó részt a helyszínen kellett volna rendezni 2020 decemberére, amikor a foglalás szólt. A lemondás és visszafizetés feltételeiről a szerződésben előzetes tájékoztatást kapott az utazó, és az állt benne, hogy 45 nappal az utazás megkezdése előtt díjmentesen lemondható az utazás, a befizetett előleg 100%-a visszajár. A szállásadó e-mailben kérte az utazót, hogy utalja át a foglalás megerősítése érdekében a szállásdíj 20%-át, amely beszámít majd a teljes szállásdíjba. Azonban, tételezzük fel, hogy időközben kijárási korlátozásokat vezetnek be, így az utazó az utazást lemondja, és kéri vissza a befizetett előleget. A lemondás mindössze csak 25 nappal előzi meg a tervezett utazás első napját. A szállásadó megtagadja a pénz teljes visszafizetését és jelzi, jelenleg nincs konkrét akadálya az utazásnak, így a lemondást nem fogadja el, továbbra is várja a vendégeket. A szerződés szerint, mivel 45 napon belüli lemondásról van szó, az előleg nem járna vissza az utazás elmaradása esetén.

Válasz:

Az első kérdés, ami ebben az esetben vizsgálható, hogy volt-e a foglaláskor megismerhető lemondási szabályzata vagy bármilyen egyéb rendelkezése (szerződés) a szállásadónak. Először rögzítjük, hogy ha van a szállás honlapján vagy máshol elérhető előzetes információ (szerződés) a lemondási feltételekről az abban foglaltak az irányadók, az ott világosan meghatározott jogkövetkezményeknek megfelelően lett volna lehetőség az előleget



JOGI ESETEK A JOGSEGÉLYSZOLGÁLATRÓL

A munkáltatóval szembeni jogvita kivételével bármilyen jogi kérdésben továbbra is várjuk a kollégák megkeresését. Felhívjuk a figyelmet, hogy a jogsegélyszolgálat igénybevételéhez előzetes bejelentkezés szükséges. Ennek érdekében hívjuk a Jogi Iroda titkárságát a 06 1 461 6500 /11-233-as telefonszámon. A jogsegélyszolgálat ellátásának helyszíne: a Székház épülete (341-es tárgyaló), ideje: keddi napokon 16:00 és 18:00 óra között.

lemondás esetén visszakövetelni. Amennyiben ezen lemondási feltételeket megismerte az utazó, és elutalta a kért összeget az ott megjelölt határidőn belül – főszabály szerint – már nem lenne lehetőség visszakövetelni a pénzt az utazás hiányában. Természetesen méltányossági okokból a szállásadónak mindig van lehetősége eltekinteni a díj felszámításától és saját döntése alapján visszautalhatják az összeget. Felhívjuk a figyelmet azonban arra, hogy létezik a vis maior fogalma is, amelyre adott esetben hivatkozni lehet. A vis maior alapvetően jogi fogalom, aminek teljes kifejtésére jelen cikk kereteiben nincsen lehetőség, röviden a felek ellenőrzési körén kívül eső eseteket jelenti. A vis maior kifejezés természeti vagy emberi eredetű „ellenállhatatlan erőt” jelent, amely abszolút jellegű, azaz az emberek számára elérhető eszközökkel nem hátritható el. Amennyiben a koronavírus miatt például konkrét kijárási korlátozások kerülnének ismét bevezetésre, akkor az utazás szempontjából a vírushelyzet és az annak okán bevezetett - az eljutás szempontjából elháríthatatlan akadályt jelentő - hatósági korlátozás miatt lehetne vis maior okra hivatkozni és emiatt az előleget visszakövetelni akkor is, ha a szállásadó szabályzata ezt alapelemben nem tenné lehetővé. Az ilyen eseteket mindig egyedileg kell vizsgálni, mielőtt a szállásadó felé igényt lépne fel. Jelen példa szerinti esetben a felek megegyezése hiányában egy perben, bírói

mérlegeléssel kerülne eldöntésre, hogy az adott helyzet megfelel-e a vis maior kritériumainak, illetve, hogy erre hivatkozva mit tehet az utazó.

A Jogi Iroda véleménye szerint - az általánosan elfogadott bírói gyakorlat alapján - a körülményektől függően vis maior esetre hivatkozva akkor is jogosan lenne lemondható az utazás és visszakövetelhető a befizetett előleg, ha azt a szerződés alaphelyzetben nem tenné lehetővé. A vis maior helyzet fennállása esetén ugyanis, ha az utazás a járványhelyzet miatt el lehetetlenül, a felek kötelesek elszámolni egymással, azaz a lehetetlenné válás előtt nyújtott pénzbeli előleg visszajár. A lehetetlenülés vizsgálata is egyedileg, az érintettek személyes körülményeire is figyelemmel történik.

Amennyiben tehát írásos felszólításra sem hajlandó visszafizetni a szállásadó az előleget, megegyezés hiányában jogi úton akkor van esély érvényesíteni a követelésünket, ha meg tudjuk indokolni azt, miért lehetetlenül el az utazás a vírushelyzet kacsán (pl. karantén elrendelése, kijárási korlátozás, járvány lokális berobbanása, utazó megbetegedése, életkora stb.)

Természetesen peres eljárás kezdeményezése esetén ezen túlmenően az utazónak kell bizonyítania a szerződés (akár e-mail váltás is lehet) létrejöttét, az előleg megfizetését, és az általa közölt lemondás időpontját is.

Jogi Iroda

RÉGI-ÚJ KAPCSOLATOK

Idén nyáron három helyszínen zajlottak nagyobb vágányfelújítási, -építési munkálatok, valamint az 1-es és a 14-es villamosvonalak bizonyos szakaszai is megújultak. A legnagyobb beruházást jelentő "Haller delta" esetében - ami a pesti fonódó villamoshálózat építésének I. üteme - az év végéig tart az építkezés, a többi helyszínen a cikk megjelenésekor már helyreállt a villamosok forgalma.

4-6-os villamos – Nagykörút

Az utóbbi években folyamatosan és tervezetten zajlott a nagykörúti villamospálya rekonstrukciója, idén nyáron a dél-budai szakasz egy része újult meg. A 4-6-os vonalán éjjel-nappal közlekedő, Combinók utasszáma világviszonylatban is kiemelkedően magas és a vonalat keresztező közúti forgalom is jelentős. Ezen tényezők miatt az átlagosnál gyorsabb a pálya és a csatlakozó útburkolatok elhasználódása. A tavaly megújult Práter utca - Goldmann György tér szakaszhoz kapcsolódva idén a Goldmann György tér és a Karinthy Frigyes út között zajlottak a munkálatok. A két szakasz kivitelezése egy - 2019-ben lezajlott - közbeszerzési eljárás alapján történt, de a munkákat a korlátozott beruházási források miatt két évre kellett ütemezni. A felújítás során a Petőfi hídon sincsere történt, a többi érintett szakaszon pedig korszerű sínkörülöntéses vágányok épültek, előregyártott vasbeton pályaelemek alkalmazásával. Az idei ütemben a 4-6-os közös szakaszán augusztus 6-án újraindult a forgalom.

Az eredeti tervek szerint a 6-os ág felújítása is az Irinyi József utca – Karinthy Frigyes út csomópont előtt ért volna véget. Az átépítés során azonban egyértelművé vált, hogy a csomópont íves ágában a régi és az új pálya csatlakoztatása műszaki okokból csak kisebb irányhibával lett volna kivitelezhető, ami ezen a ponton az utaskomfort csökkenését okozhatta volna a 6-os ág kapcsolódó Karinthy Frigyes úti részének későbbre tervezett felújításáig. 2021-ben a Budapest Közút Zrt. nagy volumenű, a kérdéses csomópontot forgalomtechnikai szempontból érintő útfelújítási munkát tervez a környéken, ezért semmiképpen nem javasolt, hogy ott 2021-ben a BKV Zrt. is munkát végezzen. Ezeket a körülményeket figyelembe véve döntés született a pálya továbbépítésének megrendeléséről mintegy 137 vágányméterrel a Karinthy Frigyes út irányában. Ennek köszönhetően elkerülhetővé vált az irányhibás csatlakoztatás, és az íves szakasz átépítése tavalyi árakon tudott megvalósulni. A 4-es és a 6-os ág



Előregyártott vasbeton pályaelem

felújítása a dél-budai végállomásokig a rendelkezésre álló anyagi forrásoktól függően 2022-2023-ban várható.

3-as villamos - Bosnyák tér és Zugló kocsiszin



Az előregyártott vasbeton pályaelemekbe elhelyezett sínek a körülöntésre várnak

Zugló kocsiszin vágányhálózata a hatvanas évek végén, a 3-as villamosvonal Bosnyák téri szakasza pedig 1987 környékén épült. Azóta csak kisebb karbantartási munkák, korrekciók történtek ezeken a helyszíneken, a vágányok kora és állapota egyértelműen szükségessé tette a felújításokat. Emellett orvosolni kellett azt a problémát is, hogy a kocsiszinbe ki- és beálló szerelvények csak menetirányváltás útján haladhattak be a telepre, amivel gyakran feltartották a csomópont forgalmát.

A 2019 harmadik negyedévében zajló kocsiszíni munkákkal párhuzamosan Társaságunk beruházásában október végén elindultak a térség vízcsőkváltási munkái is. Ennek során a kivitelező kicserélte a Bosnyák téri vágányépítés által érintett területen a 300- és 800 mm-es vízvezetékét. Ezt követően a Szugló utcánál létesült ideiglenes végállomás kialakításával megindulhattak a Bosnyák téri vágányépítés vágányzári munkái is.

A Bosnyák téren, a Bosnyák és a Jávorka utca között átépült a teljes vágány- és felsővezeték hálózat, korszerűsítették a peronokat és a csatlakozó útszakaszokat, valamint a térvilágítást. A megújult forgalomtechnikai eszközök gyorsabb és egyszerűbb bejutást biztosítanak a kocsiszinbe a forgalomból ki- és beálló szerelvényeknek, amivel elkerülhetővé vált a csomópont közúti forgalmának feltartása. A várhatóan október végéig zajló utómunkák során elkészül a végleges térvilágítás és befejeződik a zöld telepítési munkák is.



A Csömöri úti vágányokra a villamosok üzemi mozgásának biztosításához van szükség

1-es villamos vonal

A Salgótarjáni utca és a Kőbányai út között a pálya leromlott állapota miatt a nagy meleg okozta hőfeszültség különösen veszélyes, a vágány egy néhány éve történt hőkivetődés óta rendszeres, éves karbantartást igényel. Az idei felújítás során a kivitelező 365 pályaméter hosszúságban sűrítette a ragasztott leerősítéseket, illetve szükség esetén a már meglévőket is megerősítette.

