

MOZGÁSBAN

LII. ÉVFOLYAM, 2020.

IV. SZÁM

MASZKBAN UTAZUNK



KEDVES KOLLÉGÁK!

A vírushelyzetre és a növekvő esetszámmra való tekintettel, kérünk Titeket, hogy amennyiben az alábbi tünetek jelentkeznek nálatok,



rosszullét



fejfájás



láz

keressétek fel a háziorvosotokat és jelezzétek feletteseiteknél a történeteket.

#vigyázzunk egymásra

Tisztelt Munkatársak, kedves Kollégák!

A tavaszi szám beköszöntőjében még csak jövőidőben beszéltem a koronavírus járványról, ami mára sajnos mindennapi életünk kikerülhetetlen részévé vált. A tavaszi karantén után nyáron szerencsére fellélegezhettünk, de mára újra a COVID-dal kapcsolatos korlátozások, a megbetegedések számának növekedése nehezíti az életünk.

Rendkívüli időszak áll mögöttünk, rendkívüli napokat élünk meg és fogunk megélni a következő hónapokban. A naponta érkező rossz hírek között azonban találni pozitív eseményeket. Mindennapi jó hír, hiába nincsenek vele tele az újságok, hogy Társaságunk a legnagyobb bonyodalmak között is biztosan üzemelteti a főváros közösségi közlekedését, munkatársaink a járvány tombolása idején is helytállnak minden pozícióban. Ez a helytállás és ez a biztos üzemelés az, ami számomra igazán rendkívülivé teszi ezt az időszakot. Bár körülvesz minket a bizonytalanság mégis vannak biztos fogódzók. Ilyen biztos fogódzó a BKV, ahol a járvány okozta gazdasági nehézségek dacára is minden kollégám kiszámítható, biztos körülmények között dolgozhat.

Újra köszönöm minden egyes munkatársamnak, hogy a megszokottól eltérő, szinte szélsőséges körülmények mellett is folytatni tudtuk, és folytatni tudjuk hétköznapi munkánkat. A garázsokból, kocsiszínekből minden hajnalban kigördülő járművek mellett hatékonyan elvégzett munkánkról tanúskodik, hogy idén is rendben zajlottak az ütemezett villamospálya-felújítások,



a terveknek megfelelően elkészült és átadásra került a Haller delta beruházása, és közel sem utolsó sorban az M3 metróvonal felújított déli szakaszán is újra teljes a forgalom.

Mikor kézbe vesszük a Mozgásban Magazin 2020-as téli számát, már csak egy bő hónap, talán az egyik legnehezebb hónapja van hátra az idei évből. A még ránk váró munkához mindenkinek kitartást és erőt kívánok! Szívből kívánom, hogy karácsonykor, a szeretet ünnepén mindenki békecsendben és, ami most nagyon fontos, egészségben tudjon ünnepelni és pihenni szerettei körében!

Bolla Tibor
vezérigazgató

TARTALOM

HÍREK	4
IGAZGATÓSÁGI GONDOLATOK	7
MKSZ: PÉCS.....	10
JOGI ESETEK	11
INTERJÚ: TÜTTŐ KATA	12
BIZTONSÁGOS BARANGOLÁS.....	14
BALÁZS MÓR DÍJ.....	15
NAPTÁR.....	16

M3 REKONSTRUKCIÓ	18
ZÖLDRE VÁLT A BKV.....	19
NÉGY FÁZIS VESZÉLYEI	21
BKV-NAK SZERETETTEL	22
INTERJÚ: A BERTUS	24
ZSEBKENDŐBE KÖHÖGJ TÜSSZENTS!	26
TOP 10: JÁRMŰMASZK.....	28
RETRÓ: A VILLAMOSKÖZLEKEDÉS HŐSKORA	30

MINDENNAPI HŐSEINK Flámis Gabriella és Egeresi Norbert az Óbudai Divízió autóbuszvezetői és Németh Attila járművezető tanuló gyors segítségének köszönhetően már jól van az a teherautó sofőr, aki október 12-én a korai órákban a Huszti úti kereszteződésig bírta a vesegörcs okozta kínokat. Itt hívta segítségül kollégáinkat a szembejövő teherautó vezetője.

A segítségkérésre Flámis Gabriella reagált elsőként, de pár perccel később a helyszínre érkezett Egeresi Norbert is. Hárman segítettek ki a teherautó vezetőjét a fülkéből és azonnal mentőt kértek hozzá, akik további kivizsgálás céljából kórházba szállították. Kollégáinknak még egyszer köszönjük a helyállást és gyors gyógyulást kívánunk a teherautó vezetőjének.



Hírek

BÉRÜGYFÉLSZOLGÁLAT – ISMERED? A Jövedelem-elszámolási Osztály ügyfélszolgálat 2019 februárjában kezdte meg működését abból a célból, hogy a munkavállalók munkabérről és társadalombiztosítási ellátásaival kapcsolatos ügyintézése szakterületektől függetlenül egy helyen valósuljon meg.

Az eltelt több mint másfél év beváltotta az ügyfélszolgálathoz fűzött reményeket, azaz sikerült egy olyan szolgáltatási rendszert kialakítani, amely a hét minden napján lehetővé teszi – hivatali munkaidőben – a telefonos és elektronikus (e-mail), valamint heti egy alkalommal a személyes adat és információkérés, ügyintézés.

Örömmel látjuk, hogy a Társaság munkavállalói mennyire nyitottá váltak az elektronikus ügyintézés lehetőségére.

A jövőbeli célok között szerepel az online ügyfélszolgálat kialakítása is, ahol a munkavállalók már az otthonaikból tudnak interneten ügyet intézni. Az új ügyfélkapcsolati rendszer további lehetőségeket nyithat meg a még gyorsabb, hatékonyabb, korszerűbb ügyintézés terén.

Az ügyfélszolgálat az alábbi munkafolyamatokban segíti a Társaság munkavállalóit:

- bérről, társadalombiztosítással és a letiltással kapcsolatos információkérés
- kilépő munkatársak teljes körű iratanyagának átadása, átvétele
- kereseti kimutatások
- jövedelemigazolások
- munkáltatói igazolások
- jövedelem-elszámolással kapcsolatos dokumentumok, nyomtatványok kitöltéséhez segítségnyújtás
- keresőképtelenség, CSED, GYED ellátásokkal kapcsolatos ügyintézés, igénylés benyújtása; bérkifizetési jegyzék tartalmával kapcsolatos információk.

A Bérügyfélszolgálat elérhetőségei:
Budapest, Akácfa utca 15. I. emelet 148.
Telefonszám: 1-461-6500 /11-202-es mellék
E-mail cím: berugyfelszolgalat@bkv.hu



ELINDULT A PESTI FONÓDÓ November 6-án Karácsony Gergely, Budapest főpolgármestere és Bolla Tibor, a BKV vezérigazgatója átadta a pesti fonódó villamoshálózat első elemét, a Haller delta projektet, mely az idei év egyik legjelentősebb villamosközlekedést érintő fejlesztése.

Az újonnan létesült összeköttetésnek köszönhetően hosszabb távon a főváros egy új hálózati kapcsolattal gazdagodhat, növelve ezzel a villamosokkal átszállás nélkül elérhető helyszínek körét. Mindezek mellett pedig egy újabb lépés történt a kötöttpályás, egyben zöldebb közösségi közlekedés előnyben részesítése felé Budapesten.

A Haller delta projekt kiviteli tervei 2019-ben készültek el a BKK megbízásából. Ezt követően a Fővárosi Önkormányzat és a BKV Zrt. között 2020 áprilisában kötött, 1,8 milliárd forint összegű fejlesztési megállapodás tette lehetővé a munkák elindítását 2020. május 23-án.

A Haller utca és a Soroksári út találkozásánál megépült új villamosvágány elkészülésének időpontja nem véletlenül esett egybe az M3 metró középső szakaszán induló felújítási munkákkal: a vágánykapcsolat megépítésével közvetlen kötöttpályás kapcsolat jött létre a Haller utca felől a 2-es villamos belvárosi szakasza felé, így a november 7-étől az új vágányon közlekedő 2M villamossal a Nagyvárud térről közvetlenül elérhető a belváros. Az új villamosjárat a Keleti pályaudvartól indulva a 24-es vonalán éri el a Nagyvárud teret, majd a Haller utcáról a Soroksári útra fordulva a 2-es villamos útvonalán a pesti rakparton keresztül a Jászai Mari térig jár, kiszolgálva a belváros számos csomópontját.

A projekt összetettsége miatt a villamosforgalmat nem érintő munkálatok várhatóan még az év végéig zajlanak.

A SPORT JEGYÉBEN – ULTRABALATON ÉS SPAR BUDAPEST

MARATON Idén 14. alkalommal rajtolt el Magyarország legnépszerűbb közösségi sporteseménye, az NN Ultrabalaton. A járványügyi intézkedések miatti bizonytalanság megnehezítette a futók és a szervezők felkészülését, végül többszöri módosítást követően október első hétvégéjén, 2-4-én, ideális őszi futóidőben indulhattak el a versenyzők, hogy megtegyék a 222 kilométeres távot a Balaton körül.

Társaságunkat idén Csomai-Kürtössy Roland, a Mozgólépcső Szakszolgálat munkatársa, a BKV futócsapatának tagja képviselte, aki egyéni kategóriában, emberfeletti teljesítménnyel 31 óra 58 másodperc alatt ért célba.

Büszkék vagyunk rá, hogy Közép-Európa leghosszabb futóversenyén a BKV futói is rendszeresen részt vesznek. Mostani célunk a szintidőn belüli teljesítés volt, és ezt sikeresen el is értük. 2021-ben csapatban szeretnénk indulni, így terveink szerint még ennél is gyorsabban érünk majd körbe.

Az Ultrabalaton mellett további sportsikernek is örülhettünk: október közepén rendezték meg a 35. Spar Budapest maratont. A közel 2000 indulóból 42 195 métert megtéve, Farkas Pál kollégánknak a 31. helyen sikerült célba érnie 2:55:48 időeredménnyel.



PÉNZBÍRSÁG A DEBRECENI BUSZOKON, VILLAMOSOKON Az önkormányzat döntése értelmében október 8-tól pótdíjat fizetnek azok az utasok, akik a DKV Zrt. autóbusz-, trolibusz- és villamosjáratain nem vagy helytelenül viselnek maszkot.

A jelenleg hatályos kormányzati járványügyi rendelet értelmében a 6. életévet betöltött közösségi közlekedésben résztvevőknek Debrecenben is kötelező az orrot és a száját eltakaró maszk használata, amelyet a DKV Zrt. ellenőrei folyamatosan ellenőriznek. Eddig azt az utast, aki nem tartotta be a maszkhasználatra vonatkozó szabályokat, a járművezetők és a jegyellenőrök figyelmeztették, végső esetben kizárták az utazásból. A közgyűlés döntése értelmében – például Budapesthez hasonlóan – az utazásból történő kizáráson felül pótdíjat is fizetnie kell annak az utasnak, aki a figyelmeztetés ellenére sem tartja be a helyes maszkhasználatra vonatkozó szabályokat, vagy maszk nélkül utazik a járműveken.

A pótdíj mértéke minimum 4, maximum 20 ezer forint.

BAJOSZ NOVEMBERBEN, MÁLYVAVIRÁG JANUÁRBAN Bajszos Combinók lepték el a körutat. Nem véletlenül: a férfi arc ékessége szimbóluma lett a mozgalomnak, amelynek célja, hogy felhívják a figyelmet a prosztatarákra és a rendszeres szűrés fontosságára. Az urakat célzó akció ugyan csak novemberben, egy hónapig tart, de egészségük megővésére egy egész életen át figyelniük kell, ahogyan a hölgyeknek is. A Mályvavirág Alapítvány azokat szólítja meg, akik bármilyen módon érintettek nőgyógyászati daganatok valamely formájában. Nemcsak a benne lévőeknek, de a környezetüknek is segítséget nyújtanak, hiszen sokszor kívülállóként nem egyszerű, mit is tegyenek, mit mondjanak, hogyan támogassák szeretteiket. Ezen kívül az Alapítvány nagy hangsúlyt fektet a prevenció fontosságának kiemelésére. Januárban kövessék az alapítvány szervezésében megvalósuló Európai Méhnyakrák Megelőzési Hét programjait! www.malyvavirag.hu www.facebook.com/malyvavirag

KAPOSVÁRON KÉSZÜLT EL AZ ELSŐ KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI KÖZPONT November 10-én mutatták be azt a kaposvári Közösségi Közlekedési Központot, amelyet azóta már az utazók is használatba vehettek.

A belváros legforgalmasabb részének átalakításával járó 17 milliárdos fejlesztéssel könnyebbé, biztonságosabbá vált az ott naponta megforduló 32 ezer ember közlekedése.

Homolya Róbert, a MÁV elnök-vezérigazgatója elmondta: elsőként a kaposvári készült el Magyarország közlekedési központjai közül, amelyek célja, hogy a lehető legkisebb fennakadással lehessen váltani a közlekedési módok között. Az egy helyre került távolsági, helyi járatú autóbusszállomást és vasútállomást a közös peronon az utazók kényelmesebben elérhetik. A vasút által kettészelt városrészeket új, gyalog és kerékpárral egyaránt használható híd köti össze, a gépjárműforgalmat új körforgalmak szolgálják.

60 ÉVES AZ ELSŐ MAGYAR CSUKLÓS BUSZ 1960. június 1-jén kezdődött az első hazai FAÜ ITC-600 csuklós busz tervezése, ami Lassú Gábor, Rózsa László és Szini Béla nevéhez fűződik. A busz végül 1960. november 7-én GA 12-00 rendszámmal kezdte meg a próbaüzemet, először az 1-es vonalon, majd később a 6-oson. A zsúfoltság csökkenését méltatva az utasok az új járművet többségében pozitívan fogadták.

A következő évben megkezdődött a típus sorozatgyártása is, amikor ötven, 1962-ben pedig kilencvenöt darab állt forgalomba. A hetvenes évek budapesti utcaképének meghatározó típusa 1980-ig volt forgalomban. A csuklós buszok megjelenését sok tényező indokolta: az 1950-es években nyilvánvalóvá vált, hogy a főváros tömegközlekedési infrastruktúrája egyszerűen képtelen megbirkózni az emelkedő utasszámmal. A villamoshálózat fejlesztése annak idején leállt, az Ikarus gyártókapacitása pedig nem tudott lépést tartani az igényekkel. Ekkoriban már több nagyvárosban közlekedtek pótkocsis és emeletes buszok, de azok csak kompromisszumok árán tudtak megbirkózni az utastömeggel.



