MOZGÁSBAN

LII. ÉVFOLYAM, 2020. I. SZÁM

ÚJ BUSZOK BUDAPESTNEK

BKV ZRT
BKV. ÖNNEK JÁR.

INTERJÚ: KARÁCSONY GERGELY FŐPOLGÁRMESTER

ÖKOLÓGIAI LÁBNYOM

EGÉSZ ÉVBEN ÉVFORDULÓK

TISZTÁBB KÖRNYEZET → KEVESEBB KÓROKOZÓ

HAZAI INNOVÁCIÓ

Több, mint 160 évvel ezelőtt Semmelweis Ignác korát megelőzve ismerte fel a tiszta környezet jelentőségét a fertőzések megelőzésében. A felületeken használt higiénikus bevonatrendszer kifejlesztése az innovációnak, a hazai tudásnak köszönhető, mely széles körű tudományos kutatásokra épül, hatásosságát mérési eredmények igazolják. Magyar fejlesztéssel a tisztább környezetért. Önnek jár.

HIGIÉNIAI BEVONAT

www.bkv.hu/sajtoszoba/higienia

Tisztelt Munkatársak, kedves Kollégák!

Mozgalmasan indult 2020! Még csak az első negyedév végét jelzi a Mozgásban magazin tavaszi számának megjelenése, de máris több meghatározó, fontos esemény áll a hátunk mögött.

Januárban megérkeztek a Dél-pesti Divízióba a legmagasabb Euro-VI d Temp környezetvédelmi besorolással rendelkező új Mercedes Benz Conecto Next Generation buszok első darabjai. Fontos lépés az új buszok forgalomba kerülése, hiszen nem titok, égetően fontos autóbuszflottánk fiatalítása. Az új járművek vélhetően az ATÜI az mellett egész Társaság megítélésének javulásához és természetesen az utaskomfort szintjének emelkedéséhez is hozzájárulnak.

Talán az előzőnél is örömtelibb, a BKV összes munkavállalóját érintő hír, hogy hosszabb tárgyalássorozatot követően, alapos viták, egyeztetések után megszületett az idei évre érvényes bérmegállapodás. Az átlagosan 10%-os alapbérfejlesztés keretén belül kiemelt figyelmet tudtunk fordítani a Társaságunkhoz hosszú évek óta lojális munkavállalók elismerésére is.

A forgalomba kerülő első 16 busz ünnepélyes átadásán, és a bérmegállapodás aláírásán is részt vett Karácsony Gergely, Budapest főpolgármestere is. Egyértelmű jelzése ez a Főváros részéről annak, hogy az új városvezetés kölcsönös jó partneri viszony kiépítésére törekszik Társaságunkkal. A jó munkakapcsolat elengedhetetlen ahhoz, hogy együtt tudjunk dolgozni a főváros lakóinak, és minden Budapestre látogató utazónak az érdekében, ahogyan ezt a vele készült interjú is alátámasztja.

Ebben az évben több jubileumi eseményre is készülünk. Mire kezükben tartják ezt a lapszámot, a 150 éves Budavári Sikló méltó ünnepség keretében új emléktáblát kap, valamint elkészül a metró 50 éves évfordulójára összeállított kiadvány is. Szintén 50 éves lesz a Zugligeti Libegő, az egyik legkedveltebb közlekedési eszközünk.

Az előttünk álló időszakkal kapcsolatban meg kell említenünk a hazánkban is regisztrált koronavírust, valamint a megelőzés és a védelem érdekében szükséges intézkedéseket is. Felelős vállalatként mindent megteszünk munkatársaink és utasaink védelméért. A terjedés ellen viszont elengedhetetlen munkavállalóink tudatos és felelősségteljes hozzáállása is. Kérjük, hogy a higiéniai előírásokat, javaslatokat minden esetben tartsák be!

Kollégáinkat folyamatosan tájékoztatni fogjuk a belső kommunikációs csatornánkon, valamint kiadványokkal, plakátokkal, a közösségi helyeken kihelyezett tájékoztatókkal kívánjuk segíteni a védekezést.

Bolla Tibor
vezérigazgató

TARTALOM

HÍREK 4
INTERJÚ: KARÁCSONY GERGELY 8
ELŐRE 10
JOGI ESETEK 11
ÖKOLÓGIAI LÁBNYOM 12
200 ÉVES A HAJÓZÁS 14
CONECTO NEXT GENERATION 16
A ZÖLDÜLŐ VÁROS 18
TOBORZÁS 19
150 ÉVES A SIKLÓ 20
TAVASZI PROGRAMOK 22
KÍNA 3 24
KORONA VÍRUS TÁJÉKOZTATÓ 26
TOP 10 KIÁLLÍTÁS 27
RETRÓ 30

ÚJ VEZÉRIGAZGATÓ A BKK ÉLÉN 2020. február 1-től Dr. Varga Ivett a Budapesti Közlekedési Központ Zrt. új vezérigazgatója. A közlekedési szakember a Főpolgármesteri Hivatal nyílt pályázatán nyerte el megbízatását. Varga Ivett tanulmányait az Eötvös Lóránd Tudományegyetemen és a Budapesti Közgazdaságtudományi Egyetemen (mai Corvinus) végezte, 2019-től a BKK stratégiai és innovációs igazgatója volt.
Az új vezérigazgató feladata a főváros közlekedésszervezési és fejlesztési programjainak megvalósítása, a tömegközlekedés szervezése, a kiemelt közlekedési projektek, valamint a közútkezelés és a közúti forgalomirányítással összefüggő tevékenységek megújítása. Hitvallása szerint az élhető, zöld Budapest megteremtésében stratégiai fontosságú a fenntartható közösségi és közúti közlekedés megszervezése.