A Soroksári út feletti hídon található felépítményt a nagy felújítási projektek nem érintették. Itt 135 pályaméter hosszúságban a leragasztott töcsavarok javítását kellett elvégezni. A javítási munkának köszönhetően a szakaszon korábban bevezetett lassújeleket is fel lehetett oldani.

14-es villamos - Béke tér

A Béke téren az előregedett, elhasználódott, 27 éves vágányok műszaki állapota miatt váltak szükségessé felújítási munkák. Az ívek, átmeneti ívek sínjei elkoptak, és a 4-6-os vonalhoz hasonlóan az erős keresztforgalom miatt a vágány az átlagnál jobban elhasználódott. A munka itt 205 pályaméteren zajlott, a vágány RAFS I-ről tömbsínes-nagypanelosra épült át.

A "Haller delta"

Május 23-án vette kezdetét a fővárosi villamosközlekedés idei leghangúlyosabb fejlesztése, a Soroksári út – Haller utcai deltavágány építése. A projekt során új vágánypár létesül a Haller utca és a Soroksári út között észak-pesti irányba, és a meglévő, déli irányú kapcsolat is megújul. A fejlesztésnek köszönhetően egy teljesen új villamosvonal is létrejöhét. Ez egyrészt az M3-as metróvonal felújítása során kínálhat alternatív útvonalat az utasoknak, hiszen így a Nagyvárad tértől átszállás nélkül lesz megközelíthető a belváros. Másrészt hosszabb távon a fővárosi villamos-hálózat gazdagodhat egy új viszonylattal, növelve ezzel a villamosokkal átszállás nélkül elérhető helyszínek körét.

A beruházás érinti többek között a csomópontban és környékén a kitérők, vágányátszelések és vágányok építését, áramellátási hálózat és váltófűtés építését, felsővezeték tartó oszlop cseréket, a vízvezetékek cseréjét, csatornázás védelmi munkákat, hírközlési kábelek cseréjét, közvilágítás létesítését, útépítést és közúti jelző építését is. Ezen felül a kereszteződés megállói is megújulnak, korszerű, akadálymentes kialakítást kapnak.



Beépített keresztezési középrész burkolás előtt



A munka része a terület közműkiáltása is

A kivitelezés során a Bosnyák téri munkákhoz hasonlóan itt is feltétel volt az érintett terület vízvezetékeinek cseréje, mivel a Fővárosi Vízművek Zrt. csak ezzel a feltétellel járult hozzá a vágányépítési munkákhoz.

Azokon az útszakaszokon, ahol engedélyezték a lezárásokat, már megtörtént a közműkiáltások - vízvezetékek, közúti jelző kábelek, hírközlési kábelek, BKV egyenáramú kábelhálózat, közvilágítás - 80%-a. Jelenleg a lezárt területeken közmű- és alépítmény építés zajlik. Ezek elkészülte után folytatható a vágányok, peronok, kitérők, oszlopok és a felsővezetékek várhatóan november hetedikéig tartó építése. A projekt megvalósulásához 1,8 milliárd Ft-os külön forrást biztosít a Fővárosi Önkormányzat, míg a munkálatokat a BKV Zrt. szerződött partnere, a Vasútépítők Kft. végzi, a műszaki terveket a BKK Zrt. készítette el.

Kárpáthegyi Bálint

LE A KALAPPAL MINDEN MUNKAVÁLLALÓ ELŐTT!

AZ ELMÚLT FÉL ÉV VITATHATATLANUL A KORONAVÍRUSRÓL SZÓLT. SOKAK ÉLETE KÁRTYAVÁRKÉNT OMLOTT ÖSSZE: MUNKAHELYEK SZŰNTEK MEG, CSALÁDOKAT SZIGETELT EL EGYMÁSTÓL AZ „ÚJ” HELYZET. A VILÁGUNK FENEKESTŰL FELFORDULT, MI MÉGIS ELMONDHATJUK: A BKV SIKERESEN VÉSZELTE ÁT AZ ELMÚLT IDŐSZAKOT. DR. KÖRNYEI ÉVA JOGI ÉS HUMÁNPOLITIKAI IGAZGATÓVAL BESZÉLGETTÜNK A JÁRVÁNY OKOZTA KIHÍVÁSOKRÓL, ARRÓL, HOGYAN VIZSGÁZOTT A BKV, ÉS LEGFŐKÉPPEN: HOGYAN KÉSZÜLÜNK A MÁSODIK HULLÁMRA.



Alig ocsúdtunk fel az elsőből és már itt a járvány második hulláma. Számított, készült rá a BKV vezetése?

Azokból az információkból, amelyek eljutottak hozzánk, illetve ahogyan egy ideje már látszott a fertőzöttek számának emelkedéséből, egyértelmű volt, hogy biztosan lesz második hullám. A kérdés tehát inkább az, hogy mekkora lesz. Folyamatosan figyeljük a kormányzati kommunikációt és az intézkedéseket, készül a BKV új Pandémiás terve és aktualizáljuk az operatív teendőket szabályzó, rendkívüli járványügyi veszélyhelyzetre vonatkozó vezérigazgatói utasítást is.

Az elmúlt időszak tapasztalatai segítették a felkészülést?

Mindenki számára nagy kihívás volt ez az időszak, nemcsak munkavállalóként, magánemberként is. Olyan munkakörülményekkel, helyzetekkel kellett szembenéznünk és olyan dolgokat megoldanunk, amelyeket korábban sosem. Sok problémára már van megoldásunk, tudjuk, hogyan kezeljük egy második hullám esetén. Hogy konkrét példát is említek: a legnehezebb feladatunk a járványhelyzet legelején a különböző védőeszközök beszerzése volt. Nemcsak az nehezítette a feladatot, hogy sem maszkból, sem kézferőtlenítőtől vagy gumikesztyűből nem voltak akkor készletek Magyarországon, amilyen mennyiségre hirtelen szükség lett volna, de ki kellett szűrniünk az alkalom szülte csaló cégeket is, akik kihasználna a pillanatot, szerettek volna hasznot húzni. Még komolyan tűnő cégek sem tudtak a hirtelen hiánnyal megbirkózni, így előfordult, hogy hiába vártuk a megrendelt védőeszközöket, azokat sosem szállították le. Sőt, volt olyan más államból rendelt szállítmány is, amely elindult ugyan hozzánk, de a határon feltartóztatták, az árut pedig

lefoglalták a védőeszközök kiviteli korlátozása miatt. Végül sikerült megfelelő mennyiségű maszkot, kézfertőtlenítőt és gumikesztyűt beszerezni, és most már nemcsak készletünk van védőfelszerelésekből, de megvannak azok a megbízható csatornák is, amik szükség esetén utánpótlást biztosítanak majd.

Érkeztek esetleg visszajelzések arról, hogyan kezelte a BKV a rendkívüli helyzetet?

Örömmel mondhatom, hogy pozitív visszajelzések érkeztek a Fővárostól és magától Karácsony Gergely főpolgármester úrtól is, aki minden munkavállalónak megköszönte a járványhelyzet ideje alatti helytállást. De a szakszervezetek és a dolgozók is visszajelztek, sokan például Vezérigazgató úr munkavállalók felé irányuló kommunikációját méltatták, illetve azt, hogy végig folyamatos volt a tájékoztatás, a dolgozók minden új információt a lehető leghamarabb megkaptak. Ezt a második hullám alatt is folytatni kell.

Voltak olyan jó tapasztalatok, jó gyakorlatok, amelyek beépíthetők, áttemelhetők a BKV működésébe rendkívüli helyzettől függetlenül?

Fontosnak tartom – mint jogi igazgató talán az átlagnál erőteljesebben is képviselem –, hogy minden döntés, minden működést érintő változtatás kellően megalapozottan, a kérdést a lehető leginkább körüljárva szülessen meg. Most azonban a hirtelen, kényszer szülte intézkedések lehetőséget teremtettek rá, hogy rögtön kiderüljön, működőképes-e a gyakorlatban egy-egy adott újítás, fejlesztés, vagy éppen egy korábban szokatlan megoldás. Ilyen volt például a home office munkavégzés vagy az e-learning meghonosítása a szakképzésünkben, oktatásunkban. De a veszélyhelyzet alatt az online térbe költöztek a megbeszélések is: az igazgatósági és felügyelőbizottsági ülések például a mai napig a virtuális térben zajlanak. A járványhelyzet alatt egyszerűsített felvételi és leszerelési folyamat jópár eleme szintén megmaradt, ezeket a változtatásokat az azóta kiadott új humánügyi szabályzat is tartalmazza már.

Említette a home office-t. Úgy tűnik, ez egy sikertörténet, hiszen megjelent az új szabályozás, amelynek értelmében lehetőség lesz – nem olyan mértékben ugyan, mint a veszélyhelyzet alatt – erre a típusú munkavégzésre is.

Igen, a home office tipikusan jó példa arra, hogy a hirtelen történt bevezetés hogyan gyorsította meg a döntést egy-egy kérdésben. A járvány kitérése előtt éppen egy pilot program beindítása előtt voltunk: a terveink szerint körülbelül 40 munkavállalóval teszteltük volna a home office megvalósíthatóságát. Aztán tesztelés, kiértékelés, megvitatás helyett március közepén hirtelen egy teljes körű, azonnali bevezetés közepén találtuk magunkat.

MUNKACSOPORTOK

A változó, a megszokott szabályokat és folyamatokat felülíró rendelkezések között a BKV működésének koordinálására két munkacsoport jött létre. Egyrészt megalakult vezérigazgatói vezetéssel a Társasági Operatív Törzs (TOT), amelyet a menedzsment és a Központi Üzemi Tanács elnöke alkot. Másrészt felállt az operatív működést érintő kérdésekben illetékes – a VÜI, ATÜI, Biztonsági Igazgatóság, Gazdasági Igazgatóság, SBI Beszerzési Főosztály, Társasági Kapcsolatok Iroda, valamint a Jogi és Humánpolitikai Igazgatóság által delegált tagokból álló – Krízis Kezelési Csoport (KKCS), amely a vírushoz köthető, társasági szintű, nem a konkrét üzelmeltetés szintjén felmerülő kérdésekben határoz. A TOT hatásköre olyan kérdésekben döntést hozni, amelyeket a KKCS nem tud a maga szintjén kezelni, illetve Vezérigazgató úron keresztül a kapcsolattartás a Fővárosi Operatív Törzsszel. A két csoport a veszélyhelyzet ideje alatt folyamatosan működött és azóta is működik, a KKCS például az új Pandémiás terven dolgozott. A BKV és a Főváros két Operatív Törzse között folyamatos volt a kommunikáció, illetve a Nemzeti Népegészségügyi Központtal (NNK) is szoros volt az együttműködés.