ÁTADTÁK A 3-AS METRÓ FELÚJÍTOTT SZAKASZÁT Átadták a 3-as metróvonal felújított déli, a Nagyvárad tér és Kőbánya-Kispest közötti szakaszát. Karácsony Gergely főpolgármester a megújult Határ úti állomáson tartott ünnepségen elmondta, hogy a jövő, a középső szakasz felújítása még sok kérdést felvet, de fontos lépés történt annak érdekében, hogy a 3-as metró igazi, 21. századi szolgáltatása legyen „minden budapestinek és minden itt járóknak”.

Bolla Tibor, a BKV Zrt. vezérigazgatója arról beszélt, hogy a 3-as metró naponta félmillió embert szállít. A déli metrószakaszt 1975-ben kezdték építeni, vagyis 45 éves technikát cseréltek most le a felújítással.

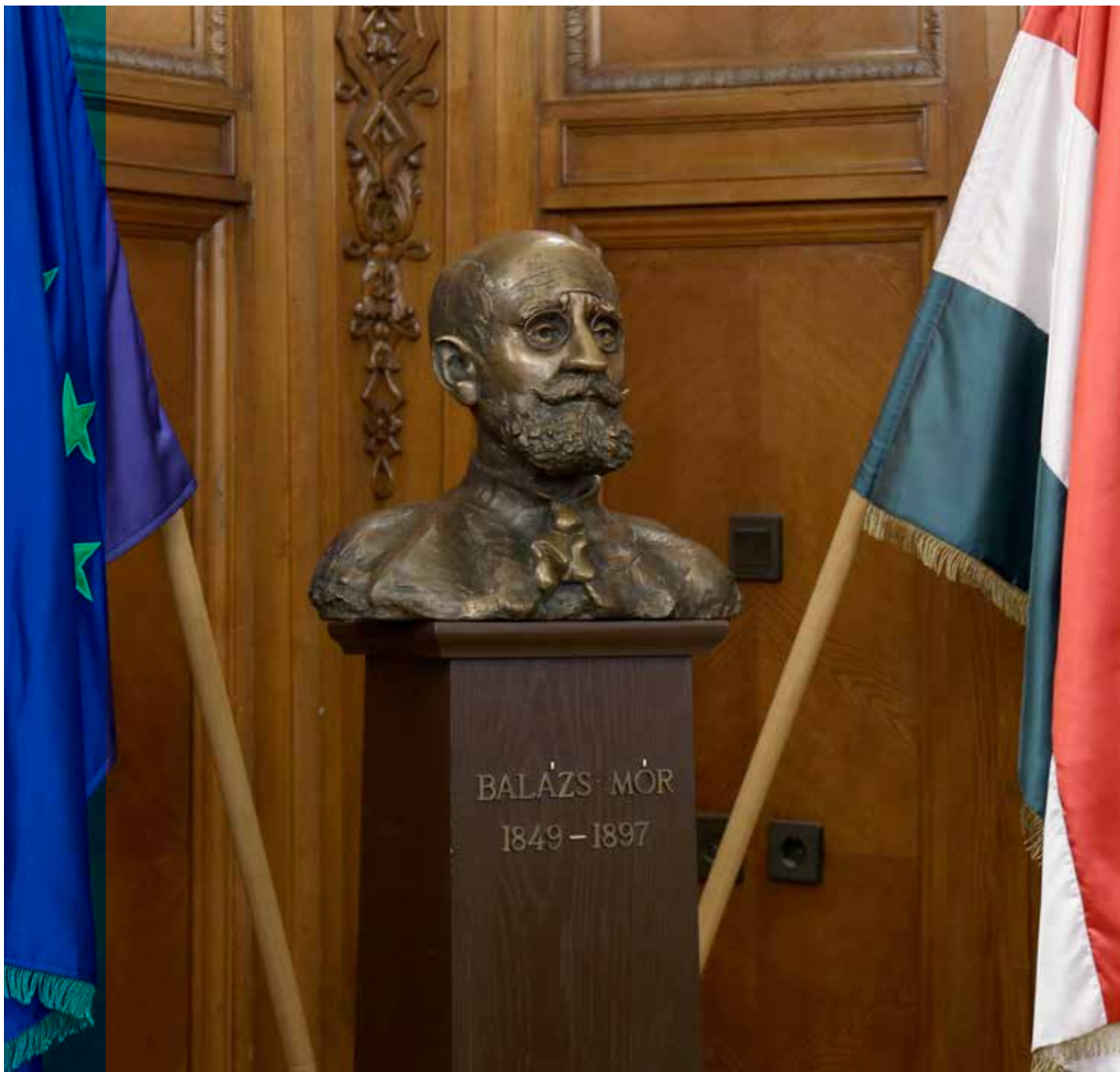
A ROTTERDAMI BÁLNA FARKÁN ÁLLT MEG A METRÓ Nem tudott megállni egy szerelvény egy Rotterdamhoz közeli település metróvégállomásán, ezért miután elsodorta a vágányok végén található ütköző bakot, továbbcsúszott, míg végül egy installáció megállította. A vágányzáró bakot kidöntötte, amely tíz méterrel arrébb lezuhant az alatta lévő kerékpárútra.

A szerelvény a rotterdami metró C és D vonalának közös végállomásán, a De Akkers metróállomás kihúzóján szaladt túl. A metró körülbelül 8 méterrel a talaj felett lógott, és egy bálna farkúszóját formázó műalkotáson állt meg. Az eset során a metró nem szállított utasokat, a vezető szerencsére nem sérült meg.



BANKKÁRTYÁS FIZETÉS A POZSONYI BUSZOKON A Slovak Lines néhány autóbuszán, a Pozsony-környéki integrált közlekedési hálózaton már kártyával és mobillal is lehet fizetni. Egyelőre ötven alacsonypadlós járműre telepítették a PayPass kártyaelfogadó rendszert, amely lehetővé teszi a kártyával vagy mobiltelefonnal történő fizetést.

A projekt egyik nagy előnye, hogy a járművezetőknek kevesebbet kell készpénzzel dolgozniuk, így az utascseréje jelentősen gyorsulhat, mivel az autóbuszok kevesebb időt töltenek a megállóban. A közlekedési cég szerint fokozatosan minden járatukon bevezetik a szolgáltatást.



IGAZGATÓSÁGI GONDOLATOK

A 2019-ES ESZTENDŐ SEM TELT ESEMÉNYTELENÜL A BKV ÉLETÉBEN, AZ EGYIK LEGMEGHATÁROZÓBB VÁLTOZÁST AZ ÖNKORMÁNYZATI VÁLASZTÁSOK HOZTÁK. TÁRSASÁGUNK MEGÚJULT IGAZGATÓSÁGGAL VÁGOTT NEKI A MOST MÁR MINDENKI SZÁMÁRA EMBERT PRÓBÁLÓ 2020-AS ÉVNEK. ÖSSZEÁLLÍTÁSUNKBAN AZ IGAZGATÓSÁG TAGJAIT KÉRDEZTÜK TERVEIKRŐL, A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS AKTUÁLIS ÉS JÖVŐBELI HELYZETÉRŐL, VALAMINT A BKV-VAL KAPCSOLATOS CÉLJAIKRÓL.*



Kamarás Miklós László, az Igazgatóság elnöke

- Az eddigi szakmai tevékenységem nem kapcsolódott közvetlenül a BKV-hoz, azonban számomra nem idegen a közlekedés, mivel egy időben volt szerencsém a MÁV-Igazgatóság elnökeként egy hasonlóan összetett cég működésének részleteit megismerni, vagy a VOLÁN-társaságok irányítási tapasztalatait megszerezni – kezdi gondolatait az Igazgatóság elnöke. A BKV-t a 2019. november 6-ai megbízása óta bevallása szerint napról-napra jobban ismeri, látja, hogy az itt dolgozó szakemberek és vezetők mennyire elhivatottan látják el a mindennapi feladataikat.

Az Igazgatóság legfőbb feladata az elnök szerint a hatáskörükbe tartozó döntéseket megalapozó információk gondos, felelős megismerése, valamint a menedzsmenttel való együttműködés. – Személyes céljaim e tekintetben a megfelelően előkészített döntések kellő időben való meghozatala és a végrehajtásuk figyelemmel kísérése – mondja.

- A Társaság 50 éves múltja a garancia arra, hogy továbbra is a fővárosi közösségi közlekedés meghatározó szereplője maradjon, folyamatosan megújuló járműparkkal, kiváló szakemberekkel, az adott körülményekhez, elvárásokhoz igazodóan.

A BKV méretéből és szervezeti felépítéséből adódóan az elnök nem tud minden kollégával közvetlenül kapcsolatban kerülni, viszont munkatársainak lapunkon keresztül az alábbi üzenettel zárta az interjút – Ismerem azokat az eredményeket, amelyeket lelkiismeretesen és áldozatkészen végzett munkájukkal elértek eddig és reményeim szerint ez a jövőben is így marad. Elég csak a járványhelyzet idején tanúsított magatartásukra utalnom, amit nem lehet elégszer megköszönni. Mindemellet azt is üzenném, hogy együtt, „csapatként” lehet igazán eredményeket elérni, azaz az utazóközönség elismerését megtartani, megerősíteni, így mindenki továbbra is felelősséggel, szakértelemmel végezze helyi szinten a munkáját még akkor is, ha esetenként az utca embere nem látja annak közvetlen hatásait. Ehhez kívánok elsősorban jó egészséget, türelmet!

Pongrácz Gergely

- Utas és civil oldalról is régóta foglalkozom a közösségi közlekedéssel. Szakmai civil szervezetek tagjaként, a Magyar Közlekedési Klub elnökeként és utasként is érdekel a hálózat-szervezés, az infrastruktúra fejlesztése és működtetése, valamint a járművek technológiája, illetve ezen kérdések gazdasági háttere – avatott be minket a közlekedés iránti érdeklődésébe Pongrácz Gergely Béla, a testület tagja. Fő céljának a BKV működésének jobb megértését, az esetleges káros folyamatok vagy rossz motivációk felismerését és meg-



szüntetését tekinti, amelyet egy stabilan és hatékonyan működő, utasbarát BKV egészít ki. Céljainak elérésében a közlekedés gazdasági és technológiai hátterének ismerete, civil múltja és jelene, valamint a függetlensége fogja segíteni, munkáját pedig ezen értékekre kívánja alapozni.

Meglátása szerint a BKV egyelőre még mindig inkább az utolsó nagy, szocialista mamutvállalatok egyike, ami azonban láthatóan törekszik saját maga modernizálására és igazi szolgáltatóvá válásra. A jövőre vonatkozó elképzeléseiben viszont már egy stabil anyagi és műszaki hátterű, a hatékony szolgáltatásra fókuszáló céggént képzelel el Társaságunkat, ami az utasokat érintő kérdésekben aktívan és nyíltan kommunikál, ahol nincs titkolózás, utólagos magyarázkodás. Ahol jó dolgozni, és ahol jó utasnak lenni, mert a járművek tiszták, biztonságosak, gyorsak és pontosak. Zárásként az alábbi kéri és üzeni a munkatársaknak - Gondolkodjunk és cselekedjünk igazi szolgáltatóként, gondoljunk az utasainkra. Bárki, akinek jobbító ötlete van, nyugodtan keressen meg és mondja el, ha úgy látja, akadályokba ütközik!

Nemes Gábor

Nemes Gábort nem kell bemutatni, hiszen személyében régi-új kollégánk került az Igazgatóságba. - Autóbusszvezetőként 1984-ben léptem be a céghez és mindvégig Cinkotán dolgoztam, egészen 2018-ig, valamint 2002 végéig, majd 15 éven át szakszervezeti vezetőként képviseltem a dolgozók érdekeit – tekintett vissza BKV-s múltjára. Az új megbízatása miatt, ahogy fogalmazott, érdekes helyzetben van, hiszen a munkavállalók képviselőjeként teljesen más megközelítésben végezte a munkáját, míg most, az Igazgatóság tagjaként nagyobb felelősséggel, a BKV érdekeit figyelembe véve kell ellátni a feladatait.

- Egy munkahelyen 34 évet eltölteni nem kevés idő. Az évtizedek során sok tapasztalatot gyűjtöttem, nemcsak vállalaton belül, hanem a szakszervezeti feladataimnak köszönhetően számos nemzetközi projektben is részt vehettem. Mai napig hasznosnak tartom a múltban végzett munkámat, és a felhalmozott ismereteimet a jelenlegi feladataim során is hasznosítani tudom. Októberben zárult le az a nemzetközi projekt, amely a digitalizáció hatásait vizsgálta a városi közlekedés területén. A közeljövőben a BKV-nál is megjelenhetnek az elektromos buszok, ezért a program során megszerzett ismereteimet ezen a területen is kamatoztatni tudom – mondja.

A BKV-t a jövőben Budapest első számú, megújult járműparkkal, stabil finanszírozással bíró



közösségi közlekedési szolgáltatójaként látja, ahol az elhivatott munkavállalók, kiszámítható és tisztas megélhetés mellett végezhetik a feladataikat.

- Érdemes kitartani és küzdeni azért, hogy a BKV elismert közszolgáltatóként minél jobban meg tudja becsülni a munkatársakat, akik nap, mint nap az utasokért dolgoznak – üzen te Nemes Gábor.

Dr. Farnadi Péter

- Megbízásom előtt, mint azt használó ismerem a közösségi közlekedést, azonban az elmúlt időszakban bővült a látóköröm. Hihetetlenül szerteágazó tevékenységet végeznek a szakemberek, a különböző folyamatok pedig végül az utcán állnak össze, így valósítva meg a szolgáltatást – méltatta kollégáink munkáját Dr. Farnadi Péter.

Az Igazgatóság tagjaként célja elősegíti azokat a folyamatokat, amelyek majd a stabil és eredményes munkavégzés alapját adják. Ügyvédként jogi ismereteit is szeretné hasznosítani, elsősorban az egyes kérdések jogi oldalának megvilágításában, valamint a kulcskérdések megválaszolásában.