(forrás: BKK)

Hírek

KIÁLLÍTÁSON AZ 50 ÉVES LIBEGŐ Idén lesz 50 éve, hogy 1970. augusztus 20-án ünnepélyesen átadták a Libegőt, amely azóta is összeköti Zugligetet a János-heggyel. A Libegő közelségére való tekintettel az év elején a Hegyvidéki Helytörténeti Gyűjteményben látható, kedvcsináló kamarakiállításon kaphatnak egy kis ízelítőt a látogatók a közlekedési eszköz fél évszázados múltjáról.
A kamarakiállítás 2020. február 26., szerdától látható. A gyűjteményben kiállított három tablón különböző fotók mutatják be a Libegő építését, fejlődését és történetét, a kiállítótérben pedig három vitrinben a Libegőhöz kapcsolódó érdekesebb tárgyak, eszközök, régi dokumentumok és jegyek találhatók. A kiállítás előreláthatóan április közepéig tekinthető meg, minden kedves érdeklődőt szeretettel várunk!
Cím: 1121 Budapest, Zugligeti út 64.

MEGALAKULT A BUDAPEST FEJLESZTÉSI KÖZPONT Vitézy Dávid a BKK korábbi vezérigazgatója, a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum jelenlegi főigazgatója lett a Budapest Fejlesztési Központ (BFK) vezérigazgatója. Az állami cég tulajdonjogát a Miniszterelnökség gyakorolja és az évek óta működő Kiemelt Kormányzati Beruházások Központja átalakulásával jött létre. Feladata a városépítésben való közreműködés, a kormányzati budapesti közlekedéstervezési, várostervezési munka elvégzése, a fővárosi önkormányzattal való együttműködés, a Fővárosi Közfejlesztések Tanácsának támogatása, részben döntéseinek végrehajtása. A központ emellett városkutatásokat folytat, gyűjti a nemzetközi tapasztalatokat, legjobb gyakorlatokat, valamint szakmai konferenciákat, társadalmi párbeszédet is szervez majd budapesti ügyekben.

A BKV EZÚTTAL IS SIKERESEN PÁLYÁZOTT A VIRTUÁLIS ERŐMŰ PROGRAM ENERGIAHATÉKONYSÁGI KIVÁLÓSÁGI PÁLYÁZATÁN

A Virtuális Erőmű Program keretében tett vállalásaink alapján ebben az évben is elfogadásra került pályázatunk az Energiatudatos Vállalat kategóriában. A díjat ünnepélyes keretek között a Parlamentben megrendezett XII. Díjátadó Gálán adták át.

A Virtuális Erőmű Program (VEP) a köztársasági elnök által fővédnökölt és az Európai Bizottság által a legjobb három uniós energiahatékonysági program közé választott fenntarthatósági kezdeményezés, amelynek célja, hogy a partnerek energia- és CO_2 megtakarításait pályázatain keresztül összegyűjtse, bemutassa, a jó példáikat megossza és díjazza.

A BKV vezetése elkötelezett a fenntartható fejlődés mellett, ennek megfelelően az elmúlt években hozott intézkedések eredményei rendre megmutatkoznak mind az energiafelhasználásban, a hatékonyság javulásában, mind a munkavállalók szemléletformálásában.

BÁ

PÁLYAORIENTÁCIÓS NAPON JÁRTAK KOLLÉGÁINK A XI. kerületi Bethlen Gábor Általános Iskola és Gimnázium Pályaorientációs Napján jártak kollégáink, ahol különböző szakmák képviselői tartottak előadásokat. A program szervezőjének felkérését Török István hírközlési- és jelzőberendezés mérnök örömmel vállalta, így neki és egy lelkes szakemberekből álló csapatnak köszönhetően a diákok több szakterület munkájába is betekinthettek. A Villamos Forgalmi Főmérnökségtől Bagosi Attila, a Villamos Infrastruktúra Főmérnökségtől pedig Fekete Rita, Németh Réka és Sárközi Ádám meséltek a foglalkozásukról, valamint szakmájukhoz kapcsolódó továbbtanulási és elhelyezkedési lehetőségekről. A diákok először egy másfél órás előadáson vettek részt, majd lehetőségük nyílt megtekinteni a mérővillamost és a villamos vezetés rejtelmeibe is belekóstolhattak.

- Az egyes előadásokon látszott az alapos felkészültség, az előadók jól osztották be az időt, változatosak voltak, elegendő információ hangzott el. A fiatal mérnökök kedves, nyitott személyisége, jó szakmai felkészültsége is hozzájárult a nap sikeréhez – mondta Hamvai-Kovácsné Fácányi Edina, a program szervezője az esemény után.

Nemcsak a diákok, de az előadók számára is maradandó élmény volt a nap: - Volt Bethlenesként mindig öröm visszatérni és viszonozni mindazt a sok jóságot, amit a gimnázium adott, ahol érettségiztem. Úgy gondolom, hogy testközelből bemutatni egy szakmát, egy életérzést pályakereső fiataloknak nagy kihívás és felelősség. Itt most, akiket érdekelt, egy pillanatra betekinthettek abba, milyen járműszerelőként, villamosvezetőként, üzemmérnökként városi kötöttpályás közlekedéssel foglalkozni. Ez egy trailer volt egy jövőben megrendezhető szép filmhez. Ha csak egyetlen fiatal rendezi meg a saját filmjét a résztvevők közül, és választja a közösségi közlekedést szakmájául, majd azt hosszú évekig szívvel-lélekkel műveli, akkor már nyert ügyünk van – tette hozzá Bagosi Attila, villamos forgalmi üzemviteli csoportvezető.