Ez pedig azoknak a munkavállalóknak is megváltoztatta a hozzáállását, akik korábban azt gondolták, hogy az ő munkaterületükön a munkafolyamatok nem láthatók el otthonról. Látjuk persze, hogy vannak munkakörök, amelyek elláthatók home office keretében és vannak olyanok is amelyek megkövetelik a személyes jelenlétet, illetve ilyen típusú munkavégzés megkíván egyfajta bizalmat a munkáltató és munkavállaló között: nemcsak azt kell tudni, hogy el lehet látni a feladatot home officeban, hanem azt is, hogy el is fogják látni. És nem szabad megfeledkezni a kérdés emberei vetületéről sem: erősen személyiségfüggő, hogy egy ilyen, valljuk meg igen magányos műfajt, mint az otthoni munkavégzés, ki hogyan visel mentálisan, pszichésen. De a home office talán a legnagyobb újítás a Társaság életben, amit a járványhelyzet lendített előre. Látni kell, hogy ez előremutató munkaszervezési módszer, amit nemzetközi tapasztalatok is bizonyítanak, illetve most már a mi tapasztalatunk is megerősít.

Olvashattunk olyan példákat is, amelyekben egy-egy kolléga a járványügyi veszélyhelyzet miatt kényszerült karrier módosításra és így lett BKV-s munkavállaló. Mennyire jellemző ez?

A kormányzati intézkedések bevezetésének elején bizonyos munkakörökben teljesen leállítottuk a felvételt, de általánosan is minimális volt a toborzás. Azt tapasztaltuk azonban, hogy ahogyan szigorodtak az intézkedések, visszasett a turizmus, leálltak a kamionos cégek, megugrott a jelentkezés például az autóbusz járművezetői munkakörbe. Mi pedig éltünk a lehetőséggel és felvettük a turistabusz vezetőket, kamionsofőröket, akik ebben a helyzetben elvesztették munkájukat. Érezhető volt, hogy amikor a különböző üzletek bizonytalan időre bezártak, a többi munkakörben

is jócskán megnövekedett a jelentkezők száma. A nagy karrierváltások tehát jellemzőek voltak. És szembetűnő volt az is, hogy a korábbi tapasztalatoktól eltérően most sokkal többen jelentkeztek egyszerre több állásra is. Ami az oktatást illeti, egy-egy kisebb létszámú oktatást még befejeztünk, de a nagylétszámú oktatásokat leállítottuk. Több területen is bevezettük az e-learning oktatást, így a busznál már online tanfolyamon is részt vehetnek a tanulók, illetve a vasút esetében is kidolgozás alatt áll az e-learning szabályozás.

Azt láttuk, hogy a BKV életében nagy változásokat hozott ez az időszak. Ön hogyan élte meg ezt a helyzetet és időszakot jogi és humánpolitikai igazgatóként?

Ez az időszak a problémamegoldásról szólt: éjszaka is elérhetőnek lenni, nappal a megszokott munkák mellett az újabb és újabb helyzeteket megoldani. Sosem foglalkoztam olyan feladatokkal, sosem éltem meg olyan helyzeteket, amiket most meg kellett oldanom, de őszintén megvallva mindezzel együtt ez egy nagyon érdekes időszak is volt számomra. Új dolgokra kellett figyelni, új dolgokkal kellett megbarátkozni és új feltételek között kellett dolgozni. Izgalmas volt.

Elégedett azzal, ahogyan a BKV kezelte a veszélyhelyzetet?

Le a kalappal a BKV-sok előtt, a járművezetőktől kezdve a karbantartókig, az irodai dolgozóig, a forgalmi személyzetig, akik fenntartották a főváros közlekedését és az összes többi támogató tevékenységet végzők előtt is, akik ezt lehetővé tették. Le a kalappal minden munkavállaló előtt, aki hozzájárult ahhoz, hogy a BKV ilyen sikeresen vette ezt a kihívást.

Kovács Edina Barbara

ÍRJUK EGYÜTT!

ÁPRILIS KÖZEPÉN JELEZTÜK OLVASÓINKNAK, HOGY A JÁRVÁNY MIATT A MOZGÁSBAN MAGAZIN KÖVETKEZŐ SZÁMA VÁRHAVATÓAN CSAK ŐSSZEL JELENIK MEG ÚJRA. ANNAK ÉRDEKÉBEN, HOGY EZEKET A NAPOKAT, HETEKET, HÓNAPOKAT MINÉL ÉLETHÜBBEN TUDJUK BEMUTATNI, KÉRTÜK, HOGY KÜLDJETEK RÖVID BESZÁMOLÓKAT, FOTÓKAT AKÁR A MUNKAHELYI, AKÁR AZ OTTHONI, PRIVÁT ÉLETETEK EGY-EGY ESEMÉNYÉRŐL. MOST EZEKBŐL AZ ÍRÁSOKBÓL ADUNK KÖZRE NÉHÁNYAT, ÉS EGYÜTTAL MEGKÖSZÖNJÜK, HOGY MEGOSZTOTTÁTOK VELÜNK AZ ALÁBBI ÉLMÉNYEKET.



Virtuális futás – sportolási lehetőség, és eredmények a karantén idején

A karantén idején, az elmúlt hónapokban, egészen augusztus közepéig nem volt lehetőség futóversenyek szervezésére. A szervezők áttáltak a virtuális versenyekre, vagyis a távokat le kellett futni (otthon, vagy a közelben), és igazolás (applikáció) mellett regisztrálva lehetett megszerezni az érmeket.

A BKV több munkatársa is részt vett ilyen versenyeken. Tálosné dr. Vass Katalin, közszolgálati referens beszámolójából tudjuk, hogy ő is többször teljesített kisebb-nagyobb távot, olykor gyerekekkel együtt. A Trianon 100 évfordulóra is készültek a futók, itt 100 km-t kellett sétálva, futva, vagy biciklizve megtenni 1 hónap alatt. Katalin egy Trianon érmet is begyűjtött.

De nemcsak ezeket a távokat tette meg, hanem a nemzetközi virtuális futóverseny medálját is elnyerte, miután lefutott 90 mérföldet, azaz 144 km-t a „Hadriánus fala mellett”.



„Ezt úgy kell elképzelni, hogy az applikációval feltöltött mérföldjeim alapján bármikor megtekinthettem a tájat (a római falak romjait), ahol „járok” (mint a Googles Maps-nél). Mind ezen kívül időnként, úgynevezett elektronikus képeslapot is kaptam az aktuális helyszín fotóival, illetve 5-10-100%-os teljesítésekkor a gratulációikat is fogadhattam.” – számolt be Katalin a kiváló teljesítményről.



És hogy milyen volt a családok élete a karantén idején? Íme egy rövid, képekkel illusztrált napló-részlet Tálosné dr. Vass Katalin tollából:

Az egyik héten még csak beszéltek a home office pilot projektről, a következő héten hétfőtől már élesben indult mindez társasági szinten. Nyakamba szakadt három alsós kisdíák és egy óvodás gyerkőc is, szerencsére a családi segítség kéznél volt. Egyszerre ismerkedtem a munkahelyi változásokkal a ropogósan újonnan bekötött Internet segítségével. A digitális oktatásnak becézett valóságos iskola viszont beköltözött az otthonunkba, újra felidézhettem a törtéket, az ígékötös ígék helyesírását, a szinkópát. A néptánc és a sakk is online folyt, csakúgy mint az osztálytársak locsolása. Miközben számomra is teljesen átalakultak a mindennapok, csodálattal adóztam a frontvonalban dolgozó kollégáknak. Tudtuk, hogy a következőkben számos új képességet fo-



gunk elsajátítani, új megvilágításban láthatjuk egymást, miközben gyakoroljuk a „Való világ” bezártságát. Most kicsit fájó szívvel gondolok arra, hogy idén a jó kis balatoni csobbanás Fenyvesen valószínűleg elmarad.

Tálosné dr. Vass Katalin

Mindennapi hőseink, a járművezetők is kivütköztek a megbecsülést. Ennek újságok hasábjain, a tv-ben, rádióban és az online felületeken is többen hangot adtak, de időnként közvetlen, kézzelfogható módon is megtapasztalható volt az elismerés.

Az egyik ilyen esetről az ATÜI tájékoztatta lapunkat

A COVID tavaszi támadása idején kialakult helyzetben az ország egyik fele home office-ból látta el munkahelyi feladatait, de sokan voltak, akik ekkor sem maradhattak otthon, ahogy az egészségügyi dolgozók úgy a járművezetők sem. Április 20-án reggel kedves meglepetés érte a Dél-pesti Divízió járművezetőit: Palczer Róbert pesterzsébeti lakos – megbecsülése jeléül – 4 tálca energitállaal járult hozzá ahhoz, hogy járművezetőink minél energikusabban indulhassanak el munkába a járműtelepről. Ezen a napon munkatársaink sokkal jobb hangulatban ültek a volán mögé, hogy a megszokott módon továbbra is célba juttassák az utasokat.

A villamosvezetők is megtapasztalhatták az utasok háláját

Czére Ákos, villamos járművezető, az Észak-pesti villamos szakszolgálat munkatársa küldte be az alábbi, Kelenföld végállomáson készült képet. A matricát egy fiatal srác ragasztotta fel az egyik megállóban a 2102. pályaszámú, az 1-es vonalon közlekedő CAF-ra, május 4-én. „Jólesett, bevallom feldobta a napomat. Váltásoknál a kollégákkal egymás figyelmét hívtuk fel rá, és mindnyájan nagyon büszkén ültünk a fülkében.” – Számolt be Ákos a szívemengető esetről.

Czére Ákos



A BKV munkatársnak jelölt



BKV Zrt. ► karrier.bkv.hu

1 perce

A Facebook egyértelműen része az életünknek: minden cég, esemény, termék megtalálható, követhető itt. Persze sokan mondják, hogy „nincsenek fent a Facebookon”, de valahogy olyan ez mint a Dallas, mindenki tudta, hogy mi zajlik a Ewingoknál. A BKV hivatalos Facebook oldalának 17 ezer követője van és saját csoportja is, ahol a dolgozók maguk mutatják be a munkájukat, munkahelyi élményeiket.