Társaságunk jövőjére vonatkozó kérdésünkre azt felelte – a Igazgatóság más tagjaival összhangban –, mindent elkövet annak érdekében, hogy egy fejlődő, korszerűsödő járműparkkal rendelkező, hatékony és minőségi szolgáltatást nyújtó vállalat legyen a BKV.



- Minden munkavállalónak üzenem, hogy különösen most, amikor nagyon nehéz helyzetben van a társadalom, legyenek egymással szemben megértők, mindemellett legjobb tudásukkal segítsék a feladatok teljesülését. Mind ehhez elsősorban jó egészséget, valamint nyugodt, békés karácsonyt kívánok Önöknek és a családjuknak! – zárja sorait.

Biró Endre

Nemes Gáborhoz hasonlóan Biró Endre is kötődik a BKV-hoz. – 1970-ben léptem be a Földalatti Vasúti Vállalathoz. Segédvezetőként kezdtem a pályafutásomat és instruktorként 2009-ben mentem karkedvezményes nyugdíjba. Talán szerénytelenség nélkül mondhatom, hogy számomra a közlekedés nem csak munka, de az életem része volt és maradt is – emlékezett vissza a kezdetekre.

Legfontosabb feladatának a tulajdonosi érdekek képviselését tekinti, ennek érdekében



megbízása kezdetén fel is kereste a vállalat minden szakterületét.

- Nagyon sokat tanultam a látogatások során. Örömmel láttam a Budafok kocsiszínt, amit bármely európai város megirigyelhet, vagy a 4-es metró járműtelepét, de nagyon büszke voltam akkor is, amikor láttam járműveinket a mosóban, ahogyan a tisztaságtól ragyognak. Sajnos találkoztam azonban olyan körülményekkel, járművekkel, amelyek nem a XXI. századot képviselik. Ha van feladatomban az Igazgatóságban – márpedig van –, akkor mindenképpen az, hogy ezeket a méltatlan körülményeket mielőbb száműzzük a BKV életéből – foglalta össze tapasztalatait.

Az Igazgatóság tagja céljai között említette még a sűrű metró- és elővárosi gyorsvasúthálózatot, a környezetkímélő autóbuszok beszerzését, korszerű járműtelepek kialakítását és az egységes tarifarendszert is.



Erhardt Attila

Bár Erhardt Attila az elmúlt 27 évben a bank-szektorban tevékenykedett, kapcsolata és tapasztalata Társaságunkkal komolyabb, mint sokan gondolnák. – Magyarország legnagyobb kereskedelmi bankjainál nagyvállalati ügyfélkapcsolatokkal és vállalatfinanszírozással foglalkoztam. Ezen idő alatt a közösségi közlekedés szinte valamennyi szereplőjét, köztük a BKV-t is a partnereim között tudhatam. Ennek köszönhető, hogy már megbízásom előtt alaposan ismertem a BKV gazdasági és pénzügyi helyzetét, amely tudás most nagyon jó alapot ad a munkámhoz.

Szeretné, ha a BKV gazdasági és környezetvédelmi szempontból is hatékonyan működő, kiszámítható, stabil pénzügyi helyzetben lévő társasággá váljon. Különösen nagy figyelmet fordít majd a gumikerekes ágazat működésére, mindent elkövetve azért, hogy a lehető legrövidebb időn belül nagy mennyiségű, új járművek alkossák a flottát.

- Szeretném, ha a BKV megmaradna integrált közlekedési szolgáltatónak és 2030-ra le tudná dolgozni a műszaki lemaradását, hiszen – tartja – a piaci részesedés megőrzése nem biztosítható másképp. A koronavírus járvány mindannyiunknak óriási kihívás. Azon dolgozunk, hogy az ebből fakadó példa nélküli gazdasági kihívásokat legjobb tudásunk szerint oldjuk meg, biztosítva ezzel a stabil hátteret azoknak a munkatársaknak, akik nap, mint nap az első vonalban végzik munkájukat. Szeretném kifejezni nekik tiszteletemet és köszönetemet, hiszen ők mindnyájan, a rendkívüli körülmények ellenére is változatlan színvonalon, fáradhatatlanul végzik munkájukat – üzenté Erhardt Attila.

MKSZ TAGOK: PÉCSI JÁRMŰPARK

– 100 SZÁZALÉKBAN AUTÓBUSZOK

Az idén 21 éves Magyar Közlekedési Szövetség (MKSZ) azokat a közlekedési szolgáltatókat tömöríti, amelyek tevékenysége gyakorlatilag az egész országot lefedi. Cikksorozatunkban arra vállalkoztunk, hogy bemutassuk a Szövetséget és tagjait. Folytatva a hazai szemlét ezúttal Pécsre látogattunk, ahol egy teljes mértékben önkormányzati tulajdonú társaság, a Tüke Busz Zrt. látja el a közlekedési feladatokat. Az Igazgatóság elnökével, Gelencsér Gyulával beszélgettünk.



Talán kevesen tudják, de Pécs nagyon hosszú közösségi közlekedési vonalhálózattal rendelkezik. Milyen járműparkkal látják el a feladatot?

A Tüke teljes mértékben önkormányzati cég, 422 alkalmazottunk van. Eredetileg az autóbuszpark megújításában részt vevő, a járműveket beszerző társaság létrehozása volt annak idején cél, de később alvállalkozók lettünk a helyi 44-es járat üzemeltetésében. 2012 áprilisa óta viszont már mi látjuk el a helyi közösségi közlekedési szolgáltatást. Valóban hosszú a vonalhálózat, 150 km, és csak autóbusszal, mintegy 91 járaton biztosítunk ügyfélközpontú, utasbarát, megbízható minőségi szolgáltatást. Mindezt átlagosan 123 járművel látjuk el, a folyamatos megújulás és a környezettudatosság jegyében. Összesen egyébként 193 db autóbuszunk van.

Pedig régen nemcsak autóbuszok, hanem villamosok is közlekedtek Péccsett.

Így igaz. Viszonylag korán, 1920-tól indult az első omnibuszjárat a Széchenyi tér és a Közte-



mető között. A villamosvasutak létesítésében ugyanakkor Pécs a hazai nagyvárosok között meglehetősen „későn ébredőnek” bizonyult, a pécsi villamosvasút gondolata 1895-ben merült fel először. 1926-ban két Renault típusú alvázra épített autóbusszal indult meg a rendszeres autóbusz-forgalom, ami gyorsan népszerűvé vált. Az autóbusz jó kiegészítője lett a villamos-vasútnak, az új vonalak induló állomása rendszerint a villamosok végállomásánál települt. Az 1950-es évek második felére sajnos a villamospálya leromlott, a hálózat bővítésére pedig a pécsi utcák szűk keresztmetszete miatt nem volt lehetőség. Ez 1960-ban megpecsételte a villamosvasút jövőjét.

Teljesen sikerült kiváltani a villamosokat?

Igen, ugyanakkor az is tény, hogy a villamosközlekedés megszüntetését követően fokozatosan változott és alakult a város szerkezete, a település arculata. Egykoron a villamos a szűk belvárosi utcákon közlekedett. Az autóbuzsközlekedés mai szerkezete a város kelet-nyugati és észak-déli vonalára épült, a 2014-ben bevezetett fonódó hálózatunk lehetővé teszi, hogy egy menetjeggyel a város legnyugatibb pontjáról a város keleti csomópontjába jusson az utas, mindezt átszállás nélkül.

Milyen fejlődés figyelhető meg Péccsett az elmúlt években?

2013-ban elindult a „Pécsi buszcseré program”, amelynek eredményeként a korábbi, jelentősen környezetszennyező szóló és csuklós Ikarus, valamint Mercedes buszaink Euro EEV besorolású Credo, valamint 7700-as és 7900-as Volvo buszokra lettek cserélve. Idén augusztusban pedig 10 db, 100%-ban elektromos szóló BYD busszal bővült társaságunk flottája, amire nagyon büszkék vagyunk. Emellett a Tüskésréti úti telephelyünkön felépült az

elektromos autóbuszok tárolására és töltésére szolgáló csarnok is, ami egyszerre 8 szóló kivitelű autóbusz befogadását és elektromos töltését teszi lehetővé. Létrehoztunk továbbá egy olyan saját javítóbazist is, amelynek köszönhetően a munkák túlnyomó részét saját hatáskörben el tudjuk végezni, tehát úgy is mondhatjuk: mára a teljes járműpark karbantartását és javítását el tudjuk látni. 2018. július 1-jétől pedig újra ellátjuk a jegy- és bérletértékesítési, a menetjegy-ellenőrzési és az ügyfélszolgálati feladatokat is.

Kapcsolatban állnak más szolgáltatókkal is?

Büszkék vagyunk a hazai társaságokkal kialakított kapcsolatainkra is: társaságunk rendszeres résztvevője az Országos Járművezetői Vetélkedőnek, autóbuszvezetőink minden évben szerepelnek a szakma legrangosabb megmérettetésén. A Közúti Utaskapcsolati Dolgozók Országos Vetélkedőjén pedig a Tüke Busz Zrt. 2017-ben I., 2019-ben II. helyezést ért el. És természetesen aktív szereplőként igyekszünk segíteni a Magyar Közlekedési Szövetség szakmai munkáját, ennek során előadásokon, konferenciákon veszünk részt, emellett javaslatokat teszünk annak érdekében, hogy előremutató elképzelések valósuljanak meg Magyarországon.

Mi várható a közeljövőben?

Ezután is nyitottak és elkötelezettek vagyunk minden innovatív, a közösségi közlekedésben a szolgáltatás minőségét fokozottan emelő és fenntartható fejlődés iránt. Éppen ezért támogatunk minden olyan kezdeményezést, amelyek fejlesztik és hozzájárulnak a fenntarthatóság, mint tudatos környezeti szemlélet és tevékenység megvalósításához.

Sándor Béla

JOGI ESETEK

A JOGSEGÉLYSZOLGÁLTRÓL

A munkáltatóval szembeni joguita kivételével bármilyen jogi kérdésben továbbra is várjuk a kollégák megkeresését. Felhívjuk a figyelmet arra, hogy a jogsegélyszolgálat igénybeviteléhez előzetes bejelentkezés szükséges. Ennek érdekében hívják a Jogi Iroda titkárságát a 061 461 6500 /11-233-as telefonszámon. A jogsegélyszolgálat ellátásának helyszíne: a Székház épülete, ideje: a járvány okozta speciális helyzetre tekintettel jelenleg eltérő napokon és időpontokban, amelyekről szintén a fent megjelölt telefonszámon tájékozódhatnak.

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

Jog eset:

A jogsegélyszolgálat ellátása során több alkalommal is visszatérő kérdésként merült fel, hogy mit lehet tenni olyan esetben, ha végrehajtótól vagy az általa foganatosított végrehajtási cselekmény okán értesül valaki arról, hogy vele szemben végrehajtási eljárás van folyamatban. Előfordul, hogy az adós csak akkor értesül a tartozásáról, amikor a végrehajtótól átveszi a végrehajtási lapot vagy a végrehajtó helyszíni eljárás lefolytatása és az adós ingó vagyonának lefoglalása céljából megjelenik az adós lakhelyén vagy éppen az adós bankszámláján lévő pénzeszeget foglalja le, esetleg felhívja a munkáltatót, hogy az adós munkabérének 33%-ának (több tartozás esetén 50%-ának) megfelelő összeg kifizetését tiltsa le és továbbítsa a végrehajtó részére. Ezen kellemetlen helyzetek elkerülése érdekében megpróbálunk tisztázni néhány fontos kérdést a hivatalos iratok kézbesítését illetően.

Válasz:

A végrehajtási eljárást a legtöbbször megelőzi egy jogvitát eldöntő eljárás, amely az esetek nagy részében úgynevezett fizetési meghagyásos eljárást vagy a fizetési meghagyásos eljárásból perré alakult peres eljárást jelent. Ezen megelőző eljárások során keletkezik a végrehajtási eljárás alapját képező határozat, amely többek között lehet bíróság által hozott ítélet, de lehet a közjegyző által kibocsátott jogerős fizetési meghagyás is, amely ugyanolyan kötelező erővel bír, mint a bíróság ítélete. Ezt követően a jogosult kérelmére indul a végrehajtási eljárás, amennyiben annak feltételei fennállnak.

Az adós számára a végrehajtási eljárás során bekövetkezett jogsérelmek orvoslását biztosítja az a lehetőség, hogy a végrehajtási eljárás megszüntetése, korlátozása iránt peres eljárást (a továbbiakban: végrehajtási per) kezdeményezhet. A végrehajtási per megindításá-

nak szigorú feltételei vannak: minden esetben igazolni kell, hogy az adós által állított tény a végrehajtandó határozat meghozatalát követően következett be, vagy a végrehajtó felé okirattal valószínűsíteni kell, hogy a követelés alaptalan, az már kifizetésre került, megszűnt, esetleg elévült. Ebben az esetben a végrehajtó nyilatkozattételre hívja fel a végrehajtást kérőt is. A végrehajtási per megindításának kockázata, hogy esetleges eredménytelensége esetén az adós viseli a peres eljárással kapcsolatos költségeket is, továbbá a végrehajtási eljárás is folytatódik. Fontos megemlíteni, hogy a végrehajtási eljárás során és a végrehajtási perben az adós a jogerős határozatban (fizetési meghagyás, ítélet) megállapított fizetési kötelezettségének jogalapját (fennállását) érdemben már csak rendkívül szűk körben vitathatja.

A fentiekből is látható, hogy a fizetési meghagyásos eljárás különös jelentőséggel bír, így amennyiben a közjegyzőtől „tájékoztatás fizetési meghagyás tartalmáról” elnevezésű hivatalos levél érkezik valakihez, úgy azt mindenképpen érdemes komolyan venni, és ha a fizetési meghagyásban szereplő pénztartozás fennállásával vagy összegével nem ért egyet, úgy javasolt jogi szakember segítségét igénybe venni, aki a fizetési meghagyással szemben benyújtandó úgynevezett ellentmondás elkészítésében segítséget tud nyújtani. Ennek következtében az ügy automatikusan perré alakul és a továbbiakban a bíróság fogja eldönteni a jogvitát. Ellenkező esetben azonban, ha a fizetési meghagyás kézhez vételétől számított 15 napon belül nem történik meg az ellentmondás benyújtása, úgy a közjegyző a fizetési meghagyást jogerőre emeli, amely azt jelenti, hogy a fizetési meghagyás ugyanolyan kötelező erővel bír, mintha a bíróság döntötte volna el az ügyet és a kötelezett a fizetési meghagyásban szereplő pénzeszeget megfizetésére köteles. Ennek elmulasztása esetén végrehajtási eljárás indulhat az adós ellen.