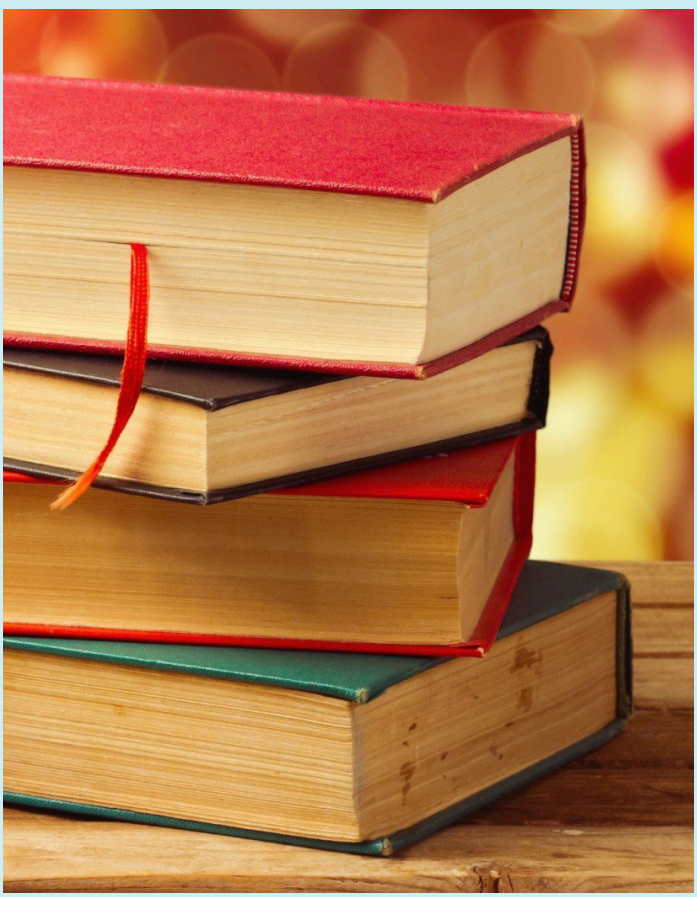
Németh Réka, Török István

81 ÉVES KORÁBAN, 2020. MÁRCIUS 3- ÁN ELHUNYT DR. TÁRNOK KÁROLY, BALÁZS MÓR-DÍJAS NYUGÁLLOMÁNYÚ KOLLÉGÁNK.
BKV-s pályafutása éppen 50 évvel ezelőtt, 1970. február 25-én kezdődött, amikor 13 év után otthagyva a Kismotor és Gépgyárat, üzemmérnökként helyezkedett el a Récseiben. Itt több fejlesztésben is részt vett a BME gépészmérnöki kar autógépészeti ágazatán végzett szakember. Később műszaki vezetőként folytatta a munkát Óbudán, majd a központba került és az autóbuszosoknál fejlesztési csoportvezetőként élte meg – ahogyan korábban ő maga is érezte – legvirágzóbb időszakát a BKV-nál: „Felsorolni sem lehet azt a sok fejlesztést, amit ebben a termékeny időszakban bevezettünk." Saját csapatával megjárta Kubát, ahol a Havannai Közlekedési Vállalat műszaki rendbetételét vitték sikerre, s végül nagykövetségi dicsérettel távoztak. Nyugdíjba vonulásáig üzemeltetési osztályvezetőként tevékenykedett és végül Óbudáról az üzemigazgató mellől felállva fejezte be szakmai sikerekben bővelkedő karrierjét. Pályája során szerzett tapasztalatait számos előadás keretében osztotta meg a szakma képviselőivel, nemcsak itthon, de több európai konferencián is Londontól az akkori Szovjetunióig. Az elmúlt közel húsz év nemcsak pihenéssel telt számára: 2002-ben az életművéért odaítélt Balázs Mór-díj átvételekor készült interjújában úgy nyilatkozott: „Két éve vagyok hivatalosan is nyugdíjban, de most sem tudok nyugton maradni, mert mindig csinálok valamit. Fúrok-faragok, kertészkedem, unokázom, nincs időm unatkozni, s nem is szeretnék.". Családja, barátai, egykori pályatársai és az egész szakma hiányolni fogja.

AKIRE BÜSZKÉK VAGYUNK „Akire büszkék vagyunk" kitüntetés adományozásáról döntött a BKV Igazgatósága: ezúttal három kollégánk részesült az elismerésben, amellyel utasainknak nyújtott komoly, akár életmentő segítő helytállásukat jutalmazta Társaságunk.
2019. november 4-én Szemere László autóbuszvezetőnk lélekjelenlétével, a mentők kiérkezéséig tartó segítségnyújtással mentett meg egy fiatal nőt, aki az általa vezetett járművön lett rosszul és ájult el.
2019. november 13-án Vaskó Sándor trolibuszvezetőnk egy hirtelen szívhalál miatt rosszul lett 18 éves fiatal lány újraélesztésében vett aktívan részt.
2019. november 14-én Fonyódi József autóbuszvezető kollégánk segített egy elveszett kisgyermeknek, aki így épségben visszakerült szüleihez.

EVEZNI JÓ! A BKV Vadlilbák és a Gúnárok sárkányhajó csapata várja a gyakorlott, a kezdő, és a sportolói múlttal nem rendelkező felnőtt jelentkezőket egyaránt. A BKV Előre SC Kajak-kenu telepén (Budapest, III. kerület, Királyok útja 255.) kedden és csütörtökön 18:00 órától csatlakozhatsz az evezősökhöz. Minden évszakban kalandok várnak: télen kondi, torna és tanmedence, tavasszal, nyáron és ősszel a Duna, a kacsák, a rétes, a versenyek, no és az érmek!
Testalkat, termet nem jelenthet akadályt, ha szereted a vizet. Bővebb információ Gőcze Böbe csapatkapitánytól kérhető a 06 20 986 5685-ös telefonszámon.