Ezekből az alapállításokból kiindulva bátran mertük az új toborzó kampány fő üzenetét úgy megfogalmazni, hogy az egy átlagos Facebook nyitóoldalra emlékeztessen. Mint ez is itt.

Toborzó üzenetünk ismét nagyon egyszerű **A BKV munkatársnak jelölt** hiszen nálunk szinte mindenki találhat magának munkát.

Kollégáink szívesen vettek részt a fotózásokon ez alkalommal is, és adták arcukat az új kampányhoz, ami a hatékony toborzáson kívül nagyon erős munkáltatói márkaépítési (employer branding) üzenetet is tartalmaz. Komoly erőssége a mostani kreatívunk, hogy szereplőink két fényképpel képviseltetik rajtuk magukat. Ezzel azt a kettős célunkat sikerült elérnünk, hogy egyszerre tudjuk bemutatni kollégáinkat munkavégzésük közben, az általuk küldött képpel pedig egy kis bepillantást engednek abba az életükbe, amikor nem a budapesti közösségi közlekedés zavartalan fenntartásáért dolgoznak. Fontos, hogy ezt az oldalukat is meg tudjuk mutatni a jelentkezőknek, hiszen azok a pozitív érzések, amiket ezek a képek is tükröznek, bizonyítják azt, hogy a BKV-nál való elhelyezkedés és munkavállalás mellett is jut idő a harmonikus, kiegyensúlyozott és tartalmas magánéletre.

Ez sorozatban már a harmadik olyan kampányunk, ahol saját dolgozóinkon keresztül mutatunk be egy-egy speciális munkakörnyezetet, így érzékeltetve, hogy mennyire sokszínű, összetett munkafolyamatok munkakörök léteznek a háttérben annak érdekében, hogy minden reggel a tőlünk elvárt módon meginduljon a tömegközlekedés és több százezer utasunkat el tudjuk szállítani. Törekszünk arra, hogy a járművezetői pozíciók mellett kiemeljük a műszaki területek fontosságát, sokrétűségét is. Ezzel kettős célunk van. Egyrészt képzett szakembereket keresünk, de a most pályaválasztás előtt állóknak is szeretnénk olyan szakmákat mutatni, amik kevésbé ismertek azonban nélkülözhetetlenek.

A mostani kampány már egy megváltozott munkaerőpiacon jelent meg, hiszen a korábbi évekhez képest sajnos jelentősen nőtt a munkanélküliség. Persze ez a változás egyelőre nem érint minden területet, azonban az idegenforgalmi szektorból például sokan jelentkeztek át hozzánk járművezetőnek. A piaci helyzet változásától és a folyamatos, nagyon aktív, erős vizuális megjelenésű kampányunktól azt várjuk, hogy tovább erősítsük pozíciónkat a munkaerőpiacon, megítélésünk tovább javul és további elkötelezett kollégákkal tudjuk bővíteni sorainkat.

Téged is várunk a csapatunkba!

Demjén Anikó, Fenyvesi Máté

MEGVALÓSULT ÁLMOK

„Meg fogod bánni, ha ez a gép nélküled száll fel. Lehet, hogy nem ma, lehet, hogy nem holnap, de hamarosan és sajnálni fogod egész életedben” – mondja Humphrey Bogart a Casablanca híres zárójelenetében. A BKV-s öntudatot, büszkeséget táplálja, ha azt halljuk, tapasztaljuk, hogy milyen sok ember szeretne nálunk dolgozni, és milyen sikeresek toborzó-kampányaink. Nem csak józan megfontolásból, azaz a biztos egzisztencia miatt jönnek hozzánk az új kollégák, sokaknak, különösen a járművezetők között, gyermekkori álma teljesül, ha odaülhetnek a közösségi közlekedés ikonikus járműveinek vezetői székébe. Érthető, hiszen nem akárcsak rendelkezik olyan adottságokkal, képességekkel, amelyek alkalmassá teszik arra, hogy metró-, trolit-, autóbust-, vagy villamost vezessen, no de hogy egy már jól bevált munkahelyet hagyjon ott azért, hogy a főváros föld fölötti és föld alatti útjait járja..! Az alábbiakban három olyan kollégát ismerhetünk meg, akik nem hagyták, hogy életük a beteljesületlen álmaik köré rendeződjön, hanem bátran belevágtak a megvalósításba.

A trolis is kötőtpályás, csak máshogyan – nem vágányokhoz, hanem a várost át- és átszelő vezetékhez kötődik. Papp Istvánt vajon mi csábította el különleges tanult szakmájától, mit látott meg egy látszerész a trolivezető hivatásban?

Ez egy hosszú folyamat volt, hiszen már 8 évvel ezelőtt is kacsingattam a BKV felé, és 3 éve is, de aztán másfelé vitt az élet, no meg a feleségem sem nagyon támogatta a változtatást. Aztán most márciusban a COVID miatt nem lehetett pácienseket fogadni, bezártak az üzletek, így nekem sem volt munkám. Elgondolkodtam, hogy mit kellene csinálnom. Láttam, hogy a BKV meghirdette a trolivezető képzést, az érdeklődésekre pedig közölték, hogy valószínűleg hamarosan elindul a tanfolyam. Gondoltam, akkor most itt a lehetőség, hogy megvalósítsam az álmomat.

Akkor téged ez a helyzet nem igazán rázott meg, és nem sokáig bántódtál azon, hogy látszerészként nem tudsz tovább dolgozni?

Édesapám nyomdokait követem most, ő is ilyen nagy járművet vezetett, mert autóbust-vezető volt Kárpátalján – ott éltünk gyerekkoromban. Amikor kicsi voltam, mindig elkísértem, tetszett, hogy olyan magasan vagyok, és mindent belátok. Egyébként is imádom vezetni, és nem bírnám elviselni, hogy be legyek zárva egy irodába vagy máshová, hogy korlátozva legyek...



Nagyon gyorsan döntöttél?

Épp üdültünk, amikor megláttam, hogy lehet jelentkezni a képzésre, egyből beugrott, hogy most van itt a lehetőség, amivel élni kell – és már jöttem is Pestre. Ráadásul most már a feleségem is örül az új munkámnak, és alig várja, hogy én is vezessek!

Édesapád autóbustot vezetett. Hogyhogy te trolivezetőnek jelentkezted mégis? Új szerelem?

Igen, de el akarom végezni az autóbustvezető tanfolyamot is. Az a jó a Trolibusz Divízióban, hogy itt mindkét járművet meg lehet tanulni, a trolit és a buszt is. A kollégák közül többnek is van mindkettőre jogsija, de persze azért eléggé különbözik a kettő. A trolis – szakmán belül azt mondják – kicsit nehezebb, összetettebb, bonyolultabb, mint a busz. Azt például soha nem szabad elfelejteni, hogy a felsővezeték ott van fölöttünk.

Mi a legjobb a trolivezetésben?

Tele van kihívással. Ez egy nagytestű jármű, utasokat kell szállítani, folyamatos koncentrációt igényel, és egyszerre több mindenre kell figyelni. Izgalmasabb, összetettebb, mint az autóvezetés... Minden típus kicsit más, ezért egyedi, nem rutinmunka. Pont ilyen munkát akartam! A kedvencem a T5000-es, amiből

csak egy van a világon, ebből nem készült több, ez nem hagyományos jármű, tudomásom szerint csak tanulójáratként használják.

Akkor elégedett vagy?

Ha belegondolok, végül is az élet mindig értelemmel felmerült valami akadály, most viszont, amikor a COVID miatt megállt az élet, nekem igazából segített: el tudtam kezdeni megvalósítani az álmomat. Van egy jó barátom, aki svájci magyar állampolgár, ő is trolit vezet, tőle is mindig azt hallottam, hogy ez milyen jó, és mindig arra biztatott, hogy próbáljam ki. A felségemmel együtt ő is alig várja, hogy láthassa a jogosítványomat.

Azt mondtad, hogy a következő célad az autóbustvezető jogosítvány megszerzése. Van más terved is?

Igen, ha már beindul a munka, meglátom, hogy még mit lehet kipróbálni a BKV-nál, akár még a villamosvezetést is megtanulnám. Ennél a cégnél nagyon sok lehetőség van, ez is tetszett, ez is oka annak, hogy idejöttem. Biztos pont, biztos munkahely lehet az életben, mert közlekedni mindig kell!





Dr. Csima György adjunktus a Szent István Egyetem Kertészettudományi Karának egyetemi katedráját cserélte el a metró vezetőfűlkéjével. Mi volt az előzménye annak, hogy erre a szokatlan döntésre jutottál? Korábban is érdekelt a közösségi közlekedés és azon belül a metró?

Gyerekkorom óta vonzódok mindenhez, ami közösségi közlekedés. Nem volt autónk, mindenhová busszal, metróval, villamossal mentünk, és nekem különösen tetszett minden, ami sínen gurult. Ha ellátogattunk az állatkertbe, engem nem a krokodil, az oroszlán vagy a jegesmedve érdekelt, hanem az, hogy a Nyugati pályaudvarnál ott a kihúzó, és azt láthatom. Délutánonként el kellett vinni a Ferenc körút és a Tompa utca sarkára, hogy nézhessem, hogyan kanyarodik a villamos. És én voltam az a kisfiú is, aki ott ült a vidéki vasútállomáson és számolta a vagonokat. Attól fogva pedig, hogy már önállóan tudtam olvasni, a könyvtárból mindenféle közlekedéstörténeti könyveket kölcsönöztem, azokat olvastam. 2005-től tíz évig, évi 10 ezer km-t vonatoztam, bejártam az országot. A metró gyerekként is varázslatos világnak tűnt számomra, utazás közben figyeltem, hol áll meg, mikor fordul vissza, nézegettem az alagútban futó kábeleket, és nem tagadom, a Kontroll című film is nagy hatással volt rám, többször megnéztem.

Aztán mégsem közlekedésmérnök lettél, hanem élelmiszermérnök és élelmiszertudományokból szerezted a PhD-fokozatot.

Úgy kerültem az élelmiszer karra, mint Pilátus a Credóba. A középiskolában a tanárom-

nál nem voltam „elég jó” matekból, ezért aztán nem mentem el fakultációra, így nem tehettem emelt szintű érettségit sem ebből a tárgyból. Viszont szerettem a kémiát, meg sütni-főzni is szerettem, így aztán a Corvinus Élelmiszertudományi Karára jelentkeztem. Később, mikor az egyetemen folyamattervező szakirányon tanultam, a kötelező gyakorlatomat a Siemens hajtástechnika üzletágánál tölthettem. Itt belekóstolhattam a közlekedésgépészetbe is. Miközben az Indóházat rongyosra olvastam, folyamatosan kerestem a lehetőséget, hogy közelebb kerülhessek a közlekedéshez. Élelmiszermérnök lettem, és ott maradtam az egyetemen műszaki tárgyakat oktatni, de a példákat mindig a vasút világából hoztam. Sokszor mondták a kollégák, hogy egy eltévedt vasutas vagyok.