Jól látszik, hogy a 15 napos határidőnek és a fizetési meghagyás kézhezvételének fontos szerepe van, ha a követelést nem tartjuk jogosnak. Gyakori, hogy a közjegyző úgynevezett kézbesítési vélelem alapján emeli jogerőre a fizetési meghagyást, amely azt jelenti, hogy

a jogszabályok alapján úgy tekinthető, mintha az adós mégis átvette volna azt (ennek egyik esete, ha a fizetési meghagyást a címzett annak ellenére nem kereste a postán, hogy a kézbesítő értesítést hagyott a címén arra vonatkozóan, hogy küldeménye érkezett és a posta „nem kereste” jelzéssel ellátva küldte vissza a levelet a közjegyző részére, vagy ha a fizetési meghagyás átvételét a címzett megtagadta). A kézbesítés szabálytalanságát kifogásolni főszabály szerint az ellentmondásra nyitva álló 15 napos határidőn belül van lehetőség, ezen túlmenően csak nagyon szűk körben. A kézbesítés akkor is szabályszerűnek tekintendő, ha a levelet nem a címzett veszi át, hanem a levél átvételére jogosult „helyettes átvevő” részére kerül kézbesítésre. Helyettes átvevőnek minősül a címzett 14. életévét betöltött, a polgári törvénykönyv szerinti hozzátartozója (házastárs, az egyenesági rokon, az örökbefogadott, a mostoha- és a nevelt gyermek, az örökbefogadott-, a mostoha- és a nevelőszülő és a testvér, az élettárs, az egyenesági rokon házastársa, a házastárs egyenesági rokona és testvére, és a testvér házastársa), továbbá a címhelyen lévő ingatlan bérbeadója vagy a címzett szállásadója, ha az természetes személy.

Összegezve tehát, amennyiben valaki kizárólag a szabálytalan kézbesítésre alapozva kívánja megtámadni a folyamatban lévő végrehajtási eljárást, annak ügyelnie kell az előzőekben hivatkozott 15 napos határidő megtartására. Fontos felhívni figyelmet arra, hogy végrehajtási per a szabálytalan kézbesítésre hivatkozva nem indítható meg, erre a vonatkozó jogszabályi előírások nem adnak lehetőséget. A fent kifejtettekre tekintettel kívánjuk felhívni a figyelmet arra, hogy a hivatalos irat átvételét nem célszerű megtagadni, mert az ilyen esetben ugyanúgy kézbesítettnek tekintendő, azonban annak tartalma nem válik megismerhetővé. Javasolt kiemelten kezelni az ilyen iratokat és amennyiben esetlegesen valaki életvitelszerűen nem a bejelentett lakcímén él, úgy rendszeresen ellenőrizni vagy tájékoztatást kérni a bejelentett lakcímen élő hozzátartozótól, hogy nem érkezett-e esetleg ilyen küldemény.

Jogi Iroda

NAGYON ERŐS A VÁROSVE

- BÁRMILYEN NEHÉZ ANYAGI HELYZETBEN IS VAGYUNK, A VÁROSVEZETÉS SZÁMÁRA A MUNKAVÁLLALÓK, A KÖZSZOLGÁLTATÁSBAN DOLGOZÓK VÉDELME EGYES SZÁMÚ PRIORITÁS – MONDJA TÜTTŐ KATA. A VÁROSÜZEMELTETÉSÉRT FELELŐS FŐPOLGÁRMESTER-HELYETTESSEL A BKV-RÓL, AZ ANYAGI LEHETŐSÉGEKRŐL, A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS ÉS AZ EURÓPAI NAGYVÁROSOK JÖVŐJÉRŐL BESZÉLGETTÜNK.



November közepén Ön adta át a Balázs Mór díjat Bolla Tibor vezérigazgatónak. A díjat a közösségi közlekedés érdekében kimagasló tevékenységet végzők munkájának elismerésére alapították – elégedett a BKV munkájával?

Több, a főváros életében fontos közszolgáltató üzemel Budapesten, de a BKV az egyik legfontosabb. A városlakók, a Budapesten közlekedők mindennap közvetlenül érzékelik, ha rendben járnak például a buszok – de azt is, ha nem. Mindenki tudja, hogy a BKV sosem működött ideális körülmények között: sosem jutott elég pénz a beruházások finanszírozására, sosem jut elég pénz arra, hogy a legkorszerűbb eszközökkel biztosítsuk a szolgáltatást. A stabil vezetés ilyen helyzetben elismerésre méltó. Városüzemeltetésért felelős főpolgármester-helyettesként hozzám tartozik a BKV felügyelete, ráadásul Bolla urat régóta ismerem, örültem, hogy a díjat személyesen adhattam át.

A díjátadóhoz hasonló ünnepélyes pillanatokon kívül milyen a viszonya a BKV-val?

Nagyon erős a városvezetés bizalma a BKV-ban és a cég vezetésében, többször igazolta

ZETÉS BIZALMA A BKV-BAN!

a szakértelmét mindenki. Elég például az ország legforgalmasabb vasútvonalának, az M3 metróvonalnak éppen zajló felújítására gondolni, amely rendkívül összetett, bonyolult organizációs feladat, amit tovább bonyolít a víta a vállalkozóval. Ráadásul a rekonstrukció mellett a vonal kiváltásának is rendben kell zajlania. Azt gondolom, jól vizsgázott a BKV és a BKK is, hiszen a legkritikusabb középső szakaszon is elindult a buszos pótlás és az állomásfelújítás. Visszatérve a kapcsolatra: még az igazgatósági tagságom alatt nagyszemű embereket ismertem meg itt, úgy látom, hogy a BKV nem egyszerűen egy munkahely, hanem az itt dolgozók élete.

Az igazgatósági tagság a személyes kapcsolatokon túl milyen tapasztalatokkal szolgált?

Öt év a BKV igazgatóságában nagyon nagy segítség volt abban, hogy amikor tavaly novemberben főpolgármester-helyettes lettem, nem volt ismeretlen a közösségi közlekedés ügye. Néhány hónap alatt ugyanis lehetetlen lett volna megismerkedni a BKV-val, nagyon kellett, hogy napi szinten lássam, mi történik a cég körül. De a tizenkét év fővárosi közgyűlési tagság is hozzásegített, hogy megismerjem azokat az ágazatokat, amelyek hozzám tartoznak: a Fővárosi Közterület Fenntartót, a Főkeretet, a víz- és csatornaügyeket, a Temetkezési Intézet ügyeit és az árvízvédelmet. Ilyen szerteágazó portfóliót megismerni, a valós problémákat feltárni komoly feladat.

Egy éve egy interjúban úgy fogalmazott, hogy „a BKV-nál tartósan tűz van.” Hogy látja, mi a legégetőbb probléma?

Egyértelműen a már említett pénzhiány. Aminek a legfőbb oka az, hogy a főváros és a kormány közötti adóelosztás végtelenül igazságtalan. Mi, budapestiek fizetjük az államkasszába érkező adók negyven százalékát. Amikor elmegyünk a boltba vásárolni, minden termék után megfizetjük az áfát. Aztán jövedéki adót fizetünk a dohány vagy az alkohol után. És a sok befizetett adóból semmi sem marad Budapesten. Ráadásul most egy olyan javaslat van a miniszterelnök előtt, amely szerint az utolsó közvetlenül hozzánk érkező adóbevételt, az iparűzési adó fizetését – amiből a közösségi közlekedést is működtetjük – függesztené a kormány. Ez kilátástalan helyzetbe hozna minket, hiszen egy önkormányzat a beszedett adókból gazdálkodik, ebből üzemeltetünk, ebből veszünk üzemanyagot, ebből fizetjük a béreket. Arra viszont már nem

elég, hogy például új buszokat vásároljunk vagy éppen hidakat újítsunk fel. Ha pedig már a járműveknél tartunk: a buszcseré mindig azon múltott, hogy érzékel-e valamilyen extra támogatás, a metrófelújítás pedig azon, hogy az európai unió vagy a kormány ad-e többlettámogatást.

A napi kiadások biztonságban vannak?

Bármilyen nehéz anyagi helyzetben is vagyunk, a városvezetés számára a munkavállalók, a közszolgáltatásban dolgozók védelme egyes számú prioritás. Ezért vezettük be a Budapesti pótlékot, ezért fogadtunk el béremelést, döntöttünk munkakörülmény javító intézkedésekről úgy is, hogy tudtuk, a pénzügyi helyzet korántsem optimális. Nyilván, amikor elfogadtuk a főváros költségvetését, még nem volt koronavírus járvány. De a járvány alatt is azt mondjuk, a létszámleépítés nem út sem a BKV-nál, sem a többi közszolgáltatónál. Amíg lehet, addig a munkahelyeket tartani, a béreket fizetni kell.

A járvány viszont még nehezített a helyzeten: a hatalmas bevételkiesés mellett egyre csökken az utasszám.

A pandémia az egész világon megváltoztatta az utasok és a közlekedés viszonyát. Sajnos kialakult a közösségi közlekedéssel és terekkel szemben egyfajta bizalmatlanság. Ehhez jön még az átalakult munkarend, egyre többen dolgoznak otthonról, akik így nem vesznek részt a közlekedésben. Ezek együttesen járultak hozzá ahhoz, hogy a jegyárbevételek több mint egyharmadával visszaestek, ami viszont a közösségi közlekedés költségvetésén ütött egy 20 milliárdos lyukat. És akkor ott vannak még a védekezés egyéb többletköltségei, mint a maszkok beszerzése, takarítás stb.

Ilyen körülmények között van lehetőség előre lépésre?

Folyamatosan keressük a lehetőségeket. Sokat dolgozott az ellenzéki közösség azon, hogy a városok számára közvetlenül elérhetőek legyenek az uniós források fejlesztésre, például „zöld” járműcserére. Nagyon bízunk abban, hogy kapunk közvetlen támogatást több mint 300 rossz állapotú BKV busz cseréjére. Az Európai Beruházási Bankkal leegyeztettünk egy nagyjából 200 millió eurós csomagot a város számára. Ez nem kereskedelmi banki hitel vagy gyorskölcsön, hanem egy célzott támogatási forma, gyakorlatilag csak kezelési költséggel. Az volt a tervünk, hogy ebből lehívjuk

az előző városvezetés által kezdeményezett trolibusz opciót, hogy meg tudjuk újítani a trolibusz parkot és bővíteni tudjuk a hálózatot. Másrészt a CAF villamos opciót is le akartuk hívni, és a villamoshálózatot fejleszteni. A kormány azonban megvétózta a csomagot úgy, hogy semmilyen alternatívát nem adott – erről nem lehet eleget beszélni.

A zöld fejlesztésekről sem. Több helyen viszont autós közlekedőként beszélt önmagáról. Innen nézve hogyan tud azonosulni a zöld gondolattal?

Az, hogy leginkább autóval közlekedem, nem öndefiníciós kérdés: a lakóhelyem, a munkahelyem és a gyerekeim iskolája miatt reggelente nekem a legjobb választás az autó. Egyébként vegyesen használom a közlekedési eszközöket, itt van a telefonomban az érvényes bérletem is... Sokan a munkájuk miatt tényleg autóra kényszerülnek, miközben persze mindenkinek az az érdeke, ha minél többen használják a közösségi közlekedést és minél kevesebb autó van az utakon. A Régiók Európai Bizottságában dolgozva városi ügyekkel foglalkozom. A Bizottságban közös gondolkodás zajlik a városok jövőjéről, látjuk, hogy minden európai nagyváros a közösségi közlekedés fejlesztésének irányába tart, miközben az autósok részaránya folyamatosan csökken. Nő a gyalogos városok jelentősége és a kerékpáros közlekedés aránya is. Abban is egyetértés van a nagyvárosok között, hogy a széltevében terjeszkedő város, tehát az agglomeráció növekedése sajnos az autós közlekedést erősíti. Ma mindenki az úgynevezett kompakt városokban hisz, ahol nem egy városközpont van, hanem úgynevezett 15-20 perces városok, ahol gyalog, kerékpárral vagy közösségi közlekedéssel 15-20 percen belül mindenki eléri a lakóhelyétől az iskolát, az orvosi rendelőt, boltot vagy a munkahelyét. Budapesten a legtöbb közterületet, közösségi teret jelenleg úgy hívják, hogy autótűz, ami ahelyett, hogy összekötné az embereket, szétválasztja őket. A célunk az, hogy senki ne üljön órákat a dugókban, tisztább levegő, több zöld felület legyen, az emberek szeressék meg a gyaloglást, a biciklizést pedig ne extrém városi sport legyen. Ezeket a célokat az összes európai nagyváros megfogalmazza. A célok eléréséhez mindenkinek más az eszköze, de nyilván egyszerűbb egy olyan városnak, amely szabadon dönthet az adóbevételeiről.

Kárpáthegyi Bálint

BIZTONSÁGOS BARANGOLÁS A KIBERTÉRBEN

OKTÓBERBEN ZÁRULT A BKV INFORMÁCIÓBIZTONSÁG TUDATOSSÁGI KAMPÁNYA

Idén októberben az Európai Kiberbiztonsági Hónap rendezvényeihez csatlakozva és kollégáink aktív részvételével ismét megrendeztük a BKV Információbiztonság Tudatossági Kampányát, amelynek keretében egy hónapon keresztül érdekes előadások és hasznos tananyagok segítségével mutatta be munkatársainknak az online világ veszélyeit az Informatikai Főosztály és partnere. A kibertérben kóborló felhasználókra leselkedő veszélyek felismerése egyben a hatékony védekezés eszköze is. Cikkünkben az is kiderül, hogy éles helyzetben hogyan vizsgáztak kollégáink, amikor „adathalászok” vetették ki rájuk hálójukat. Vajon mindenki megúsza a támadást?