ALÁÍRTÁK A BKV-NÁL A 2020-AS BÉRMEGÁLLAPODÁST 2020. február 21-én megnyugtató elvi megállapodás született a 2020. évre érvényes BKV-s bérfejlesztési csomagra vonatkozóan. A február 25-i plenáris ülésen pedig – a részletek egyeztetése után – a munkavállalói és a munkáltatói oldal képviselői Karácsony Gergely főpolgármester, valamint Tüttő Kata és Gy. Németh Erzsébet főpolgármester-helyettesek jelenlétében aláírták az átlagosan 10%-os alapbérfejlesztésről szóló megállapodást.
A megegyezés értelmében a cég a teljes munkaidős munkavállalói részére az év első két hónapjára egy összegben 60 ezer forint bérkiegészítést fizet ki. Márciustól pedig hatályba lép a 8%-os, de legalább 35 ezer forint mértékű alapbérfejlesztés is. A Társaságnál eltöltött idő elismerésére bevezetik a „Budapest-pótlékot", ezzel is elismerve a lojális, évek óta a BKV-ért tevékenykedő kollégák munkáját. A csomag tartalmazza még a diplomás munkakörben foglalkoztatottak bérminimumának növekedését, valamint a kulcsemberek megtartását elősegítő forrás elkülönítését is. 2020-tól a cafetéria éves összege 200 ezer forintra emelkedik, és ebben az évben is megkapják a munkavállalók az év végi egyösszegű 16.100.- forintos juttatást. A felsoroltakon túl a megállapodásban a munkáltató vállalja, hogy az elmúlt években megkezdett munkakörülményjavító intézkedéseket is tovább folytatja.
Az elmúlt három év bérfejlesztési tendenciáját folytató 2020-as megállapodásnak köszönhetően a BKV stabilizálja munkaerő-piaci helyzetét, és továbbra is vonzó alternatívát kínál az álláskeresőknek, valamint megfelelő megbecsülést tud nyújtani a céghez évek óta lojális munkavállalóknak.



IRODALOM ÉJSZAKÁJA A VII. KERÜLET 23 ÉRDEKES HELYSZÍNÉN
Munkatársainkat is várjuk március 26-án, 19:00 és 23:00 óra között az Irodalom éjszakáján a BKV Zrt. Székház dísztermében, az Egri teremben. Nagy Zsolt és Szilágyi Kata, az Örkény Színház két művésze olvassa fel Osman Şahin, török író Fehér ökör című novelláját, amelyet Tasnádi Edit fordított magyarra.
Osman Şahin (1940) a kortárs török prózaírás kiemelkedő alakja, a Mersin megyében található Arslanköyben született. A „Tigris" Falusi Intézetben töltött évei után egy ideig tanítóként, azután az ankarai Gazi főiskolán tornatanári oklevelet szerezve tanárként dolgozott, közben szülőföldjén folklórkutatásokat is végzett. Jó ideje csak az a írásnak él. 1971-ben napvilágot látott első novelláskötete óta mintegy harminc könyve jelent meg. Novellái svédül, lengyelül németül, franciául és angolul is olvashatók.
Az író műveiben Délkelet-Törökország, a Tigris és az Eufrátesz forrásvidéke ősi hagyományokat őrző világának figurái és konfliktusai a realizmus és a líra megkapó ötvözetében jelennek meg. A Fehér ökör című elbeszélés az 1984-es Velencei Filmfesztiválon díjazott Erdal Kıran rendezte film, A tükör alapjául szolgált. Osman Şahin novellája a még mindig egzotikusnak számító „vidéki Törökország" életével, a merev társadalmi szabályokkal és tragikus egyéni sorsokkal foglalkozik. A fehér ökör története a nem is oly távoli múltba, az agák irányította parasztfalvak világába enged betekintést.

MAGÁNEMBERKÉNT IS HÁLÁS VAGYOK
A MUNKÁJUKÉRT!

A BKV útvonalhálózata európai szinten is nagyon fejlett, lefedi egész Budapestet, és az átszállási lehetőségek is kiválóak – mondja Karácsony Gergely. A főpolgármesterrel a közösségi közlekedésről, fejlesztésekről, aktuális kérdésekről beszélgettünk.

Még novemberben osztott meg egy fotót a Facebook oldalán a berlini metróból, a Potsdamer Platzon. Budapesten melyik a kedvenc állomása?

Számomra a legszebb budapesti állomás a négyes metró Szent Gellért téri állomása. A járatok közül pedig a kisföldalatti áll a legközelebb hozzám, mivel azzal járok legtöbbször.

Szakértők a főváros közlekedésének hálózatát európai szinten a legjobban lefedettek, legsűrűbbek között említik. Önnek mi a véleménye?

Szerencsére Budapest valóban nagyon jó közösségi közlekedéssel rendelkezik, mi pedig közösen azon dolgozunk, hogy a fejlesztésekkel még jobbá tehessük. A BKV útvonalhálózata európai szinten is nagyon fejlett, lefedi egész Budapestet, és az átszállási lehetőségek is kiválóak. Ugyanakkor a főváros közösségi közlekedése nem ér véget a Budapest áthúzva táblánál, így hosszútávú stratégia nem alkotható az agglomeráció közlekedésének integrációja nélkül.

Egyik első főpolgármesteri interjújában a kötött pályás közlekedés fejlesztésének fontosságát emelte ki. Milyen fejlesztéseket tart fontosnak még a színvonal emeléséhez?

A közösségi közlekedés fejlesztése egy ciklusokon átnyúló, nagyon fontos programja a fővárosnak. Jelenleg nem hatalmas beruházásokra, sokkal inkább a hiányosságok pótlására van szükség, úgy, mint a gyorsvasúti rendszer fejlesztésére, az M3-as és M4-es metróvonalak bővítésére és új megállók létesítésére. A járműfejlesztés, az új járművek vásárlása, a jelenlegi elöregedett járműpark cseréje, a trolibuszok és villamosok cseréje mind része a fejlesztésnek, ezek által fog emelkedni a közösségi közlekedés színvonala.

Milyen stratégia mentén képzeli el a további fejlesztést?

Nemcsak fejlesztésekre, hanem a közösségi közlekedés szervezésének újragondolására is szükség van. Ebben meghatározó stratégia a klímatudatosság, hogy egy zöldebb, jobb levegőjű Budapestet teremtsünk meg közösen. A cél az, hogy a budapesti közlekedés valóban egy egységes hálózattá váljon. A másik fontos dolog a közlekedés vonzóbbá tétele, aminek a fejlesztések mellett része az is, hogy a szerethetőbb élménnyé váljon.