Egy eltévedt vasutas miért a metróvá választja?

Mikor az egyetemen elfogyott alattam – idevágó hasonlattal élve – a pályajel és a sín, vagyis gyakorlatilag megszűnt a munkahelyem, itt volt az ideje, hogy váltsak, és el kellett döntenem, hogyan tovább. A döntésem részben egy régi cimborámnak is köszönhető, aki 12 éve metróvezető, és folyton arról duruzsolt a fülemben, hogy milyen jó munkahely a metró. A metrónak számomra ma is van egy varázsa: amikor késő este ki van világítva az alagút, az semmi mással össze nem hasonlítható látvány. Emellett természetesen az anyagiak is sokat nyomnak a latban és az is, hogy így városban belül dolgozhatok.

Mit szóltak az egyetemen, amikor megtudták, hogy mi lesz az új munkád?

Mikor a dékán asszony megkérdezte, hová és miért megyek el az egyetemről, azt válaszoltam, hogy olyan visszautasíthatatlan ajánlatot kaptam, amivel élni kell. Meglepődött, amikor megtudta, hogy az új munkahelyem a metró, és még csak nem is a METRÓ áruház, hanem a földalatti. A volt kollégáim azóta is érdeklődnek, hogy megy a sorom, és többen kérik, hogy meséljek a tanfolyamról, a munkáról.

Nem bántad meg a döntésedet?

Nem bántam meg, hiszen az egyik hivatásomat felcseréltem a másikra. Az egyetemen 15 évet töltöttem, de néha hallottam csak olyant a főnökeimtől, hogy köszönöm. Itt az első hatósági vizsgámon Kovács Máté vizsgabiztos azzal indított „Gyuri, köszönöm, hogy itt vagy velünk, hogy minket választottál!” Egyértelműen megéri anyagilag is, hiszen most metró motorkocsi vezetőként docensi bért kapok. Nem lehet a két munkát összehasonlítani, összemérni, de a boltban a kenyérért mindenkinek ugyanannyit kell fizetnie.

Akkor most épp ott vagy, ahol lenni szeretnél?

Már a tanfolyamot is nagyon élveztem, elmélyedtem a tananyagban olyannyira, hogy amikor kifogytam a mesékből, a gyerekeknek a szabályzatot olvastam fel elalvás előtt, vagy amikor a gyermekeim egymásba csúsztak a csúszdán – többi apuka elképedésére –, így szóltam: drága Máté, nem volt validált* a pályajel, hogy indulhattál így fel?! A tréfát félretéve: mondhatjuk, hogy én csak vezetem a metrókat, de mégiscsak egy 2 milliárdos vason csücsülök, mögöttem olykor 1200 emberrel, akiket hazavárnak, nem mindegy, hogy együtt tudok élni, gondolkodni a vonattal, érzem-e a rezdüléseit, vagy csak annyit fogok fel az egészből, hogy én ülök elöl és én látom meg elsőnek, hogy baj lesz. Mondják, hogy fenékel kell vezetni a metrókat – én is úgy gondolom, hogy a gépet érezni kell, megérteni a belső „lelki” világát, csak így lesz a vezetési stílus szép, jó és igényes. Visszatérve a kérdésre, úgy szokták mondani, hogy a jó Isten görbe vonalakkal is tud egyenesen írni, mindkét munkahelyemen jó helyen voltam, de eljött az az idő, hogy váltani kell. Ide, a metróhoz is képes vagyok szervesen beilleszkedni ugyanúgy, mint ahogy korábban az egyetemen. Érzem, hogy jó családba kerültem.

Mi a következő céled?

Egyelőre annyi, hogy jó metróvezető legyek. Már többen kérdezték, lennének-e oktatói ambícióim. Élveztem az oktatást, ha úgy adódik, szívesen csinálnám, de szívesen megtanulnám

vezetni a régi kék vonatot is. Sokan féltettek, hogy meredek lesz a váltás, lévén elméleti ember vagyok, de én legalább esélyt akartam adni annak, hogy kipróbálhassam, hogy bebizonyíthatom, alkalmas vagyok rá, tudom jól csinálni. Van Pilinszkynek egy idevágó verse, az Infnitívusz:

„Még ki lehet nyitni.
És be lehet zárni.
Még föl lehet kötni.
És le lehet vágni.
Még meg lehet szülni.
És el lehet ásni.”

Így van ez, a lehetőségek végtelenek, én ezeket szeretném most is és a jövőben is kihasználni.

• • • • •

Konti Attila pár hónapja még gondnokként dolgozott egy idősoththonban, most pedig tanulóvezető. Életének nagy álma teljesült, amikor felvették a trolivezető tanfolyamra. Azért, hogy ez az álom kézzelfogható valóság legyen, mondhatni, az egész család összefogott. Mik voltak az előzmények, mi indította arra a családot, hogy együttesen segítsék az álmod megvalósítását?

A 22 éves fiam tisztában volt azzal, hogy kis-korom óta mi szerettem volna lenni, ő hozott haza egy prospektust az állásbörzéről. A kezembe adta és azt mondta: apa itt van a lehetőség, most már megnőttünk, megvalósíthatod az álmodat! Sokat meséltem a gyerekeimnek – hárman vannak, egy 22, egy 15 és egy 9 éves – korábban arról, hogy mivel nekünk nem volt autónk, ezért, ha valahová el akartunk jutni Rákospalotáról, busszal mentünk. Ha a belvárosban élő rokonainkat látogattuk, a nagymamám mindig trolival vitt, és mindig kerülővel kellett menni, hogy minél többet trolizhassak. A családom sokszor hallotta tőlem, hogy én nem hajóskapitány vagy úrhajós akartam lenni, hanem trolivezető. Emlékszem mekkora dolognak tartottam, amikor például a sofőr elmagyarázta, hogyan kell váltani... A dédapám az AFIT(Autófenntartó Ipari Tröszt)-nél dolgozott és mindenféle autóalkatrészeket hazahozott, a kormányt letűzte az udvaron a földbe, és én az tekergettem, ott vezettem először.

Mégis sokat vártál azzal, hogy valóban trolit vezess.

A 90-es években ugyan gondoltam rá, hogy jelentkezem trolivezetőnek, de akkor lebeszéltek róla, a csalódástól való félelem visszatartott. Tavaly szeptemberben voltunk a nyílt napon a gyerekekkel, jó kis előadást hallgattunk végig, de nem akkor döntöttem a változtatásról. Decemberben a fiam bejelentette, hogy itt lenne az ideje megcsinálnom a PÁV2-t, ő be



is regisztrált, így már nem lehetett több kifogásom. Idén márciusban aztán kilenc év után felmondtam a munkahelyemen, majd kitöltöttem az oktatótisznél a jelentkezéshez szükséges papírokat. Ahogy a családom is mondta: meg kell próbálni az embernek teljesíteni amire vágyik, hogy ne érezze később azt, hogy meg sem próbálta.

Aztán jött a COVID és a karantén...

Igen, így május 13-áig kellett várni, hogy elkezdhessem a tanfolyamot. Szerencsére az előző munkahelyemen rendesek voltak, meghosszabbították a munkaviszonyomat.

Hogy érzed magad a tanfolyamon? Milyenek az oktatók, milyenek a csoporttársak?

Nagyon jó kis csapat jött össze, az oktatók profizmusát is csak dicsérni tudom! Nagyon alapos elméleti képzést kaptunk, és a forgalomban is nagyon nagy szakértelemmel tanítanak. A csoporttársaim között vannak korábbi taxisofőrök, akik persze profibbak mint én, jobban eligazodnak a belvárosban, de ez nem szegi a kedvemet, próbálok felzárkózni hozzájuk.

Mire megjelenik a lap, már túl leszel néhány vizsgán.

Reméljük! Izgultam az eddigi vizsgák előtt is, most meg még jobban izgulok, de remélem, sikerül. Azt már mindenképpen elmondhatom, hogy vezettem trolit. Nagyon büszke vagyok arra, hogy itt lehetek! Lehet, hogy elfogult vagyok, de szerintem ez az egyik legnehezebb munka. Minden jármű fontos, de a trolis speciális, és nagyon örülök, hogy ehhez a csapathoz tartozom. A trolisok összetartanak.

Mi az, amit ezek után még szeretnél elérni?

Legalább annyira szeretném jól csinálni, hogy szeressek bejárni dolgozni. Nekem könnyű, mivel mögöttem áll a családom, mindenben támogatnak, így igazán szerencsésnek érzem magam. Az a tervem, hogy innen, egy troliról megyek majd nyugdíjba. Nincs jobb annál, mint füttyörészve dolgozni.

Konyher Mária Terézia

ZSAROLÓK ÉS ADATHALÁSZOK

- NE MI LEGYÜNK A LEGGYENGÉBB LÁNCSEM!



Idén októberben folytatódik információbiztonság-tudatosság témakörben a felhasználók érzékenyítése.

NAGY ALBERT informatikai főosztályvezető
Milyen irányba fejlődik a BKV informatikai rendszere?

A COVID megjelenésével a BKV-nál is nőtt az informatika és a digitalizáció szerepe. Már a távmunka alatt elindultak olyan fejlesztések, amelyek hatékonyabbá fogják tenni a Társaság működését, nyitunk az összes munkavállaló felé. Az a célunk, hogy valamilyen módon minden BKV-munkavállaló kapcsolatba tudjon lépni rendszereinkkel. Már most is vannak portálmegoldásaink – és folyamatosan fejlesztjük őket –, amelyekkel egyszerűbb, hatékonyabb lesz például a HR-ügyintézés, a járművezetők is információhoz juthatnak, egy Intraneten túlműtató portálon keresztül intézhetik az ügyeiket. A Társaság jelenlegi informatikai felhasználóinál – mintegy 2500-3000 fő – ez a lehetőség már adott. A nyitással viszont nagyobb kockázatnak is tesszük ki a rendszereinket, hiszen minden, ami informatika, magában hordozza a biztonsági kockázatot. Nagyon fontos, hogy már a felhasználó oldaláról védelmi funkciókat építsünk be – nem csak az új informatikai rendszerekben, de a fejekben is. A COVID miatt pedig idén még aktuálisabb lesz információbiztonsági kampányunk.