Mindennapi életünket behálózzák a modern informatikai eszközök és az általuk nyújtott megoldások. Akár magánemberként, akár munkánk során használjuk ezeket fontos, hogy kellő tudatossággal, megfelelően felvértezve tegyük, hiszen a védtelen felhasználó könnyű préda a bűnözők számára. Az egy hónapos kampány célja nemcsak az volt, hogy felhívjuk a figyelmet a kockázatokra, de a Salamonon megtalálható anyagaink megfelelő tudást is kínáltak ahhoz, hogy mindenki magabiztosan közlekedjen a kibertérben, és biztonságban tudhassa adatait, online hozzáférhető javait, sőt legnagyobb kincsünket, a gyerekeinket.

Azon kollégáink, akik nem rendelkeznek intranet-eléréssel, a Mozgásban Magazin következő számaiban olvashatnak hasznos tanácsokat az egyes témákban.

A 2020-as mindannyiunk életében rendkívüli év volt, hiszen olyan kihívások elé állított és állít jelenleg is a koronavírus-járvány, amelyekhez még hasonlóval sem kellett szembenéznünk korábban. Az új élethelyzet pedig új megoldásokat szül, és nem csak jó értelemben. A hírek a világon végigsöprő COVID-19 vírus mellett az internetes csalásokról, a Covidra hivatkozó levelekbe rejtett kártevőkről, a hazai szolgáltató szektor nevében elkövetett adathalászatokról és kórházakat megbénító zsarolóvírusokról szóltak. Nem beszélve arról a nyomásról, amit szülőként kellett és kell ismét megélni a digitá-

A BKV Információbiztonság Tudatossági Kampány totó játékának győztesei:

1. Gelencsér Katalin Személyügyi és Humánstratégiai Osztály
2. Molnár János II. Épületgépészeti Üzem
3. Molnár János IT Üzemeltetési és Támogatási Osztály

lis oktatás okozta nehézségek miatt, és esetleg szembesülni azzal, milyen könnyen tűnnek el gyermekeink a kibertérben és milyen tehetetlenek vagyunk mi szülők, ha ez megtörténik.

Az elmúlt egy hónapban áttekintettünk és feldolgoztunk számos témát a felhasználók személyes adatainak kezelésétől a zsarolóvírusokon, adathalászon, csaló webáruházakon és bankkártyás csalásokon át a szülők felkészítéséig, mindezt az információ- és biztonságvédelem szempontjából, valamint Solymos Ákos információbiztonsági szakértő közel ötven kollégának tartott online előadást az információvédelemről, mindezt a videokonferencia nyújtotta biztonságos közegben. A kampány során érintett témákhoz kapcsolódó fő információk és tudásanyagok a Salamon portálon a továbbiakban is elérhetőek maradnak: <https://salamon/sites/itbiztonsag>

Bár idén, köszönhetően a rendkívüli helyzetnek, ugyan kevesebben tartottak velünk, mégis sok kollégához eljutottak a tudatossági kampány üzenetei. Azok, akik hétről-hétre követték a kampányt, valódi tudásra tettek szert és erről minden héten számot adtak az adott témakörében hirdetett totó játékban, értékes nyereményekért szálltak harcba. Ám nem egyedül ők vizsgáztak. Az Informatikai Főosztály két alkalommal is bedobta a csalit: adathalász szimuláció segítségével mérték, mit tesznek munkatársaink, ha felhasználóként egy célzott adathalász támadással találják szembe magukat. A vizsgálat mindenki számára hasznos tanulságokkal járt.

Első alkalommal a Belső Kommunikáció nevében érkezett COVID-19 tesztelési lehetőséggel

kapcsolatos felhívás. A levél tartalmi elemei nem hasonlítottak a valódi belső kommunikációs értesítésekre, nyelvtanilag helytelen írásmóddal hivatkozott a feladóra és a szövegbe ágyazott link is gyanút keltő volt, illetve az „adathalászok” a weboldalon jelszót is bekértek. A felkínált szűrési lehetőség ugyan vonzó volt a munkatársak számára, ennek ellenére adataikat csupán a dolgozók 1,6%-a adta meg, ami nem számít kimagaslónak. Az adathalászattal kapcsolatban a felhasználók 1,3%-a tett bejelentést.

A novemberi szimuláció során teljesen új témával „támadtak” IT-s kollégáink: nem a Társaság, hanem egy idegen, nem létező cég nevében szólították meg a felhasználókat. A levél kevesebb furcsa jelet tartalmazott, mint előző alkalommal, elsősorban a témája kelthetett némi bizonytalanságot az olvasóban. Az adathalász oldal azonban már sokkal gyanúsabb lehetett: jelszót ugyan nem, de több személyes adatot is kért a látogatótól. A Társasági Kapcsolatok Iroda és sok munkatárs is gyorsan reagált, a bejelentések aránya 8,2% volt, mégis, az adatokat megadó munkatársak száma is magasabb volt az előző szimulációhoz képest, 6,4%. A számok azt mutatják, egyre több a biztonságtudatos felhasználó, de van még mit tenni: a biztonság- és kockázatalapú gondolkodás ma már a felhasználók alapvető készsége kell legyen, ezért a munka tovább folytatódik.

A biztonságtudatosság és az információk védelme közös ügyünk!

Informatikai Főosztály
Ke

BALÁZS MÓR DÍJ 2020.

NOVEMBER 12-ÉN ISMÉT KIOSZTOTTÁK A BALÁZS MÓR DÍJAT, AMELYET KILENC KIVÁLÓAN TELJESÍTŐ BKV-S ÉRDEMELT KI ÉS VEHETETT ÁT A 100-AS TÁRGYALÓBAN TARTOTT RENDHAGYÓ ÁTADÓN, EGY MUNKATÁRSUNK PEDIG „AKIRE BÜSZKÉK VAGYUNK” ELISMERÉSBEN RÉSZESÜLT.

Központi ünnepség helyett ezúttal – a járványügyi szabályok szigorú betartásával – egyszemélyes átadókat szerveztünk, amelyen a díjazott, a díjat átadó, néhány vezető és a technikai személyzet volt jelen.

Az elismeréseket Takács Péter, a BKV Zrt. vasúti üzemeltetési vezérigazgató-helyettese és a vezérigazgató esetében Tüttő Kata városüzemeltetésért felelős főpolgármester-helyettes adta át.

Elsőként Kászmann Ferenc autóbuszvezető kollégánknak adták át az Akire büszkék vagyunk kitüntetését, ezután a Balázs Mór díjasok következtek: Keszi Péter villamos- és Divinszki Ferenc trolibuszvezető, Papp Ferenc gépjárműszerelő-csoportvezető, Knyazoviczky András, Molnár György koordinációs irodavezető, valamint Gyerkó József, volt infrastruktúra főmérnök. Bolla Tibor vezérigazgató és Szonntag Andor vasútbiztonsági vezető életműdíjat vehetett át. A posztumusz díjat Tóthné Móger Tünde, a Szépilella Villamos Kocsiszín forgalmi koordinátora érdemelte ki.



Emlékplakett kitüntetésben részesültek:

Dr. Környei Éva, Héri József, Gelencsér László, Krisztián Ferenc, Újvári Antal, Varga István, Kaán Béla, Dócs Endre, Sebestyén Gábor, Koller Vilmos, Pálincás István, Fodor Tamás, Kárpáty Zsolt, Barsi József, Nagy Attila, Sebőkné Molnár Ilona, dr. Gara Richárd, Seregély Istvánné, Józsáné Bakos Anna, Galló Mária Magdolna, Breitenstein Gyula.





← Kijárás
Exit

Január

H	K	Sz	Cs	P	Sz	V
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

Február

H	K	Sz	Cs	P	Sz	V
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28

Március

H	K	Sz	Cs	P	Sz	V
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

Április

H	K	Sz	Cs	P	Sz	V
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30		

Május

H	K	Sz	Cs	P	Sz	V
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

Június

H	K	Sz	Cs	P	Sz	V
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30



foto: Nagy Mihály, magyarepitok.hu

Július

H	K	Sz	Cs	P	Sz	V
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

Augusztus

H	K	Sz	Cs	P	Sz	V
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

Szeptember

H	K	Sz	Cs	P	Sz	V
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30			

Október

H	K	Sz	Cs	P	Sz	V
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

November

H	K	Sz	Cs	P	Sz	V
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

December

H	K	Sz	Cs	P	Sz	V
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

Hétfői munkanap

Munkaszüneti nap

Hétféle

Hétköznap

FENNTARTHATÓ GONDOLAT AZ M3 REKONSTRUKCIÓJA

– AZ M3 ARCHITEKTÚRÁJA VONZZA AZ EMBEREKET A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS FELÉ – MONDJA CSAPÓ BALÁZS. A PARAGRAM STÚDIÓ KFT. VEZETŐ TERVEZŐJÉVEL AZ M3 METRÓVONAL MEGÚJULÓ ÁLLOMÁSAINAK TERVEZÉSÉRŐL BESZÉLGETTÜNK.

Már az M4 állomásainak tervezésében is részt vettek, mit tudtak hasznosítani az ott szerzett tapasztalatokból az M3 rekonstrukciója során?

A 4-es metró új állomásainak tervezésekor az építészeti tereket is tudtuk formálni. Ugyan a 3-as metróban is voltak kisebb szerkezeti átalakítások, de itt jóval szűkebb kereteken belül kell mozogni. A 4-es metró nagy tereiben egy egészen más építészeti viselkedés működött. Ott a szerkezetek nyersségével és az emberközeli felületek finomabb kialakításával tudunk egy építészeti nyelvet megszólaltatni. A 3-as metrónál sokkal intimebbek a szituációk: kisebb a tér, kicsi a belmagasság, sokkal több a fal, minden felület közeli. Az M4-ben még a BKK-val közösen létrehozott tájékoztató táblarendszer adaptációja egyébként a teljes M3-as vonalon megjelenik, a szintén akkor kidolgozott peronburkolati rendszerrel együtt. Ilyen értelemben az M4-nek bizonyos eredményei megjelennek a 3-as vonal felújításánál is.

Korábbi interjúkban is olvasható, hogy az állomásokat több csapat tervezte, de egységes gondolat mentén, vagyis minden állomásnak van egyéni karaktere, de felismerhető a vezérfonal. A most átadott állomásokon miben ismerhető fel ez a vezérfonal?

Arra figyelünk, hogy az úgynevezett horizontális, a vonalat összekötő témák egy kézben legyenek a tervezés során. Ilyenek például a tájékoztató felirati- vagy burkolati rendszerek. Próbálunk olyan építészeti szabályrendszert kialakítani, amelyen belül minden tervező önállóan mozoghat. Olyan keretet igyekszünk összeállítani, amely megengedi, hogy az állomásoknak egyedi képe legyen. A rekonstrukció során egyébként a meglévő építészeti elemekből indultunk ki: a belsőépítészet a padozatból (több esetben meg is kellett tartani), a falburkolatból, az álmennyezetből és a bútorzatból áll össze. Ezeknek az elemeknek a karakterei – színes-e vagy sem, térbeli-e vagy síkban mozog stb. – adnak egy variációs palettát, amelyből végül kialakulnak az állomások.



Őn mondta, hogy „az építészet integráló szakma, egységre törekszik, és én ezt a szemléletmódot képviselem. Valami egyszerre legyen szép, hasznos és tartós is, nem pedig külön-külön. Ez lenne az alapgondolat.” Sikerült érvényesíteni ezt az M3 esetében?

Ez Vitruvius gondolata a 10 könyv az építészetéről című műből. A metró meglehetősen érdekes ebből a szempontból: hosszú távra kell tervezni, vagyis nagyon fontos a tartósság, emellett a hasznosság is – a kettő pedig összeér. Az ismételt és kitett használat miatt tartós anyagokat kell alkalmaznunk egy olyan kortárs architektúrában, amely a szépséget széles társadalmi rétegek felé tudja közvetíteni, és egyben vonzza is az embereket a közösségi közlekedés felé.

Milyen nemzetközi áramlatokhoz lehetne kapcsolni az M3-ban megvalósuló koncepciókat?

Nehéz kérdés, mivel a mai trendek szerint a közlekedési építészet nagyon fontos városi identitásképző elem. Ezért ahol komolyabb

az architektúra, ott grandiózusabbak a megoldások. A 3-as metrónál a meglévőt kellett „rendbe rakni”, ez a feladat ezért inkább a fenntarthatósági trendbe illeszkedik. Már eddig is rendkívül nagy szolgálatot tett a városnak a metróvonal, és az a vízió, hogy ezt még további évtizedekig a korábnál magasabb minőségű, frissebb építészeti környezetben tudja majd megvalósítani.

Melyik a kedvenc állomása az elkészültek közül, illetve a középső szakaszon melyik állomás megvalósulását várja a legjobban?

Erre a kérdésre nem tudok válaszolni... Integráltan gondolkozva nem választom el egyik állomást a másiktól, hanem egy rendszer részeként látom őket. Éppen ezért nem is nagyon szoktam kiemelni egyiket vagy másikat, mivel a teljes vonalszakasz egyben van a fejemben.

Kárpáthegyí Bálint



ZÖLDRE VÁLT A BKV

OKTÓBERELEJÉN ÚJSÁGÍRÓK, FOTÓSOK LEPTÉK EL A KELENFÖLDI DIVÍZIÓ TERÜLETÉT. SAJTÓNYILVÁNOS ESEMÉNYEN ADTA ÁT KARÁCSONY GERGELY FŐPOLGÁRMESTER, DOROSZ DÁVID FŐPOLGÁRMESTER-HELYETTES ÉS BOLLA TIBOR VEZÉRIGAZGATÓ A TELEPHELYEN LÉTESÍTETT AUTÓBUSZTÁROLÓKAT ÉS A TETŐSZERKEZETÜKRE TELEPÍTETT NAPELEM-RENDSZERT. AZ ÚJSÁGCIKKEKBŐL, HÍRADÁSOKBÓL SOKAN ÉRTESÜLTEK ERRŐL A FEJLESZTÉSRŐL, DE NEM EZ AZ EGYETLEN OLYAN INNOVÁCIÓ A BKV HÁZA TÁJÁN, AMELY A FENNTARTHATÓSÁG JEGYÉBEN SZÜLETETT ÉS VALÓSULT MEG. AZ ELMÚLT ÉVEK ZÖLD BERUHÁZÁSAI KIS LÉPÉSEK UGYAN, DE ÖSSZESEGÉBEN HATALMAS UGRÁS EGY ÉLHETŐBB, TISZTÁBB BUDAPEST MEGTEREMTÉSE FELÉ.