Nemrég egymás mellett szerepeltek Facebook oldalán az új Connecto buszok átadásán készült képek és Magyar Kerékpárosklub képviselőivel zajló egyeztetés képei. Jól szimbolizálja ez, hogy a főváros útjain milyen sokfélék a közlekedők (gyalogosok, kerékpárosok, autósok, közösségi közlekedés járművei, elektromos rollerek stb.). A résztvevők között előfordulnak konfliktusok. Van-e elképzelése róla, hogyan lehetne ezeket a viszonyokat normalizálni? Lebeg-e esetleg a szeme előtt külföldi példa?

Én hiszek abban, hogy a közösségi közlekedés folyamatos és szisztematikus fejlesztésével a közlekedés résztvevői közötti problémákat is el tudjuk kezdeni megoldani. Meg kell teremteni a kerékpáros közlekedés valódi feltételeit, hogy valóban biztonságosan és konfliktusmentesen lehessen biciklivel közlekedni a városban. A fejlesztéseknek köszönhetően a résztvevők sokkal nyugodtabban és kiegyensúlyozottabban vehetnek majd részt a közösségi közlekedésben. Ennek része az is, hogy a jelenlegi bicikliutakat fel fogjuk újítani, illetve megtervezzük az Eurovelo 6 bicikliutat összesen négy szakaszon. Továbbá a közösségi közlekedés modernizálásával és az átmenőforgalom csökkentésével is tudjuk normalizálni a viszonyokat.

Az előbb említett sok szereplő között a BKV-nak kiemelt szerepe van. Milyenek az eddigi tapasztalatai a céggel?

Úgy gondolom, hogy ahogy eddig is, a jövőben is nagyon jól fogunk tudni együtt dolgozni. Nemrég például környezetbarát buszokat adtunk át közösen a budapestieknek, és a jövőben is számos módon fogunk együttműködni. Ugyan még nem tart ott a technológia, hogy a napi több száz kilométert futó járatokon elektromos járművek közlekedjenek, de nagyon örülnék annak, ha néhány év múlva Budapesten csak ilyen járművek lennének, ez is az együttműködésünk része lesz.

A Főváros mint tulajdonos milyen lépéseket kíván tenni, hogy a BKV a továbbiakban az újabb kihívásoknak is megfelelve tudja ellátni a közösségi közlekedésben betöltött vezető szerepét? Mit tart a legfontosabb feladatnak a céggel kapcsolatban?

Büszke vagyok rá, hogy nemrég sikerült megegyeznünk a dolgozók béremelésének mértékéről. Hiszem, hogy minőségi közszolgáltatásokat a budapestiek csak megbecsült munkavállalóktól várhatnak el. Sajnos a város lehetőségei szűkösek, de azt gondolom, elmentünk a falig. A fejlesztések, a járműpark korszerűsítése, a flotta károsanyag-kibocsátásának csökkentése stratégiai fontosságú feladatok.

Közel tízezren dolgozunk itt, akik a város közlekedését üzemeltetjük. Mit mondana a BKV-s kollégáknak, ha alkalma lenne beszélgetni velük?

Szinte naponta utazom BKV-val, így nemcsak főpolgármesterként, hanem magánemberként is hálás vagyok a munkájukért, amit a budapestiekért végeznek. Ugyanakkor tudom, hogy fárasztó és sok kihívással teli az életük, ezért az új városvezetés célja, hogy amennyire csak tudja, segítse a munkájukat. A változások, fejlesztések kapcsán egy olyan, közös együttműködést képzelek el a BKV-s kollégákkal, ami számukra és a Főváros számára egyaránt működőképes.

LZS

MI ITT **A LELKET IS EDDZÜK!**

A BKV Előre SC Utánpótlás edzője, Benkovics Attila már 13 éve, 2007-óta edzi a fiatalokat. Kezdő edzőként a többi csapatból kimaradó gyerekekkel foglalkozott, akik, ahogy mondja, kicsit szerényebb képességgel bírtak. Az akkor mindössze 6 főt számláló csapat létszáma nyárra 30-ra duzzadt. Belőlük nőtt ki az a sikeres korosztály, a '95-96-osok, akit az ezt követő 10 évben mindig a bajnoki tabella elején szerepeltek. A legsikeresebb évben, 2010-ben ez a korosztály nyerte a serdülő bajnokságot, és ők azok, akik később, 2015-ben az U21-ben ezüstérmesek lettek.

Bizonyára jó visszaemlékezni az első években elért nagy sikerekre.

Így van, de az én hitvallásom szerint az utánpótlás foci akkor igazán sikeres, ha egy gyereket ott tudunk tartani az edzéseken, vagy ha fölfelé adunk a felnőtt csapatnak. A legfontosabb, hogy néhány év múlva jó érzéssel gondoljon az Előrére azért, mert itt nem csak a focitudását gyarapíthatta, hanem olyan értékeket is kapott, amit az élet más területein is hasznosítani tud, amik átsegítik a nehézségeken.

Tehát azoknak, akik az Előre SC-t választják, nem csak testedzésben van részük?

Mi itt a lelket is eddzük. Bevallom, ez nem az elitképzés színtere, arra ott vannak az akadémiák, ahová a kiugró tehetségeket mi is igyekszünk eljuttatni, hogy kiteljesedjenek. Mi azokat a srácokat is szeretnénk megnyerni, akik a mozgás, a sportolás örömééért jönnek hozzánk, és esetleg még eddig sehol nem fociztak. A hitvallásom szerint a sporttelepeket nyitva kell tartani, hogy bemehessenek az emberek – ez a tömegsport lényege. Mi itt úgy edzünk, hogy közben tisztességre, becsületre próbáljuk a gyerekeket nevelni, ahol megtanulják, hogy a sportban sem lehet munka nélkül eredményt elérni. Az egyesületek abban tudnak segíteni, hogy a diák kitartóbb, eredményesebb legyen az élet más területén is.

Van korosztályos különbség?