TÓTH KRISZTINA információbiztonsági csoportvezető
Mondana nekünk néhány információt a kampányról?



Szolgáltatásaink bővülésével együtt fontosnak tartjuk a felhasználók képzését is. Az idei kampányunkra az Európai Kiberbiztonsági Hónapban, októberben kerül sor. A munkavállalókat magánemberként is érinti a személyes adatok védelme, vagyis az információbiztonsági ismeretek otthon és a munkahelyen egyaránt

fontosak. Az Intranetről elérhető e-learning tananyagunk totójának fődíja egy iPad lesz – érdemes tehát velünk tanulni és játszani is! Ahogy tavaly, a kampányhoz ismét kapcsolódott egy adathalász szimuláció, amely egy COVID témájú e-mail és adatbekérő weblap segítségével zajlott júliusban. A BKV informatikai felhasználói azt is megtudhatják majd, hogy jól vagy rosszul reagáltak erre.

SOLYMOS ÁKOS külső szakértő

Ha jól tudom az adathalászat lesz az egyik heti téma. Mi lesz a többi? .



Az adathalászat mellett a zsarolóvírusok is szóba kerülnek a harmadik héten, mert ezek ma már egész cégek működését képesek leállítani – több multi is áldozatukká vált az utóbbi hetekben. Első héten a GDPR-t, vagyis a személyes adatok védelmét vizsgáljuk, másodikon az internetes vásárlás veszélyeire hívjuk fel a figyelmet, végül a BKV alkalmazottait, mint szülőket szólítjuk meg. Ha tudjuk ugyanis, hogy gyermekeink mire használják az Internetet, kikkel lépnek kapcsolatba, milyen adatokat adnak meg magukról és a családról, akkor szülőként fel tudjuk ismerni ennek veszélyeit és hatékonyabban tudjuk megvédeni őket.

Hradzski Róbert

A MASZKOS BUSZOKTÓL A VIRTUÁLIS NYÍLT NAPOKIG

A járványügyi védekezésorozat egyik legkomolyabb intézkedése kétséget kizáróan a tartós otthoni munkára, azaz a home office-ra való berendezkedés volt, ezzel is minimalizálva a meg- és átfertőződés esélyét. A rendelkezés valóban segítette a vírus elleni küzdelmet, viszont gyakorlatilag egyik napról a másikra „vágott el” minket a társas érintkezés lehetőségétől, a rokonokkal, barátokkal, kollégákkal való aktív kapcsolat-tartástól. Mondhatni, kizárólag a virtuális térre szűkültek az alternatívák, legyen szó egyeztetésekről, megbeszélésekről vagy éppen a kommunikációs tevékenységről.

Bármennyire is éreztük, hogy ez a fajta kapcsolattartás nem helyettesítheti a „valós” találkozásokat, a rendezvényeket, nyílt napokat, igyekeztünk olyan jelenléteket kialakítani a közösségi felületeken, ahol minden érdeklődő értékkel, komoly tartalommal, kellemes időtöltéssel tudta feldobni a bezárkózás nehéz heteit.

Már a járvány előtt is erőteljesen használtuk a közösségi felületeket, ennek a tevékenységnek a szerepe, jelentősége pedig a vírus első hullámában még inkább felerősödött. Facebook-oldalunkon rendszeresen közzétesszük azokat a saját tartalmakat, amik elengedhetetlenek a teljes körű tájékoztatáshoz, valamint érdekes és releváns információkkal bírnak az érdeklődők számára. Ezen kívül „külsős”, de aktuális hírek, cikkek, beszámolók, képgalériák és videók megosztásával tettük – tesszük most is – még inkább felhasználóbaráttá, informatívá és szórakoztatóvá az oldalunkat.

Kedvenc borítók

A felhasználók az oldalunk felkeresésekor elsődlegesen a borítóképet látják meg, így nagyon fontos, hogy az első benyomáson túl olyan üzenettel találkozzanak a látogatók, ami a BKV fő mondanivalóját is közvetíti.

Kék metróban jártam

A járványhelyzet kezelésére hozott intézkedések (home office, karantén) óhatatlanul is kihatottak mindannyiunk közérzetére. A pozitív gondolatok, vidám pillanatok ebben az időszakban különösen fontosak voltak, ezért a BKV minden reggel, az első nappali járat indulásakor napindító dallal kedveskedett



a vírus elleni védekezést, a maszkviselés fontosságát hangsúlyozó borítónk



a Sikló évfordulójának hirdető borítónk

a követőknek. A repertoárban minden korosztály megtalálhatta a számára kedves számokat, legyen akár a rock, a rap, vagy az elektronikus zene rajongója. Az előadók között szerepelt többek között Rúzsa Magdi, Szalók Ági, Dész László, a Wellhello, a Halott Pénz, vagy a Magashegyi Underground.

Maszkos leányt láttam

Egy olyan, időszakos aktivitásunk volt ez, amiben a felhasználókat ösztönöztük a BKV-hoz, a közösségi közlekedéshez kapcsolódó locsolóversek megírására. Az ünnepi időszakban is sikerült nagy számban bevonnunk a felhasználókat a felhívásba.

Egyik követőnk verse: Kék metróban jártam/
Maszkos leányt láttam,/El akart hajolni,/Nem szabad locsolni?

Virtuális múzeumlátogatás

A Deák téren és Szentendrén üzemelő múzeumaink a BKV és a közlekedéstörténet olyan tárgyi hagyatékaival várják a látogatókat, amik egyedi és részletes bepillantást engednek

a magyarországi közlekedés történelmébe. Az intézmények a kialakult helyzetben ugyan zárva tartottak, de a látogatóknak így sem kellett szomorkodniuk, hiszen lehetőségük volt egy virtuális sétát tenni mindkét múzeumunkban – a Facebookon pedig minden nap képes múzeumi összeállítást közzétenünk.



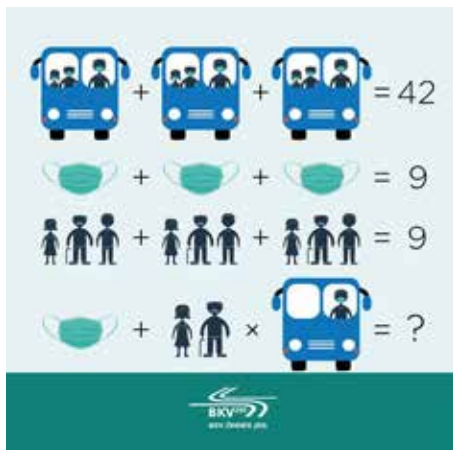
a virtuális sétákat hirdető bejegyzéseink

#napképe

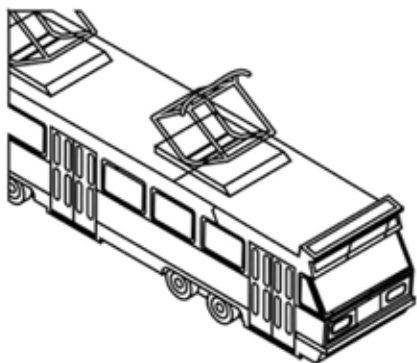
A tapasztalatok szerint az egyik legsikeresebb online akciónk – ami nagy számú érdeklődés mellett jelenleg is tart – a #napképe felhívásunk. Ebben az interaktív eseményben arra ösztönözzük követőinket, hogy küldjék meg számunkra a közösségi közlekedéssel, a BKV-val kapcsolatos képeiket, legyen az egy járműfotó vagy egy megállót vagy az utazás szépségét, különlegességét megörökítő felvétel. TOP10-es rovatunkban a hozzánk beérkezett fotókból szemezgetünk és mutatjuk be azt, kinek mit jelent(ett) a koronavírus alatti „kihalt” közlekedés.

Színezők, dalok, játékok

A járványhelyzet, valamint a hozott intézkedések a gyermekek számára sem voltak könnyűek, ezért rájuk és persze az őket vigyázó felnőttekre is gondoltunk. Tapasztalatunk szerint már a legkisebb korosztály is érdeklődik a BKV járművei iránt, így igyekeztünk a fiatalabb rajongóink kedvében is járni: színezőket, különbségkereső és logikai képeket töltünk fel Facebook-oldalunkra, és voltak reggelek amikor egy-egy közlekedéshez vagy éppen járműhöz kapcsolódó gyerekdallal kezdtük a napot. A nagyobbak számára pedig elmpalérozó kvízeket készítettünk, amelyek megoldását a közlést követő napon tettünk közzé.



napi agytorna és színező



Virtuálisan a telephelyen

Társaságunk legnagyobb érdeklődéssel bíró rendezvényei a minden évben meghirdetett nyílt napok. Az eseményeken a közlekedésbarátok, a járműkülönlegességek kedvelői, de még a gyerekek is megtalálják a számukra legszimpatikusabb programokat. Szakértő kollégák segítségével sikerült öt nyílt napot is megrendeznünk virtuálisan, az online térben. A minden esetben pénteken 11 órára meghirdetett programot egy-egy esetben több ezren is figyelemmel kísérték. Elvittük az érdeklődőket a Szépilona Kocsiszínbe, a Budafok Kocsiszínbe, valamint a Hungária Kocsiszínbe, a Trolibusz Divízióhoz, végül pedig az M2 Fehér úti járműtelepére. Utóbbit több mint 15 ezer érdeklődő nézte már meg.