*„Eddig az ember magával a természettel küzdött,
mostantól a saját természetével kell megküzdenie.”*

Gábor Dénes (Nobel-díjas magyar fizikus, villamosmérnök, gépészmérnök)

A BKV jövőképe régóta olyan versenyképes közösségi közlekedés megvalósítása, amely a környezet számára a lehető legkisebb terhelést okozza és a természeti erőforrásokat is takarékosan használja fel. Az elmúlt években számos látványos és az utca embere számára kevésbé érzékelhető innovatív beruházás került tető alá, amelyek mind ugyanebből a szándékból erednek: kiszámítható, kényelmes, az egyéni közlekedés mellett valós alternatívát jelentő szolgáltatás megteremtése fenntartható és gazdaságos működés mellett,

nem utolsósorban pedig olyan körülményeket teremteni, amelyek a magas színvonalú, minőségi és hatékony munkavégzést segítik.

Ökológiai lábnyom – éljünk kis lábón

Tudatában vagyunk annak, hogy a környezetvédelem egyik legjelentősebb kihívása a klímaváltozás. Fejlesztési stratégiánk meghatározásakor ezért is alapvető cél, hogy tevékenységünk, beruházásaink és beszerzéseink oly módon valósuljanak meg, hogy a környezeti terhelés, azaz ökológiai lábnyomunk a le-

hető legkisebb maradjon. Éppen ezért különös figyelmet fordítunk az energiafelhasználás korszerűsítésére, műszaki megoldásainkban pedig alkalmazzuk mindazon anyag- és energiatakarékos technológiákat, amelyek a tulajdonosi érdekek figyelembevételével a gazdaságosabb működést eredményezik.

Sok kicsi sokra megy – kis fejlesztésekkel nagyot nyerni

A kötöttpályás közösségi közlekedés előnyben részesítése, elektromos buszok beszerzése, hajóközlekedés fejlesztése mind-mind olyan terület, amelyek jól láthatók az ávatatlan szem számára is. Az elmúlt években azonban számos, a környezettudatosság jegyében megvalósuló fejlesztés zajlott a „zárt kapuk” mögött is: telephelyek modernizálása és energiatakarékosabbá tétele, fűtőkorszerűsítések, nyílászárók cseréje, napelem és napkollektorok telepítése történt meg. Noha az egyes

beruházások nem olyan látványosak, mint a folyamatosan megújuló járműpark, mégis összességében jelentős mértékben járulnak hozzá a fővárosi környezet- és klímavédelmi célok megvalósításához.

Napelemes rendszerek telepítése

- 2018. A Székház tetejére egy 184 db panelből álló, összesen 50 kW teljesítményű háztartási méretű kiserőmű került telepítésre, amely hozzájárul a közel száz éves irodaház gazdaságosabb működtetéséhez. A beruházás költsége 15,5 millió forint.



- 2020. Kelenföld Divízió autóbusz telephelyén üzembe helyezett 648 db panelből álló, összesen 210 kW teljesítményű napelem kiserőmű által megtermelt villamos energia a telephely igényének 10%-át fedezi. A beruházás költsége közel 161 millió forint.

Napkollektorok telepítése

Ma már számos háztartásban alkalmazzák a hálózati melegvíz előállítására telepített napkollektorokat, amelyek jelentős energiamegtakarítást eredményezhetnek. A BKV több telephelyén is találunk ilyen környezetbarát megoldást. Cinkota és Dél-pesti Autóbuszgarázsban lévő öltöző-fürdő helyiségekben jelentős energiát igényelt a munkavállalók tisztálkodásához szükséges melegvíz előállítása. A melegvíz előállításához szükséges földgázt napkollektorok telepítésével váltottuk ki. A korszerű, megújuló energiát felhasználó rendszer működtetésével nagyságrendileg évi 20 000-21 000 m³ gáz megtakarítást értünk el telephelyenként.

- 2014. Zugló villamos kocsiszín fűtésrekonstrukció keretében napkollektorok

telepítése, a beruházás összköltsége 122 millió forint.

- 2017. Száva villamos kocsiszín fűtésrekonstrukció keretében napkollektorok telepítése, a beruházás összköltsége 104 millió forint.
- 2017. Szépileona villamos kocsiszín fűtésrekonstrukció keretében napkollektorok telepítése, a beruházás összköltsége 103 millió forint.



- 2017. Dél-pesti autóbuszgarázs, a beruházás költsége 41 millió forint.
- 2019. Cinkota autóbuszgarázs, a beruházás költsége 53 millió forint.
- 2019. Zách utcai trolibusz telephely fűtésrekonstrukció keretében napkollektorok telepítése, a beruházás összköltsége 240 millió forint.



Nyílászárók cseréje

Ahol leginkább szökik az energia: korszerű, jó szigetelést biztosító nyílászárókkal a fenntartási költségek, valamint az elhasznált energia mennyisége is csökkenthető.

- 2019. Metró É-D Járműtelep, a beruházás költsége 93 millió forint.
- 2019. Száva villamos kocsiszín, a beruházás költsége 92 millió forint.
- 2019. Szépileona villamos kocsiszín, a beruházás költsége 109 millió forint.
- 2019. Zách utcai trolibusz telephely, a beruházás költsége 124 millió forint.



Fűtőkorszerűsítés

Számos telephelyen valósult meg fűtőkorszerűsítési beruházás, ami az energiamegtakarítás egyik legjobb és leghatékonyabb módszere.

- 2016. Székház, a beruházás költsége 111 millió forint.
- 2017. Baross villamos kocsiszín kazánház rekonstrukció, a beruházás költsége 73 millió forint.
- 2019. Cinkota autóbuszgarázs kazánház rekonstrukció, a beruházás költsége 42 millió forint.

Kovács Edina

A BKV minőség iránti elkötelezettségének bizonyítéka, hogy évek óta működtet:

- ISO 9001 szabvány szerinti minőségirányítási rendszert (MIR);
- ISO 14001 szabvány és az Európai Parlament és Tanács 1221/2009/EK rendelete szerinti Környezetközpontú Irányítási rendszert (KIR) a környezetvédelem érdekében;
- ISO szabványnak megfelelő energiagazdálkodási irányítási rendszert (EgIR) a természeti erőforrások megővéseért és az energiateljesítmény folyamatos javítása, korszerűsítése érdekében.

NÉGY FÁZIS VESZÉLYEI

A STATISZTIKAI ADATOK AZT MUTATJÁK, HOGY A JÁRMŰVEK BALESETEINEK FŐBB OKAI A TÖMEGKÖZLEKEDÉS SORÁN TANÚSÍTOTT NEM MEGFELELŐ VISELKEDÉSRE VEZETHETŐK VISSZA. EZÉRT FOLYAMATOSAN VIZSGÁLJUK A TÖMEGKÖZLEKEDÉS EGYES FÁZISAIT.



A tömegközlekedési eszközzel történő utazás négy fázisra bontható:

- megállóhely megközelítése és várakozás,
- felszállás a járműre,
- utazás a járművön,
- leszállás a járműről.

A megállóhely megközelítése leginkább a járdaszigeten kialakított megállóhelyek esetében fontos. A gyalogosoknak csak akkor és csak ott van elsőbbségük a megállóhely megközelítésekor, illetve elhagyásakor, ha oda táblával jelzett, kijelölt gyalogátkelőhely vezet. Várakozni úgy kell, hogy megfelelő legyen a távolság mind a tömegközlekedési járműtől, mind pedig az elhaladó autóktól.

Buszmegállóban nincsen kijelölve, de máshol a felfestett biztonsági sávokat csak a jármű megállóhelyre érkezése után szabad használni. A megállóba nagy sebességgel érkező jármű

a biztonsági határon belül állókat elsodorhatja, amelynek súlyos következményei lehetnek.

A fel- és leszállás szintén veszélyes manőver. A régebbi tömegközlekedési járműveken az ajtókat a vezető vezérelte, így sok esetben történt odacsukás, mert vagy a vezető nem látta az utast vagy az utas cselekedett túl későn. A mai korszerű járműveken le- és felszálláskor az ajtók önműködően üzemelnek, a záródási parancs kiadása után csak akkor csukódnak be, ha nem érzékelnek a biztonsági sávon belül utast. Ez egyes esetekben úgynevezett megállóhelyi túltartózkodást eredményez, de a biztonság még a menetrendnél is fontosabb. Sokat segített a le- és felszállás biztonságának növelésében az alacsonypadlós járművek megjelenése (lépcsőzés elmaradása). Az utazás során a legfontosabb a stabil helyzet. Hirtelen fékezés esetén az álló és nem kapaszkodó emberek túl azok is eleshetnek, akik életkori sajátosságaikból (időskorúak, gyermekek) nem tudnak megfelelő erőt kifejteni, nem tudják önmagukat megtartani a hirtelen fellépő külső erő hatására.

Fontos, hogy ezekkel a kritikus pontokkal tisztában legyünk, tudjuk azt, hogy közlekedési magatartásunknak milyen következményei lehetnek. Szabálykövető magatartásunk a (tömeg)közlekedés biztonságának megteremtését segíti, hozzájárul(hat)unk, hogy mindenki biztonságban elérje úticélját!

Kertész Péter
Forgalombiztonsági és Üzemeltetési Szolgálat
balesetelemző és megelőzés koordinátor

BKV-NAK SZERETETTEL - ÖSZINTE TISZTELETTEMET KÜLDÖM!

LASSAN VÉGE ENNEK AZ ÉVNEK IS, ÉS HA EGY SZÓVAL AKARNÁNK JELLEMEZNI AZ ELTELT 12 HÓNAPOT, CSAK ANNYIT MONDHATUNK: NEHÉZ VOLT. SOHA MÉG ILYEN NAGY SZÜKSÉG NEM VOLT ARRA, HOGY EMPATIKUSAN FORDULJUNK EGYMÁS FELÉ ÉS ÖSSZEFOGJUNK, KI-KI A MAGA TERÜLETÉN, MAGÁN-ÉLETBEN, MUNKÁBAN ÉS A TÁRSADALOM TAGJAKÉNT EGYARÁNT SEGÍTSE A TÖBBIEKET. ÖRÖMMEL TAPASZTALTUK, HOGY A JÁRMŰVEZETŐ KOLLÉGÁINKTÓL KAPOTT KEDVES SZAVAK, GESZTUSOK MOST IS ÍRÁSRA KÉSZTETTÉK UTASAINKAT, AKIK NEM FUKARKODTAK A DICSÉRETEKKEL, ELISMERŐ MONDATOKKAL. A HAGYOMÁNYOS ÉV VÉGI ROVATUNKBAN KORÁNTSEM TELJES GYŰJTÉST ADUNK KÖZRE EZEKBŐL AZ ÜGYFÉLSZOLGÁLATHOZ ELJUTTATOTT LEVELEKBŐL.

- Látássérült vagyok, és fehér bottal közlekedem. Az Ajtósi Dürer sor megállónál szálltam fel az alacsonypadlós villamosra, nagyjából 19:00-kor. A villamosvezető annyira figyelmes volt, hogy még arra is ügyelt, hogy felszállás után le tudjak ülni. Kétszer is szólt egy fiatalhölgynek, hogy adja át nekem a helyét. Köszönöm!

- A mai napon este 20:10 körül szálltam fel a 198-as buszra Rákoskeresztúr városközpont állomáson. A buszt egy vörösés hajú hölgy vezette, akiről fontos tudni, hogy az utasokkal nagyon kedves, figyelmes. Véleményem szerint nagyon jól végzi a munkáját, kiemelkedően teljesít.

- Mivel napjainkban jellemző, hogy inkább csak a rosszra figyelünk fel, és panaszt teszünk, ezért éreztem emberi kötelességemnek, hogy a jó érzést, amit a 11-es buszon a buszvezető magatartása, viselkedése váltott ki bennem, megosszam: egy idős hölgy egy nem kicsi csomaggal ült a buszon, nem tudott tudott időben az ajtóhoz menni, csak akkor állt fel nehézkesen, miután megállt a busz. Ekkor a buszvezető odasietett hozzá, felvette a csomagjait, majd amikor a hölgy leszállt, kedvesen átadta neki. Szép és emberi gesztus volt. Köszönet érte!

- Rendkívül nagy örömömről szolgált, hogy a MUT-891-es forgalmi rendszámú, 160-as járat sofőrje a tegnapi napon 23:00 órakor a Vörösvári út és a Bécsi út találkozásánál a fennálló veszélyhelyzetnek megfelelően

vírusmentesítette aktuális járatát az arra a célra felhasználható tárgyakkal, eszközökkel (lefújta alkoholtartalmú fertőtlenítőszerrel a kapaszkodókat, jelzőgombokat). Ezzel munkaköri kötelességén túl teljesített, szolgálva az utazóközönséget, valamint a közérdeket.

- 2020. május 15-én, pénteken a Farkashalom utcánál vártam a 46-os buszra, amely 8:48 körül időben meg is érkezett. Az MFW 521 rendszámú járat vezetője lenyitotta nekem a rámpát, majd segített feltolni a járműre, közben nagyon kedvesen figyelmeztetett a maszkviselésre, de sajnos nem volt nálam, ezért adott egy zöld színű, külön csomagolt maszkot a sajátjaiból. Úticéломhoz megérkezve segített a leszállásnál, majd fújta a kezemre a kézfertőtlenítőjéből. Emberségből jelesre vizsgázott a kollégájuk.

- A mai napon 17:27 órakor trolival indultam haza, a 79-es Kárpát utcai végállomásáról, egy fiatal hölgy vezette a járművet. Jó pár éve utazom már ezen a vonalon, de soha ilyen kellemes utam nem volt még. Amellett, hogy kiemelkedően jól vezet - ezt a gyorsítást, fékezést, dinamikát sokaknak tanítani kellene - nagyon kellemes stílusa van, veszi a fáradságot és mosollyal köszönti a felszállókat, integet a kisgyerekeknek és udvariasan megvárja az idős néniket, amíg feljutnak a járműre. Remélem lesz szerencsém még vele utazni! Igazán köszönöm és csak így tovább!