A kicsikkel elsősorban a mozgás örömét szeretnénk megízleltetni, a nagyobbaknál már a siker is kell az örömhöz, de a sikereket csak kitartó gyakorlással lehet elérni. Ha egy napot nem gyakorlok, azt már észreveszem, ha kettőt nem, azt már a közönség is észreveszi – mondta Liszt Ferenc. Igaz ez a focira is.

Hány éves kortól lehet az utánpótlásba jelentkezni? Elégedett a jelenlegi létszámmal?

Az alsóbb korosztályokba már nagycsoportos kortól várjuk a gyerekeket, hiányos az U15-ös és az U17-es szint, pedig a bajnokságban való szereplésnek feltétele, hogy utánpótlást is működtessünk, és kiálljunk velük focizni. Nagy bánatom, hogy pillanatnyilag az utánpótlásban csak egy olyan fiú szerepel, akinek az apukája a BKV munkatársa.

Ha most – a cikk megjelenése után – megrohannák Önöket a jelentkezők, bírnák energiával, erővel?

Egészen biztosan! Egy korosztályban akár több csapatot is tudnánk működtetni, ez sokkal kisebb probléma lenne, mint az, hogy kevés a gyerek. Örömmel állunk elébe a tömeges jelentkezésnek! Az Előre SC nyitott kapukkal várja a gyerekeket, és köztük elsősorban a békávésokat.

Mit üzen az Előre SC Utánpótlás edzőgárdája a gyerekeknek, a szülőknek?

Hozzák ide a gyerekeiket, az itt dolgozóktól még tagdíjat sem kérünk, ha nálunk sportolnak. Hogy ne maradjanak el a házi feladat írással a gyerekek, akár a délutáni tanulószobát is meg tudjuk szervezni, és ha van rá igény – ahogy régen – most is szívesen szerveznénk focitáborokat a BKV-nál dolgozó szülők gyerekeinek. Nem kell, hogy szuper focista legyen, mi mindenkit szívesen látunk, itt jó helyen vannak a srácok.

Konyher Mária Trézia

JOGI ESETEK
A JOGSEGÉLYSZOLGÁLATRÓL

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:

Korábbi cikkünkben azt vizsgáltuk meg, amikor egy magánszemély gépjármű kereskedőtől vásárolt használt személyautót, amely a kereskedő tulajdonában állt, és amelyről a vásárlás után derült ki, hogy rejtett hibával rendelkezett. A jogi lehetőségek vizsgálatakor említettük, hogy egy későbbi cikkben kifejtjük majd azt a nagyon gyakori esetkört is, amikor a kereskedésből magánszemély által vásárolt autó hivatalosan egy korábbi tulajdonos magánszemély nevén marad, tehát a kereskedő bizományosként értékesíti az autót. Ebben az esetben egy vásárlás után jelentkező hiba esetén a vevő helyzete jogi szempontból sokkal hátrányosabb. Ennek kapcsán vázoljuk alább a lehetőségeket.

Válasz:

Mint korábbi cikkünkben is kifejtettük, ismét hangsúlyozzuk, hogy éppen a fentiek miatt a legfontosabb, amit tisztázni szükséges, hogy kitől vesszük az autót, ki ténylegesen a tulajdonos. Ez sokszor a tapasztalatok szerint nem magától értetődő, hiszen a kereskedésbe betérve általában fel sem merül, hogy valójában adásvétel esetén a gépjárművet hivatalosan egy másik a magánszemélytől vásárolja meg a vevő. A valóság ezzel szemben az, hogy a kereskedések többségében egy úgynevezett bizományosi jogviszony jön létre az eladó és a kereskedő között, amely azt jelenti, hogy az eladó a nevén levő gépjármű értékesítésére bízza meg a kereskedőt, aki a leendő vevővel az eladó nevében köt majd szerződést.

A Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény konkrétan rögzíti, hogy ennek ellenére az eladótól vásárolja meg a leendő vevő a kiszemelt gépkocsit:

6:283. § [Tulajdonszerzés]

(2) Eladási bizomány esetén a bizományos (kereskedő) jogosult a megbízó (eladó) tulajdonjogában álló ingó dolog tulajdonjogának az átruházására.

Nyilvánvalóan a kereskedőnek sem érdeke, hogy ettől eltérő konstrukciót alakítson ki, hiszen így utólagos reklamáció esetén könnyen tud visszautalni a megbízójára, aki a gépkocsi „valódi" eladója volt.

Rögzítettük ugyanis a korábbi cikkben, hogy amennyiben a kereskedőtől való vásárlás után rejtett hiba jelentkezik a gépjárműben, akkor a vevő mentesül annak bizonyítása alól, hogy az az adott hiba már a vásárlás előtt is fennállt: ezt egy törvényi vélelem felállítása teszi lehetővé. Ez azt jelenti, hogy amennyiben a vevő fogyasztó (azaz a magánszemély) gépjármű kereskedelemmel foglalkozó vállalkozás tulajdonostól (azaz gépjármű kereskedőtől) vásárol gépkocsit, úgynevezett törvényi vélelem szól amellett, hogy az esetlegesen később, hat hónapon belül jelentkező hiba már a vásárláskor fennállt, ezért a kereskedőt terheli annak bizonyítása, hogy mégsem így volt, és a vevő okozta a hibát a vásárlás után. A vélelem azt jelenti, hogy amit törvény kimond, azt az ellenérdekű fél sikeres ellenbizonyításáig valósnak kell tekinteni.

A legfontosabb különbség a mostani esetben az, hogy ez a vélelem egy magánszemélytől vásárolt autó esetén nem áll fenn. A törvényi vélelem hiánya a gyakorlatban azt jelenti, hogy amennyiben magánszemélytől vásárolt autó hibát produkál a vásárlást követően, a vevőt terheli annak bizonyítása, hogy az az adott hiba nem a vásárlást követően keletkezett, hanem már akkor is fennállt, amikor az autót megvásárolta, csak nem ismerhette azt fel. Azt kell tehát peres eljárás esetén bizonytani, hogy a hibát a vevő kellő körültekintés mellett nem ismerhette fel, és az a gépjármű már a vásárlás pillanatában sem teljesítette a használt gépkocsira vonatkozó követelményeket, továbbá az adott hibáról nem tájékoztatták a vevőt, így ő arról nem tudhatott. (A rejtett hibák jellegéről is a korábbi cikkünkben tettünk említést.)