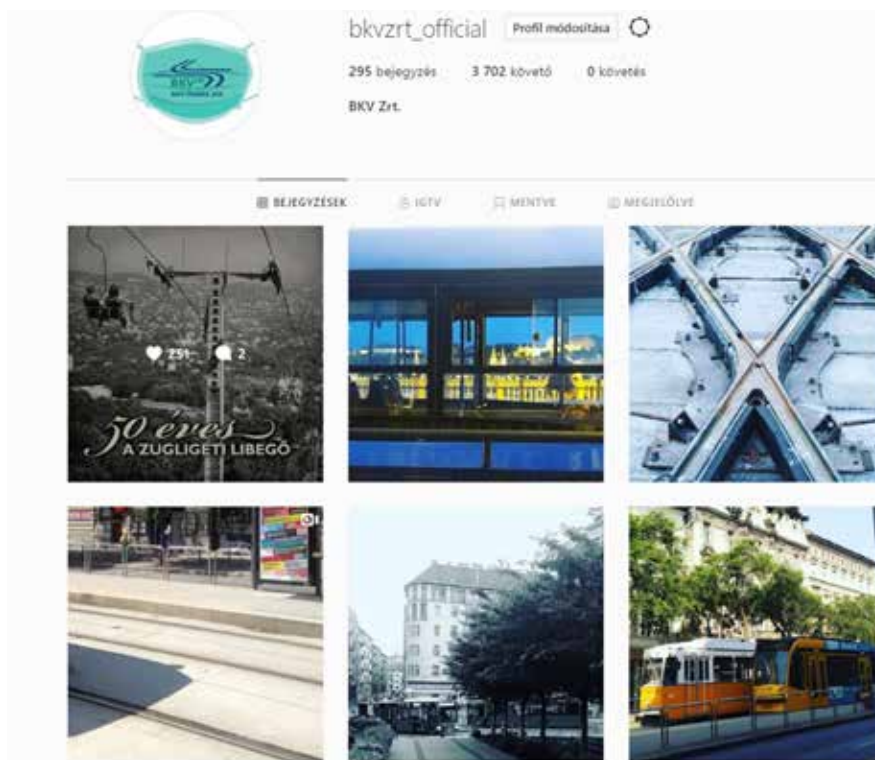
virtuális telephelylátogatás a Trolibusz Divízióban

BKV - Szeretem csinálni! - nyilvános Facebook-csoport

Társaságunk egyik legerősebb, legautentikusabb felülete a „BKV - Szeretem csinálni!” nyilvános Facebook-csoport, ami megfelelő keretet ad arra, hogy jelenlegi és volt kollégáink, hozzátartozók, közlekedésbarátok és BKV-szimpatizánsok egy helyen, ellenőrzött és kulturált módon ismerhessék meg egymást és mutathassák be munkájukat a tagoknak. A fókusz az egyéni történeteken, emlékeken, nosztalgizáson van. A kollégák munkájának megbecsülését, valamint a csoport jelentőségét jól mutatja, hogy a tagjaink között tudhatjuk Karácsony Gergely főpolgármestert is, aki saját Facebook-oldalán osztotta meg kollégánk, Bartók Mária Katalin bejegyzését.



Karácsony Gergely megosztása



Instagram

Az Instagram felhasználási sajátosságából eredően ezen a felületen továbbra is a képekre, rövid videókra fektetjük a hangsúlyt. Az érdeklődők száma folyamatosan növekszik, lapzár-

takor a 3702 követőnk 300 tartalmas és szó- rakoztató bejegyzéssel nem csak megszólítjuk, hanem a közlekedésbe is bevonjuk.

Fenyvesi Máté



VÍRUS ÉS BIZTONSÁG

Ez év márciusától egy eddig ismeretlen jelenség lépett mindnyájunk életébe, amely kijárási korlátozással is járt, hatással volt a közösségi közlekedésre – és így a közlekedés biztonságára is.

A kevesebb jármű az utakon természetesen megkönnyítette a közlekedésünket, de a stressz, a nagyobb felelősség jelen volt az utakon közlekedő kollégáink munkájában, amelyet példaértékűen sikerült teljesíteni ebben a feszültséggel terhes, közel háromhónapos időszakban is.

Azonban az esetenkénti kedvező változás mintha lankasztotta volna néhányunk figyelmét, ugyanis például kisiklás, elterelődés és sajátjármű összeütközéses balesetekből közel ugyanannyi történt a kevesebb utaslétszám és a kisebb járműforgalom ellenére is.

Nézzük mi az, ami könnyebb lett: a forgalom sűrűsége régóta nem tapasztalt mértékben csökkent, főleg az első hónapban, így könnyebben tartható volt a menetidő. Csökkent valamelyest az utaslétszám is (az utasbalesetek aránya mintegy 50%-al esett vissza, szintén jellemzően inkább az első 1 - 1 ½ hónapban). A kötelező maszkviselés betartása viszont nehezítette a megszokott ritmusban végzett napi munkát, és az első ajtó lezárásának hatására némileg megnövekedett az utaskonfliktusok száma is.

Mindent összevetve járművezető kollégáink a tőlük megszokott, professzionális módon végezték feladataikat ebben az eddig ismeretlen helyzetben is. Ne dőljünk azonban hátra, hiszen minden valószínűség és előrejelzés szerint nyakunkon van egy vészjóslóan

hasonló időszak – egy „második hullám” – a maga újabb, ismeretlen kihatásaival. Próbáljunk meg még jobban koncentrálni, hogy az átmenetnek érzett könnyebbségek – a már fent említett kisebb jármű-, és utasforgalom – megjelenésekor se feledkezzünk meg a kötelező óvatosságról. Értékelve az elmúlt több hónapos időszakot elmondhatjuk, hogy a vírus hozta veszély ellenére nőtt a biztonság.

Ehhez kívánunk minden kollégának jó egészséget, sok sikert és balesetmentes közlekedést!

Zombori László

FÉL ÉVSZÁZAD ÉG ÉS FÖLD KÖZÖTT – 50 ÉVES A JÁNOS-HEGYI LIBEGŐ

A ZUGLIGETBŐL A JÁNOS-HEGYRE VEZETŐ LIBEGŐT, MAGYARORSZÁG ELSŐ SZEMÉLYSZÁLLÍTÓ DRÓTKÖTÉLPÁLYÁJÁT 1970-BEN ADTÁK ÁT. A KÜLÖNLEGES KÖZLEKEDÉSI ESZKÖZ ÖTVEN ÉVE TÖRETLEN NÉPSZERŰSÉGGEL SZOLGÁLJA KI A FŐVÁROSI PANORÁMÁBAN GYÖNYÖRKÖDNI VÁGYÓ UTASOKAT.



Az első tervek

Az első drótkötélpályát 1873-ban Németországban, a Halle melletti Teutschenthalban építették Adolf Bleichert tervei szerint. Magyarországon a kezdeti elképzelések a két világháború között születtek, a Zugligetből a János-hegyre vezető kábelvasút tervét 1933-ban íj. Hantos István mérnök készítette el. Az ötlet ígéretesnek tűnt, mivel ekkoriban a zugligeti villamostól vagy a fogaskerekű vasúttól csak másfél órás sétával lehetett eljutni a turisták és síelők által különösen kedvelt János-hegyre, Budapest legmagasabb pontjára, ahová az erdők és a turistaútvonalak mellett az 1910-ben épült Erzsébet-kilátó is kirándulók tömegeit vonzotta. Az engedélyezési eljárás elkezdődött,

de az előkészületek nagyon nehézkesen haladtak, majd a második világháború is közbeszólt, így a megvalósításra még évtizedeket kellett várni. Bár a háború után a korábbi terveket leporolták, sőt – a budai hegycsúcsok elérésére – egy egész drótkötélpályás hálózat megépítése is szóba került. Az elképzelésekből végül nem lett semmi, az 1950-es években a hegy tetején épült katonai hírközlő bázis miatt a kérdés hosszú időre feledésbe is merült.

Álomból valóság

1967-ben a XII. kerület vetette fel újra a drótkötélpályát megépítését. Több lehetőséget mérlegelve a korábbi, Hantos-féle terveket kissé módosítva jelölték ki a helyszínt.

A kivitelezéssel kapcsolatban több vélemény állt egymással szemben. Három bevált típus: a kisbusz méretű nagykabinokkal működő, ingajáratú kötélpályája, a 4-6 fős kiskabinokkal üzemelő körforgalmú pálya vagy az egy szállítóköteles, kétszemélyes, nyitott függőszékes megoldás közül kellett választani. Utóbbi esetében többen tartottak tőle, hogy az utasok félni fognak a mozgó székekbe való ki- és beszállásnál, végül mégis ez a – leggazdaságosabbnak bizonyuló – változat nyerte el a döntéshozók támogatását.

Az építési munkálatok az Út- és Vasúttervező Vállalat, az UVATERV (Sidlovits József és Frankó Endre) tervei szerint az Országos Bányagépgyártó Vállalat kivitelezésében 1969



márciusában kezdődtek, másfél évvel később pedig már utazni is lehetett az 1040 méter távolságot és 262 méter szintkülönbséget áthidaló új közlekedési eszközön. A munkálatokhoz a hazai ipar szállította az építőanyagokat, a függőszékeket és a speciális drótkötelet viszont – a kötélpályák terén jóval nagyobb tapasztalatokkal rendelkező – Ausztriából, a Brüder Girak cégtől szereztek be. A kötélpálya megtartására és továbbítására 17 darab, gumibetétes görgőkkel ellátott, pirosra festett acélállványt állítottak. Az alsó és felső állomáson található kerekeken átvetett, 2300 méter hosszú, 26 mm átmérőjű végtelenített drótkötél mozgatására a felső állomásra villanymotort telepítettek. A villanymotor meghibásodása esetén egy benzinmotor (kezdetben egy Trabant 601-es, később egy 1300-as Lada motorja) biztosította az utasok szállítását az állomások között. A kötélnél haladási sebességét nagyjából a sétatempónak megfelelően állították be. Az utasok mozgás közben szállhattak be a 101 nyitott, kétszemélyes függőszék valamelyikébe, amelyen a két állomás közötti távolságot 12 perc alatt tehették meg. A 102. székpár szelőként szolgált, utasszállításra nem használták.

Hegyremegy vagy Zitye-Zötty?

Az 1970. augusztus 19-én ünnepélyes keretek között átadott új közlekedési eszközt másnap, augusztus 20-án az utazóközönség is birtokba vehette. Már az első napon ezrek keresték fel. A megnyitáskor egy menet 5 forintba, egy oda-vissza jegy 7 forintba került.

A kezdetben csak zugligeti vagy János-hegyi kötélpályaként emlegetett közlekedési eszköz egy nyilvánosan meghirdetett névpályázat mintegy tízezer javaslatából (pl. Hegyikopter, Janikopter, Huza-vona, Páros-János, Jánoshegyi Zümmögő, Hegyi-dongó, Égi taliga, Fotellift, Ördögszékér, Rep-ülés, Zitye-Zötty, Hegyremegy, Zuglibusz) kiválasztva keresztelték a ma is használatos Libegő névre. Bár hivatalosan továbbra is János-hegyi Légpálya maradt, az utasok körében gyorsan elterjedt az új elnevezés, ahogyan a „libegőzés” is azonnal népszerűvé vált. A libegő utasai egyedülálló panorámában gyönyörködhetnek, tiszta időben nemcsak Budapestet, a főváros környékét is be lehetett látni róla. A pálya alatt gyalogsétány és lépcsősor, erdő, illetve sétautak húzódtak.

Az átadását követően a Libegő kihasználtságának növelése érdekében rövidesen sípályát is terveztek a területre, építését azonban egy halálos baleset miatt leállították.