- A 95-ös, NTM-425 rendszámú busz vezetője ülőhelyet kér az időseknek, megvárja, hogy helyet foglaljanak, csak utána indul el. Végtelesen udvarias, empatikus, emberséges. Köszönet érte!

- Közel másfél éve utazom a 95-ös busszal a munkahelyemre, a Puskás Ferenc Stadiontól a Kada utcáig. Ezen a vonalon időnként egy hölgy vezet a buszt, akit ezúton szeretnék megdicsérni, elsősorban a vezetéstechnikája miatt. Ez a rövid hajú, intelligens, a 40-es éveiben járó hölgy olyan szépen, megfontoltan vezet, hogy öröm vele utazni. Köszönöm szépen a munkáját!

- A mai napon - 2020. augusztus 16-án - a délutános műszakját teljesítő 32-es busz (FKU-939) sofőrjét szeretném megdicsérni. A fiatalember lelkiismeretesen végzi a munkáját, mindig figyelmes és udvarias, és baromi jó fej. Mindig tartja a menetidőt, így a 20E jelzésű buszra a csatlakozásomat minden esetben elérem! Remélem, sokáig erősíti a csapatukat, ehhez kíván neki erőt egészséget egy utas, aki a Szugló utca - Nagy Lajos király útjánál száll fel kéthetente este a buszra.

- Ma reggel 7 óra után utaztam a Haller utcai végállomástól a 1331-es számú 2-es villamosra. A járművezető a fülkeváltás során az utasok közt sétálva, és elindulás után a hangosbemondón keresztül is jó reggelt és kellemes



Kedves BKV!



utazást kívánt, majd tájékoztatott bennünket, hogy a 4-es 6-os villamos nem közlekedik, helyettük pótlóbusz jár. Később ismét tájékoztatott minket, hogy a 47-es 49-es villamos sem jár, és javasolta számunkra az M4-es metró, valamint a 9-es busz használatát. A Vigadó tér előtt nem akartam hinni a fülemnek, amikor ismét tájékoztatást kapunk, hogy nem jár a Kisföldalatti, de felhívta a figyelmet, hol tudunk a 105-ös buszra átszállni. Nagyon örülök, hogy a villamosvezető ilyen odafigyeléssel és törődéssel végzi munkáját ezen a szép, és turisták által is gyakran látogatott villamoson.

Csak a buszvezető lélekjelenlétének köszönhetjük, hogy senkinek nem lett baja a buszon és a fiatalember sem halt meg a figyelmetlensége miatt. Köszönöm, hogy ilyen járművezetők dolgoznak Önöknek!

- Kérem, ha lehet, adják át az október 13-án este 19:00 órakor a 76-os trolit (601-es számmal) vezető sofőrnek, hogy nagyon jól vezet, és ezért kifejezetten kellemes vele utazni. Előre köszön a felszálló utasoknak, és a jegyek/bérletek felmutatását szintén kedvesen megköszöni. Nagyon udvarias, intelligens, valódi szolgáltatást nyújt.

- Ma délután, 14:30 körül, a 8106-os számú 76-os trolit vezető fiatalember úgy vezette a járművet, hogy azon akár kapaszkodás nélkül is lehetett volna utazni. Mindeközben a felszálló utasokat mosolyogva üdvözölte, nem indult el padlógázzal, hanem azokat is türelmesen megvárta, akik jegyet lyukasztottak a fülke mellett. Amikor leszálltam - eléggé el nem ítéltető módon - direkt az első ajtót választottam, hogy el tudjak köszönni tőle, ami sikerült is, mert figyelt! Majd amikor elindult a megállóból és utolért, még egyszer barátságosan kiintetett. Remek utam volt, kiválóan éreztem magam a sráccal!

- Szeretnék köszönetet mondani a 14-es vonalon közlekedő 4058-as számú villamos vezetőjének, amiért megvárta. Már indulnia kellett volna, de látta, hogy bicegő lábbal futok át a zebrán, és nem indult el. Hálásan köszönöm az empatikus hozzáállását!

- Szeretném megköszönni annak a villamosvezetőnek, aki ma (szeptember 9-én) reggel kb. 8:15 perckor a Döbrentei térnél délről északra haladva vezetett egy régebbi típusú, tehát nem CAF villamost, hogy vigyázott rám, amikor én figyelmetlenül felhajtottam az alsó rakpartról a Várkert rakpartra egy sötét Honda Jazz-el, és nem álltam meg a balról érkező villamos

előtt. Be kell vallanom, hogy egyáltalán nem láttam a villamost, csak akkor, amikor már ráhajtottam a sínekre. A villamos szerencsére nagyon lassan közeledett, és még olyan távolságban volt, hogy átértem előtte anélkül, hogy fékezésre kényszerítettem volna, de lehetséges, hogy ez csak a villamosvezető óvatosságának volt köszönhető. Bár szerencsére veszélyes helyzet nem alakult ki, de hibáztam, ezért elnézést kérek, és megköszönöm a villamosvezető, és az összes járművezető körültekintő vezetését, hogy akkor is vigyáznak ránk, amikor mi hibázunk. Őszinte tiszteletemet küldöm minden munkatársuknak kimondottan a vírussal fertőzött időszakban végzett munkájukért!

#vigyázzunk egymásra
#vigyázzunk egymásra

- Az FJX-210 rendszámú busz előtt álló kocsisorból egyszer csak előugrott egy fiatalember.

A BERTUS

BERTA JÁNOSNÉ A BKV KÖZPONTI IRATTÁRÁNAK NAGY TEKINTÉLYŰ ŐRZŐJE IMMÁR 43 ÉVE. NEM TÚLZÁS AZT ÁLLÍTANI, HOGY NINCS OLYAN EMBER AZ AKÁCFA UTCAI IRODAHÁZBAN, DE TALÁN A TÖBBI TELEPHELYEN SEM SOK AKAD, AKI NE ISMERNÉ A NEVÉT. „MAJD A BERTUS MEGMONDJA, KÉRDEZD A BERTUST!” – HANGZIK EL, HA VALAMI RÉGI VAGY KÜLÖNLEGES IRATANYAGRA, FOTÓRA, JEGYZETRE, AZ ŐSIDŐKBŐL SZÁRMAZÓ SZEMÉLYI ANYAGRA VAN SZÜKSÉG.

Először áruljunk el egy titkot: ha névnapodon szeretnének megköszönten, ne Berta, hanem Erzsébet napján tegyék. Hogyan lett belőled Bertus?

Az Anyaggazdálkodáson dolgozott Vincze Károly kollégám, hozzá tartoztak a raktárak – ezeket jártuk végig, ürítettük ki – ő szólított először Bertuskámnak 1984-ben.

Az irattárosi munka elmélyülést igényel, alapvetően kíváncsi emberek tevékenysége. Általában azt gondoljuk, hogy a régi iratokban való kutatkozás zárkózott embernek való. Te azonban mindenütt ott vagy, mindenkinek és mindenhol segítesz, tehát rácaffolsz erre a sztereotípiára. Fital lányként ilyen pályára készültél?

Egyáltalán nem. Nagyréven nőtem fel egy tanyán igazi falusi kislánként, akit már korán befogtak a munkába. Nagyon szerettem állatokkal foglalkozni, az volt az elképzelésem, a vágyam, hogy majd kisborjú-nevelőnő leszek. Ez családi okok miatt nem valósulhatott meg, de azt álomban sem gondoltam, hogy majd a fővárosban, a BKV irattárában kötök ki és töltek el itt több mint 43 évet.

Akkor a véletlennek köszönhető, hogy aztán egész életedben itt maradtál?

Igen, és élveztem mind a négy évtizedet. Pedig



amikor idekerültem, először nem sok feladatom volt, nem volt lehetőségem az irattárosi munkába belekóstolni, legfeljebb könyveket számoztam és hitelesítettem. Akkoriban a BKV irattára szétszórva, több épületben, pontosabban pincehelyiségben volt Budapest egész területén. Volt a Gergely utcában, a budaiörsi Liget utcában egy légópincében, a Tábornok utcai szálló pincéjében, az Örs vezér terén a „spenót házban”, no meg a HÉV-vonal mellett szintén az Örs vezér tere közelében, és természetesen itt, az Akácfa utcában. Aztán '84-ben megváltoztak a dolgok: megbíztak az irattár-vezetői feladattal, és munkatársaimmal haladéktalanul nekiláttunk az irattár rendbetételének.

Honnan tudad, hogy milyen egy jó irattár? Ki tanított meg iratokat rendszerezni?

Mivel előzőleg engem nem tanított be senki, a kinevezésem után több állami cég irattárával felvettem a kapcsolatot, elmentem hozzájuk, hogy megtanuljam, ellessem tőlük, ők hogy csinálják. Szerencsém volt, mert mindenütt szívesen fogadtak. Átbogarásztam az összes levéltári törvényt és iratkezelési szabályzatot, megtanultam, hogy melyek a selejtehető, a nem selejtehető és az archiv iratok. Ezekhez azonban már több szakértelem kellett, de szerencsére itt volt nekem Keller László. Ő nem BKV-s, hanem egy közlekedéstörténethez értő katonatiszt volt, és az archiváláshoz is értett, ő segített szakszerűen elvégezni az iratrende-

zést. Lovász Pista bácsinak is sokat köszönhetek, aki különösen a vaskerekes járművekről szóló anyagok kiválogatásában és értelmezésében segített sokat. Nagy tudású ember volt.

Hogyan nézett ki ez a munka a gyakorlatban?

Nem csak az elmélet elsajátításával próbáltunk felzárkózni a feladathoz, hanem párhuzamosan kolléganőimmel, Ónódiné Rozikával és Szabóné Marcsival nekiláttunk a Gergely utcai irattár fizikai rendbetételének. Több tonna selejtpapírt néztünk át: 14 helyiségből, bokszból kellett az oda beszórt iratanyagot kiválogatni, rendszerezni.

Ezzel az elképzelhetetlenül nagy munkával mennyi idő alatt végeztetek?

1985. szeptember 1-jére, nagyjából egy év alatt készültünk el. Ezért a munkáért akkor komoly elismerésben részesültünk, Szabóné Kiváló ifjú szakember, Ónódiné és én Kiváló dolgozó kitüntetést kaptunk.

Olyan jól sikerült elsajátítani a szakmát, hogy ma már mindenkinek tudsz segíteni, aki közlekedés témában kutatna.

Annak köszönhetően, hogy az archív iratokat, tárgyakat, amelyek gyűjteményként megtalálhatók az irattárban „személyesen ismerem”, sokat tudtam és tudok segíteni a történészeknek.

Tudomásom szerint sok kiadvány létrejöttében közreműködtél, ezek közül öt könyvben meg is említenek név szerint. Melyek ezek?

A Közlekedik a főváros, A Fővárosi autóbusz-közlekedés 100 éve, A villamos aranykora, és külön köszönetet kaptunk a HÉV-könyvben Vidák Judittal együtt, ez 2017-ben jelent meg, A Beszkárt 3600-as villamosok története című kiadványban szintén megköszönték a segítségemet.

Mi a legrégebbi archív anyag, amit őriztek? Melyik a számodra legérdekesebb darabja a gyűjteménynek?

A legrégebbiek az 1880-as évekből megőrzött személyi kartonok, és van egy 1885-ös viasz pecsét is a BKVT-től. Ezeket egy vitrinben őrizük az irattárban. De itt, a páncélszekrényben található a Budapesti Közúti Vaspályatársaság saját kiadású, Okmánytár XII. című, 1900-ban megjelent kötete. Nem ennyire régi, de nagyon érdekes a két kötetből álló úgynevezett Aranykönyv, azaz a BKV Díszkönyv is, amelybe 1977-től egészen a rendszerváltásig, 1989. december 4-ig lefűzték a kiemelkedő munkát végző, dicséretben részesített dolgozókról a gyönyörű, kézzel írt méltató mondatokat tartalmazó, fotóval ellátott, aranyszélű lapokat. Érdekes, de ki is lehetett kerülni a díszkönyvből, ha valaki az akkori feltételeknek egyszer csak már nem felelt meg, és főként ideológiái



Berta Jánosnét nemcsak irattárosként ismerik a cégnél, hanem mint vöröskeresztes titkárt is. 1984 óta elsősegélynyújtó, és társadalmi munkában véradószervezőként is dolgozik. Közel 50 sima véradás mellett több irányított véradást is szervezett, és sok egyéb módon segítette ezt a fontos, olykor életet mentő tevékenységet.

okokból méltatlanná vált az elismerésre. Erről feljegyzés készült, amely a fotóval ellátott dicséret helyére került.

Szép kincsek...

Számomra minden munkaeszköz: lyukasztó, iratkapocs-kiszedő, vagy dísz- és emléktárgy, könyv vagy irat. Szeretem kutatni, olvasgatni az irattári anyagokat, segíteni a közlekedéssel kapcsolatos kérdések megválaszolásában, kideríteni, hogy mi az igazságtartalma egy-egy érdekes „városi legendának”. Nekem minden fontos, az is amit ma hoznak be, hogy őrizzük meg. Kihívás akár egy-egy hivatalos iratanyag – ami még nem archív – beszerzése is. Azt valom. úgy kell gyűjteni, hogy tudni kell, mi az, ami majd 25 év múlva fontos lehet.

Van olyan, amire a szakmailag különösen büszke vagy?

Büszke vagyok arra, hogy a Gergely utcába vasvillával behányt újítási iratokat sikerrel rendszereztük aszerint, hogy elfogadott vagy nem elfogadott minősítést kaptak. A mostani kolléganőimmel végeztük el ennek az 1945-1990. közötti anyagnak a feldolgozását, majd – papíralapon és elektronikus úton is – beadtuk a Budapest Főváros Levéltárába, hogy más is tudjon kutatni a témában. Hatalmas munka volt.

Megelégedéssel tekintesz vissza az eltelt évtizedekre?