A bizonyítási teher tehát a vevőre hárul, és egy peres eljárás során fentiek bizonyítása rendkívül költséges, időigényes és bizonytalan kimenetelű. Írásos szakvélemények beszerzése, szerelők tanúvallomása, okirati bizonyítékok, fényképek, szervízszámlák, esetleg helyszíni bizonyítás jöhet szóba, ezek költsége pedig gyakran akár több százezer forint is lehet – kérdés, hogy összhangban van-e a gépjármű értékével, illetve a hiba kijavításának költségével.

Összességében elmondható, hogy ebben a konstrukcióban a kereskedő általában csak jutalékot szerez az ügyleten, a hibás teljesítésért való helytállási kötelezettség az eladót terheli, de ennek érvényesítése a vevő számára aránytalan teherrel járhat.

Fentiek ismeretében bízunk benne, hogy jelen cikkel is hozzájárulhatunk ahhoz, hogy a leendő használtautó-vásárlók még körültekintőbben járjanak el a vásárlást megelőzően.

Jogi Iroda

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 hívják 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.

A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS HATÁSA AZ **ÖKOLÓGIAI LÁBNYOMRA**

AZ UTÓBBI IDŐSZAKBAN RENGETEGET HALLUNK AZ ÖKOLÓGIAI LÁBNYOMRÓL, DE MIT TAKAR PONTOSAN A FOGALOM?

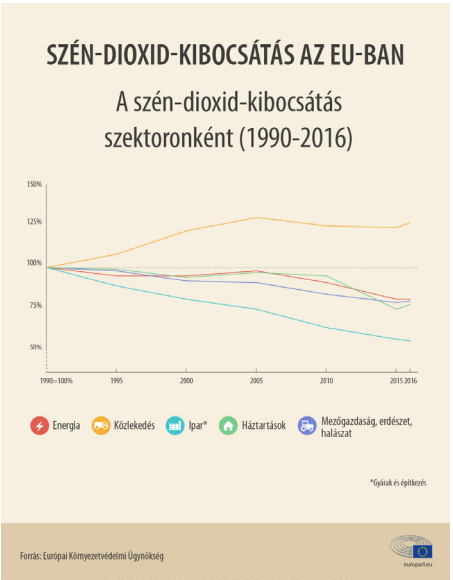
Az erőforrások menedzselésében és társadalomtervezésben használt érték, amely azt fejezi ki, hogy adott technológiai fejlettség mellett egy társadalomnak milyen mennyiségű földre és vízre van szüksége önmaga fenntartásához. A Föld eltartóképessége véges, a fogyasztás pedig egyre nő, ezért kiemelt fontosságú a természeti erőforrásokkal történő felelősségteljes, környezettudatos gazdálkodás. A cél, hogy minél kisebb legyen az ökológiai lábnyom, mivel így biztosítható a fenntartható fejlődés.

Az ökológiai lábnyom típusai – amelyek kiszámíthatók egyes emberekre, csoportokra, régiókra, országokra vagy vállalkozásokra – az alábbiak:

Szén lábnyom: a fosszilis erőforrások elégetéséből, a földhasználat-változásból és kémiai folyamatokból keletkező CO_2 elnyeléséhez szükséges erdőterület nagysága.
Legelő lábnyom: annak a területnek a nagysága, amely a hús- és tejtermékekért, bőréért tartott állatállomány eltartásához szükséges.
Erdő lábnyom: az éves rönkfa-, papíralapanyag-, faáru- és tűzifa-felhasználás alapján becsült terület.
Halászati lábnyom: a különböző tengeri és édesvízi fajok halászati adatai alapján, valamint az újratermelési igényeik alapján becsült érték.
Szántó lábnyom: az emberi fogyasztásra, állati takarmányozásra és bio üzemanyagok előállítására termelt növények termesztésének területigénye.
Beépített területek: az infrastruktúrához (pl. közlekedés, lakások, ipari létesítmények, vízi erőművek tározói) szükséges földterület nagysága.

A fenti hat tényezőből a legismertebb a szén lábnyom, ami a CO_2 kibocsátással kapcsolatos.

A CO_2 kibocsátás 30%-a az Európai Unióban a közlekedésből származik, amelynek 72%-át a közúti közlekedés adja. 1990 és 2016 között az EU területén a közlekedésből származó szén-dioxid kibocsátás 25%-kal emelkedett. Az EU elkötelezett az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentésében. Célja, hogy az 1990-es adatokhoz képest 2050-re a közlekedésből származó szén-dioxid-kibocsátás mértékét 60 százalékra csökkentse.
Bár a közúti közlekedésből eredő szén-dioxid kibocsátás emelkedik – mivel egyre több ember közlekedik az utakon –, más szektoroknak sikerült a kibocsátás arányát 1990 óta csökkenteni.