A Libegő népszerűségének hatására már az 1970-es években születtek javaslatok (a Szechenyi-hegyre, a Hármashatár-hegyre és a Gellért-hegyre felvezető) további felvonó kötélpályák építésére is, végül ezekből sem valósult meg semmi, a János-hegyi Libegő Budapest mai napig egyetlen személyszállító drótkötélpályája maradt.

Ötven éve az utasokért

A Libegő környéke a következő években kissé átalakult, a kötélpálya alatt modern lakóházak emelkedtek, az alsó állomáshoz vezető

zugligeti villamost megszüntették, de a különleges közlekedési eszköz változatlanul kedvelt maradt a turisták körében.

Az utazás biztonságára a kezdetektől nagy gondot fordítottak. A tartóoszlopokra hangszórókat szereltek, amelyek segítségével üzemzavar esetén tájékoztathatták az utasokat. Az állomási ügyeltesek nemcsak a felszállásnál nyújtottak segítséget, a nehezebben mozgó utasok üléseit piros zászlócskával látták el, hogy a leszállásnál is fokozottabb figyelmet kapjanak. A kötélpályán folyamatos ellenőrzéseket és karbantartásokat végeztek, illetve tartanak a mai napig. Ennek része szükség esetén a megnyúló kötélnél rövidítése, a csapágyak, görgők cseréje. A szállító drótkötelet tízevenként szükséges cserélni, húszévente pedig az előírások szerint teljes rekonstrukciót kell végrehajtani. Többször sor került már az ülések, valamint a hajtórendszer korszerűsítésére is. Utóbbi lehetővé tette a menetidő – immár 15 percre való – meghosszabbítását, a differenciált sebességet vagy szükség esetén a teljes megállítást is. Az 1990-91-es felújítás során a Libegő arculata is megújult némileg, ekkor kapták a tartóoszlopok a környezethez jobban illeszkedő, zöld színüket.

A különleges közlekedési eszközt az első hét évben az építető XII. kerület üzemeltette. 1977-ben került a BKV-hoz, és néhány hosszabb-rövidebb kitérő után 2010-től újra a társaság kezelésében működik. Az időjárás függvényében egész évben várja utasait.

TOP 10 VAN KÉPÜK HOZZÁ

Kellemes meglepetés volt számunkra, hogy Facebook-oldalunkon jelenleg is futó #napképe felhívásunk mennyi embert szólított meg. Az akció során a követőink, a közlekedésbarátok és fotósok közösségi közlekedéssel kapcsolatos képeit vártuk és várjuk, amiket az oldalunkon utána megosztunk. Érdekes, ahogyan a képekről visszaköszön, kinek mit jelent ma a budapesti közlekedés, melyek azok a részletek, amik megragadják a figyelmet, és mik azok a sajátosságok, amik inspirálják ezekben a képeknek a megszületését.

Mostani TOP 10-es rovatunkban a beérkezett képek közül mutatunk pár – szubjektíven válogatott – alkotást.

Fenyvesi Máté



Garda Róbert



Kancsuka Attila Zoltán - metróvezető M3



Képes Rita



Palczert Zoltán



Rátkai Rudolf

TOP 10



Sule György



Terebesi Áron



Tompa Attila



Törő Ágnes



Varga Jenő

EZERNYI EMLÉKET ŐRZŐ LABIRINTUS

– A BKV-SZÉKHÁZ TÖRTÉNETE

Társaságunk székháza a VII. kerületben található, Erzsébetváros Budapest legkisebb területű, de legnagyobb népsűrűségű kerülete 1873-ban, a város egyesítéskor jött létre. A kiskörút vonalában húzódó, a középkori városfalon kívüli Felsőkülváros 1734-ben még csak 11, 1792-ben már 559 házat számlált. Szerkezetét az elsőként kialakult utcák: a Király utca, Dob utca formálták. Az Akácfa utcát az 1760-as években a Bobics és Jambricskó-féle kertek felosztásával hozták létre, eredetileg csak a Dohány és Dob utcát kötötte össze. Később a Király utcáig kivezették, és német nevét (Akazien Gasse) Akácfa utcára magyarosították. Az elnevezés apropója a korábban ide telepített sok akácfa volt, a XVIII. században vendéglő is működött itt ezen a néven. A terület fejlődésének a Nagykörút kialakítása adott lendületet az 1870-es években.

A BVVV (Budapesti Városi Villamos Vasút) első székháza még egy egyszintes kis épület volt a Kertész utcában, amit aztán 1892-ben a Kertész utca 10. szám alatt a háromemeletes és az akkori viszonyokhoz képest igen modern berendezésű épület követett, amelyhez 1898-ban az udvari szárny, 1902-ben pedig négyemeletes utcai épületrész csatlakozott a Kertész u. 12. alatt. Amikor 1923-ban megalakult a BSZKRT, hét egymástól távol fekvő épület irodaállományát kellett ésszerűen egy központi helyen elhelyezni. Leghelyesebbnek az a megoldás kínálkozott, hogy a BVVV Kertész utcai igazgatósági épületét bővítsék. Az igazgatósági épület nagy udvarán állott régi áramfejlesztőtelep üzemét már korábban megszüntették, s az így nyert területnek csak egy részét foglalta el az új áramátalakító állomás. A Kertész utcai telekkel határos Akácfa utcai telek a Ferenc József Földalatti Villamos Vasút Rt. tulajdona volt. E telek megvásárlásával a cég a Kertész utcától az Akácfa utcáig terjedő, központi fekvésű 6250 négyzetméternyi területre tett szert. Az új igazgatósági épület a BSZKRT magasépítési osztályának tervei szerint épült 1925-26-ban kétféle aranykoronáért, amit a korabeli sajtó fényűző luxusnak minősítve bíralt. A neobarokk stílusú, ötemeletes épület Akácfa utcai homlokzatát és a belső kialakítást Wälder Gyula műegytemi tanár tervezte. A Kertész u. 12. alatt a -2. pincszinten óvóhely céljára szolgáló helyiségeket alakítottak ki.



A BVVV első székháza 1889-ből



Akácfa utcai főépület anno



Kertész utcai homlokzat - harmincas évek

A -1. pincszinten, illetve az alagsorban kapott helyet a kazánház és a gépészet. A földszinten, a belső udvaron helyezkedik el az a trafóház, amely a Nagykörút villamoshálózatát szolgálja ki, valamint az úgynevezett „gomba”, egy fedett nyitott beálló, amely eredetileg lovaskocsik, ma gépkocsik parkoltatására szolgál, közepén zárt soförtartózkodóval. A húszas években csatolták az épületegyütteshez az 1860-as években épült, egyemeletes, korábban magántulajdonban lévő, romantikus homlokzatú Kertész u. 16. szám alatti házat is. Az épületkomplexum utolsó elemeként 1934-ben épült meg a Kertész utca 14. szám alatt a még önálló BHÉV igazgatósági épülete.

A mai épületegyüttes (a Kertész utca 16-ot kivéve) tehát különböző közlekedési cégek

irodaépületeiből született 1892 és 1934 között. Ennek köszönhetően az épületszintek itt-ott különbözőek, a Kertész utca 10. szám alatti épületre később emeletráépítés is történt, a trafóház is bővült egy irodaszinttel. Ötödik emelete csak az Akácfa utcai frontnak van, ide hoz fel a főbejáratról a páternoszter, amely Budapest egyik utolsó körforgó személyfelvonója. Nemigen van olyan kolléga, aki még nem keveredett el a néhol labirintusszerű épületben, mégis – talán minden kolléga nevében mondhatom –, hogy magunkénak érezzük, szeretjük, megbecsüljük!

Hradzski Róbert

(Forrás: Budapest közúti vasúti közlekedésének fejlődése, 1934, Az Est, 1926 április.)



fotó: Lovas Gábor

Hirdetés

JOGOSÍTVÁNY KEDVEZMÉNNYEL!

A tandíj első részlete BKV-s dolgozóknak, illetve hozzátartozóinak jelentős kedvezménnyel, 30.000 Ft helyett 20.000 Ft.

Tankönyvet, órai anyagot ajándékba adunk.
Tanfolyamok havonta folyamatosan indulnak

Címünk: 1143 Bp. Hungária krt. 136.

Elérhetőségünk: 06 20 323 46 88

(egész nap és hétvégén is hívható),

06 1 321 7008 H-K-Cs 13:00- 17:00 hívható.

A CAVIDENT FOGÁSZATI KFT. MOST RENDKÍVÜLI AKCIÓT HIRDET!

A BKV és BKK dolgozóinak és nyugdíjasainak:

Porcelán korona 39.000 Ft-tól

Cirkon fémmentes korona 53.990 Ft!

Egyes kezelések árából további jelentős kedvezményt adunk!

Nézze meg akcióinkat a www.cavident.hu oldalon, a BKV-s árak oszlopban. Egészségpénztári kártyával is lehet fizetni, de egyszerre csak egy kedvezményt lehet érvényesíteni.

Kérjen időpontot a 461-6500 / 29156 vagy a 29155 melléken.

MOZGÁSBAN MAGAZIN

A Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság magazinja • www.bkv.hu • bkvzrt@bkv.hu • 2020. ősz
Lapigazgató: Dr. Székelyné Pásztor Erzsébet • A szerkesztőbizottság tagjai: Buday Ágota, Gulán András, Hagymási Gergely, Kis Csaba Pál, Molnár György, Nemezc-Novák Zsuzsanna, Szirbek-Gucsi László • Szerzők: Demjén Anikó, Konyher Mária, Kovács Edina Barbara, Gyórfi Judit, Fenyvesi Máté, Hradzski Róbert, Kárpáthegyi Bálint, Sándor Béla, Zombori László, Horváth János (borítókép) • Design: Bene Tamás
Szerkesztőség: 1980 Bp.VII., Akácfa u. 15. Tel.: 461-6500/11973 • mozgasbanmagazin@bkv.hu • Kiadja a BKV Zrt. 1980 Bp.VII., Akácfa u. 15.
ISSN 1786-1845 Nyomdai munkálatok: Conint-Print Kft. • 1115 Budapest, Bartók Béla út 105-113. • Ügyvezető igazgató: Váradi Attila

INFORMÁCIÓBIZTONSÁG TUDATOSSÁGI KAMPÁNY HÓNAP – OKTÓBER

„B” mint: **B**iztonság
KV



NE **TE** LEGYÉL A LEGGYENGÉBB LÁNCSEM!

Kövessd a kampányt a Salamomon, olvasd a hírleveleket
és vedd részt a játékokban az értékes nyereményekért!



A fődíj egy iPad!
10,2", 32 GB, Wi-Fi