Igen, hiszen megtaláltam azt a munkakört, amit imádok csinálni. Élveztem minden pil-

lanatát. Az utolsó 8 év különösen termékeny volt az irattár számára, a kisebb-nagyobb projektek mindegyikét sikerrel vittünk végig. Ez nagyban köszönhető annak, hogy jelenlegi főnököm, Molnár György, koordinációs irodavezető mindig támogatott, és kölcsönös tisztelettel, elismeréssel voltunk, vagyunk egymás iránt. Azt is meg kell említenem, hogy a családom, a 3 lányom és a 7 unokám – ők a büszkeségeim – is mellettem álltak, állnak és segítenek abban, hogy sikeresnek érezzem az életemet.

Most nyugdíjasként napi 4 órában dolgozol, és tanítod be az utódaidat. Mi az, amit még nem értél el, amit mindenképpen meg akarsz valósítani a következő években?

A legfontosabb, hogy a családtagjaim, szereteim és én is egészséges legyek. A magánéletben megvan ezen kívül mindenem. Elégedett ember vagyok, jó életem van.

Konyher Mária Terézia

ZSEBKENDŐBE KÖHÖGJ, TÜSSZENTS!

JÁRVÁNYÜGYI INTÉZKEDÉSEK ÉS UTASTÁJÉKOZTATÁS A FŐVÁROSI KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS TÖRTÉNETÉBEN

A koronavírus-járvány elleni védekezés napjainkban az élet minden területére hatással van. A jogszabályi előírások és ajánlások (maszkhasználat, távolságtartás, fertőtlenítés) betartása kiemelten fontos a közösségi közlekedésben. A járványügyi intézkedések nem számítanak példa nélkülinek, korábban is kellett már hasonlókat alkalmazni, az egészség védelmét szolgáló különféle tájékoztató anyagok pedig „békeidőben” is folyamatosan jelen voltak a budapesti járműveken.

Köpködni és nyá lazni tilos!

Már a fővárosi közösségi közlekedés első járműveire vonatkozóan is születtek köztisztasági és egészségvédelmi előírások. A villamosok belső terében a dohányzás mellett külön táblák figyelmeztettek a köpködés tilalmára. Utóbbi tevékenység a szivarozás, illetve a dohánylevelek rágcslálásának elterjedése miatt vált igen gyakorivá. A tiltó feliratok az apró dohánylevelek padlóra köpködését voltak hivatottak visszaszorítani. Erre a nem túl gusztusos látvány elkerülésén kívül a fertőzésveszély miatt is szükség volt. Az utasok mellett a villamosok személyzetére is vonatkoztak higiéniai, egészségügyi célú szabályok. A villamoskalauzokat belső szabályzatban utasították a „nyálazás” mellőzésére, azaz a jegytömbről a menetjegyek megnyázott ujjal történő letépésére.

Védekezés a spanyolnátha ellen

A spanyolnátha néven ismertté vált influenzajárvány az első világháború végén söpört végig a világon, több halálos áldozatot követelve, mint maga a háború. A betegség Budapesten 1918 nyarán jelent meg, és három hullám lefolyása után 1920 tavaszára tűnt el. A városvezetés napilapokban és kiragasztott plakátokon, hirdeteményeken tájékoztatta a lakosságot a járvány tüneteiről és a szükséges óvintézkedésekről, többek között a tömegközlekedéssel kapcsolatos megelőzésről is. Az 1918. szeptember végén kiadott „Az influenza-járvány (spanyol betegség) elleni védekezés” című hirdetemény a következők szerint szól a kérdéssel: „A nagy vasutakon és a helyi közlekedési eszközökön, amelyeken a zsúfoltság nem akadályozható meg, csak szükség esetén utazunk,



mert szomszédaink lehellete és nyálkasziporkái, valamint esetleg érintkezésük útján – ha pld. otthonukban ily ragályozó beteg van – mi is megkaphatjuk a bajt. Köhögés és tüsszentés alkalmával tartsuk zsebkendőnket a szájunk s orrunk elé. Csokolódzás (úgy az arcon, mind a kézen) kerülendő. A köpködés veszélyes.”

A legnagyobb felháborodást éppen a tömegközlekedési eszközök használatára vonatkozó rész váltotta ki. A járművek kizárólag indokolt esetben történő igénybe vételére reflektált Karinthy Frigyes a Pesti Napló „A feleségem beszél” című cikksorozatában megjelent irodalmi írása is: „Van ezen a plakáton minden,



ból, dorbézolásból, fényűzésből, dáridóból, kéj hajhászásból, kicsapongásból, hanem csak szükségből utazzam – hogy egy időre mérsékeljem szertelen és vad multságomat és szórakozásomat, a villamoson való utazást.”

A kezdeti méltatlankodás után egyre nyilvánvalóbbá vált az intézkedések szükségessége. A későbbi, szigorított rendeletek már korlátozták a villamos belsejében és a peronon utazók létszámát, valamint a megállóhelyek mennyiségét is. Kevés sikerrel járt a járműveken az első ajtón történő felszállás és a hátsó ajtón való leszállás bevezetése, a sorszámosztás ötlete pedig egyáltalán nem valósult meg. A járműveken folyamatosan hirdetésekben és röpcédulákon tájékoztatták az utazás veszélyeiről. Mivel az utasok száma nem akart csökkenni, végül már a rendőrség, illetve a csendőrség bevonásával igyekeztek fenntartani a rendet. A kocsikat a spanyolnáthában szenvedő betegek nem vehették igénybe, viszont előnyt élveztek a felszállásnál a hatósági igazolványukat felmutató orvosok. A fővárosi rendelet – bár fertőtlenítőszerekkel csak korlátozott mennyiségben állt rendelkezésre – előírta a villamosok fokozottabb takarítását és fertőtlenítését, valamint a járművek állandó szellőztetését is.

Az influenza a villamosok személyzetét sem kímélte, emiatt időnként ideiglenesen kocsikat is ki kellett vonni a forgalomból. Felmerült

a közösségi közlekedés üzemeltetésének időleges szüneteltetése is, de mivel ez a város teljes megbénulásával járt volna, végül elvetették.

Zsebkendőbe köhögj, tüsszents!

A spanyolnáthát követően szerencsére nem kellett szembenézni hasonló méretű és hatású járvánnyal, de a különféle fertőző betegségekre figyelmeztető plakátok, hirdetések a későbbiekben is megjelentek a közlekedési eszközökön. Főként az önálló műfajjává váló, a villamosok belső terének felső sávjában elhelyezett, kisméretű villamosplakátok között találkozhattak az utasok egészségvédelmi propagandaanyagokkal. A két világháború között például a még mindig népbetegségnek számító tuberkulózis veszélyeire figyelmeztettek a felvilágosító anyagok.

Az 1960-1970-es évek utastájékoztató anyagai főleg a náthaszezonban hívták fel a figyelmet a megfelelő higiéniára és az elvárt viselkedésformákra: zsebkendőbe köhögjünk, tüsszentsünk! A későbbi évtizedekben, lényegében a koronavírus-járvány megjelenéséig pedig leginkább csak a járművek plakáthelyein, kapaszkodóin elhelyezett gyógyszerreklámok közvetítették hasonló tartalmú üzeneteket.

Győrfi Judit



TOP 10 MASZKOKAT FEL!

A maszkviselés a legegyszerűbb és legáltalánosabb védekezési eszköz a koronavírus ellen, napi rutinunkba mára már teljesen beletartozik. Fogalmazhatunk úgy is, hogy mindennapi eszközeink olyan elválaszthatatlan része, mint a mobiltelefon vagy a pénztárca, nélkülük már egy tapodtat sem mozdulunk.

Számos nagyvárosban már a közlekedési eszközök, a buszok, villamosok is a maszkviselésre figyelmeztetnek – TOP10-es összeállításunkban azok mutatjuk be, amelyek nem csak úti céljainkig szállítanak minket, de a vírusvédelemnek is elkötelezett résztvevői.



Demjén Anikó, Fenyvesi Máté

Budapest



Budapest



Cardiff Wales



Castle Hedingham, Anglia



Edinburgh, Skócia

TOP 10



Kandiyohi, Minnesota



Melbourne, Ausztrália



Montpellier, Franciaország



Sapporo, Japán



Zürich, Svájc

SZÍNKAVALKÁD

A VILLAMOSKÖZLEKEDÉS HŐSKORÁBAN

A FŐVÁROSI KÖZLEKEDÉS MÚLTJÁNAK SAJTÓJÁT SZEMLÉZŐ SOROZATUNKBAN EZÚTTAL RENDHAGYÓ CIKKEL JELENTKEZÜNK – KÖSZÖNET AZ IRATTÁR VEZETŐJÉNEK, BERTA JÁNOSNÉNAK, AKINEK PORT-RÉJÁT LAPUNKBAN OLVASHATJÁK. Ő ADTA KEZEMBE AZ ALÁBBI INFOGRAFIKÁT, AMELY A VILLAMOSKÖZLEKEDÉS KEZDETÉNEK ÉRDEKES MOMENTUMÁRA HÍVJA FEL A FIGYELMET.

A múlt század elején ugyanis – átvéve a lóvasút megkülönböztető jelzéseit – színek jelölték, melyik villamos merre közlekedik. A villamospályák robbanásszerűen gyors kiépülésével azonban egy alig áttekinthető, színes kavalkád lett a viszonylatjelzésekből.

De nézzük csak milyen volt a főváros közösségi közlekedése, mikor elindultak az első villamosok!

Bár a közvetlen előzménynek tekinthető lóvasút csak 1898-ig, a szintén lóvontatta omnibusz viszont 1932-ig közlekedett, mégis a lóvasút volt a fontosabb közlekedési eszköz a kettő közül, hiszen több utast szállított az omnibuszoknál. Amint a képen látjuk, 1885-ben, a lóvasúti közlekedés csúcspontján nem kevesebb, mint 16 viszonylaton húztak a lovak. Ma már némileg furcsán hat, hogy ezeket a vonalakat nem pályaszámokkal, hanem színekkel jelölték. Kis zászlócskákkal a bakon, és a kocsiblakok felett is megjelentek ugyanezek a színek.

Ezt a módszert vette át aztán a még ugyanebben az évtizedben meginduló villamosközlekedés, amely a BVV részéről új pályákon, a BKVT részéről a lóvasút villamosított pályáin indult. 1889-től egy barna jelű BVV-villamos járt az Egyetem tértől a Kecskeméti utcán, Kálvin téren át a Stáció (mai Baross) utcában, egészen a Köztemetőig (Fiumei út), valamint egy kék tárcsás villamos az Akadémiától a Podmaniczky utcán át az Aréna (Dózsa György) útig.

De nem csak a villamosvonalak, a villamost közlekedtető cégek száma is egyre szaporodott: a BKVT és a BVVV (korábbi BVV) mellett Újpesten megjelent a BURV és a BVKV, Lőrincen a BLVV, Budafokon a BBVV. Az infografika híven mutatja a villamospálya-építés és villamosközlekedés lendületes beindulását: a kez-



detek után tíz évvel már harminc viszonylaton közlekedtek villamosok. A lóvasút megkülönböztető színei a villamosok homlokzati tárcsáira költöztek. A grafikából is érzékelhető, a viszonylatok robbanásszerűen gyors szaporodásával milyen áttekinthetetlen zűrzavarrá változott ez a rendszer.

1910-ben ezért – a Pesti Napló korabeli száma szerint Európában utolsóként – bevezették a járművek számozását: a BKVT barna villamosai a páratlan, a BVVV sárga járművei pedig a páros számokat kapták.

Sokat változott 130 év alatt a budapesti villamosközlekedés. Már csak a házak homlokzatán itt-ott látható – egykor a felsővezeték tartó – fura kampók őrzik nyomát, hogy valaha székházunk környezetében, a Belső-Erzsébetvárosban is villamos járt. 100 év elteltével,

a bulinegyed sajnálhatja, hogy már csak emlék – bizonyára egyedülálló atmoszférát teremtene ma is. Itt járt az első 2-es villamos – ezzel a számmal ugyanis eredetileg nem a rakparton futó villamos közlekedett. A Blaha Lujza téren álló régi Nemzeti Színháztól indult a Klauzál utcán át, és a Király utcában ma is álló Szent Teréz plébániatemplomnál fordult vissza – éppen az Akácfa utcán át. A helyszűke miatt ugyanis a két irány vágányai a végállomások előtt más utcákon kerültk egymást: a másik végállomás a Rókus kórház körül állt. Pályáját csakhamar mindkét irányban meghosszabbították: a Népszínház utca – Széll Kálmán tér (ma II. János Pál) – Keleti pályaudvar, illetve a Szabadság tér – Rudolf trónörökös tér (ma Jászai Mari tér) irányában.

Hradzski Róbert

SZÁMÍTUNK RÁD!



VISELJ MASZKOT!

*Csak egy apró mozdulat, de életet menthet.
A helyes maszkviselés közös érdekünk
és kötelező. Számítunk rád!*

#viseljmaszkot #vigyázzunk egymásra #nincsmégvége

Hirdetés

A CAVIDENT FOGÁSZATI KFT. MOST RENDKÍVÜLI AKCIÓT HIRDET!

A BKV és BKK dolgozóinak és nyugdíjasainak: Porcelán korona 39.000 Ft-tól, Cirkon fémentes 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 06/30 135 8905 telefonszámon.

MOZGÁSBAN MAGAZIN

A Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság magazinja • www.bkv.hu • bkvzrt@bkv.hu • 2020. tél
Lapigazgató: Dr. Székelyné Pásztor Erzsébet • A szerkesztőbizottság tagjai: Buday Ágota, Gulán András, Hagymási Gergely, Kis Csaba Pál, Molnár György,
Nemecz-Novák Zsuzsanna, Szirbek-Gucsi László • Szerzők: Demjén Anikó, Konyher Mária, Kovács Edina Barbara, Gyórfi Judit,
Fenyvesi Máté, Hradszki Róbert, Kárpáthegyi Bálint, Kertész Péter, Sándor Béla • 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



**2020. OKTÓBER 22-ÉN DÉLUTÁN ÁTADTÁK
AZ M3 METRÓ FELÚJÍTOTT DÉLI SZAKASZÁT
A BUDAPESTEN UTAZÓKNAK - A HATÁR
ÚT, A PÖTTYÖS UTCA, AZ ECSERI ÚT ÉS
A NÉPLIGET ÁLLOMÁS LETISZTULT ÉS MODERN
LÁTVÁNYVILÁGOT KAPOTT.**

fotó: Nagy Mihály, magyarépitok.hu