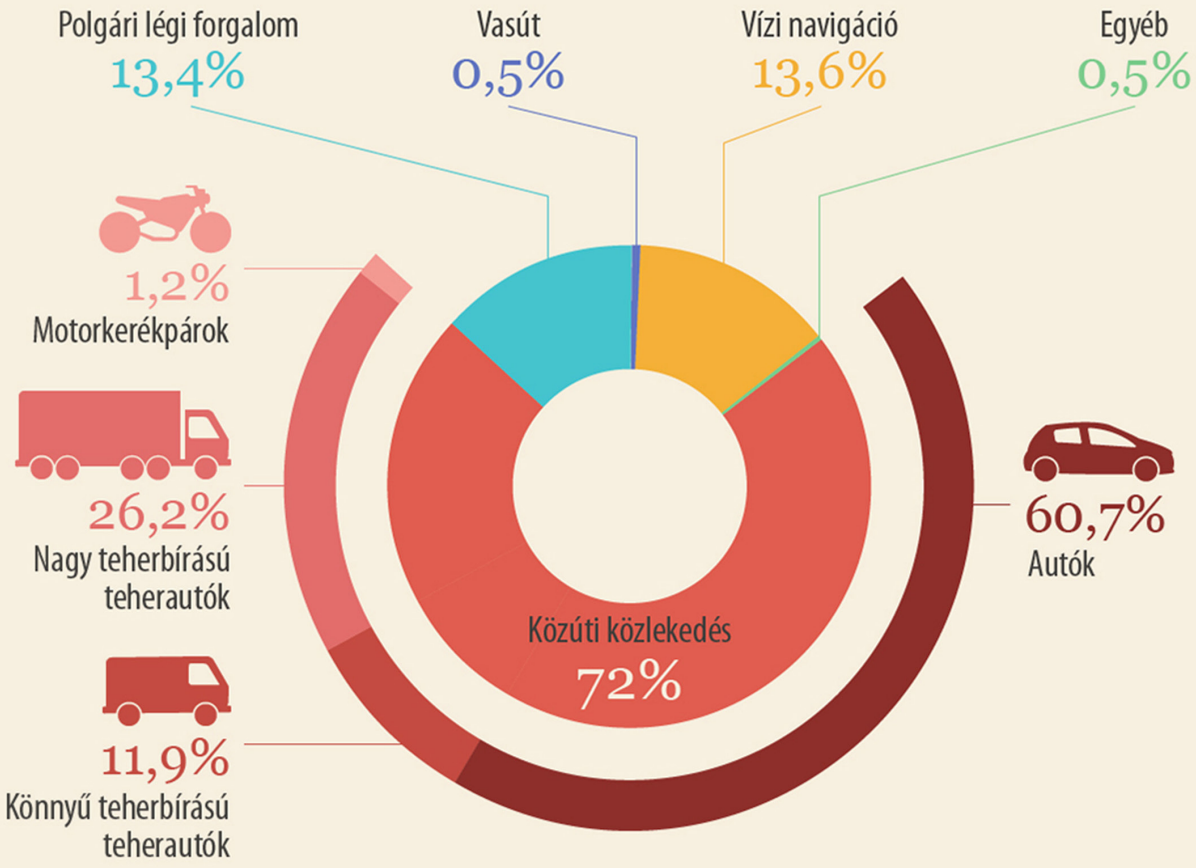
Ennek ellenére a 2050-re kitűzött célt nem lesz egyszerű elérni, tekintve, hogy a szén-dioxid kibocsátás csökkenése lelassult.
A személyszállításból származó szén-dioxid kibocsátás aránya jelentősen eltér az egyes közlekedési eszközök tekintetében. A személygépjárművek a leginkább szennyezőek, az európai közúti közlekedésből adódó teljes szén-dioxid kibocsátás 60,7%-áért felelősek. Az sem mindegy azonban, hogy hány utast szállít egy-egy autó: ha többet és nem egyedül utazik a sofőr, akkor akár a legkevésbé szennyező járművek közé is tartozhat. Európában átlagosan csupán 1,7 utast szállít egy autó, így viszont más közlekedési eszközök, például az autóbuszok, kevésbé káros alternatívát jelentenek.

Irányítási Rendszer Menedzsment Iroda

Források:
www.wikipedia.org, www.europarl.europa.eu

A KÖZLEKEDÉSBŐL SZÁRMAZÓ SZÉN-DIOXID-KIBOCSÁTÁS AZ EU-BAN

Közlekedési formák szerinti lebontás (2016)



Forrás: Európai Környezetvédelmi Ügynökség

europarl.eu

Fenntarthatóság Budapesten

A magyar kormány egyik fontos intézkedése a nemzeti buszstratégia kidolgozása, amely alapján a környezeti fenntarthatóság növelésének érdekében 2022-től csak az elektromos buszok beszerzését támogatja. Társaságunk forgalmi teljesítményének 2/3-a jelenleg is elektromos meghajtáson alapul. A közvetlen CO_2 kibocsátással nem járó elektromos meghajtás viszont – köszönhetően a kötöttpályás ágazatoknak – domináns a BKV teljesítményében. A BKV flottájában Európában is egyedülálló módon minden meghajtás (dízel, hibrid, elektromos, CNG) képviselteti magát. Társaságunknál jelenleg 19 db elektromos, 40 db hibrid és 53 db CNG meghajtású autóbusz üzemel, valamint 145 db trolibusz.

FELÍVELŐBEN A HAJÓZÁSI ÁGAZAT

– 200 ÉVE INDULT EL AZ ELSŐ DUNAI GŐZHAJÓ

1820-ban indult első menetrendszerű útjára a Carolina. Ennek apropóján Nemecz Gábor, a BKV beruházási és műszaki fejlesztési főosztályvezetője adott tájékoztatást magazinunknak a BKV hajózási ágazatának helyzetéről.

Illő egy kis történeti bevezetővel kezdeni, hiszen a magyar innovációtörténet nagy eredménye az első dunai gőzhajó, amit Bernhard Antal pécsi polgár – nem sokkal Fulton első gőzhajója (1807) után – épített meg. Vezérelt lapátú hajtókerék-rendszerére szabadalmat is kapott. Bernhard Antal a gőz fejlesztéséhez csőrendszert alkalmazott. A Carolina – nevét I. Ferenc uralkodó feleségéről kapta – a vontatásnál alkalmazott gőzcsörlőjével is megelőzte korát. Építője a Dráva menti Sellyén épített hajóval Eszék, Újvidék és Mohács közt végzett áruszállítást, mielőtt Pestre hozta. Július 16-án indította el átkelő járatát Pest és Buda között. Az utasokat a Carolina-vontatta uszályon helyezte el, a napi hét-nyolc járat állomásai voltak: a mai Eötvös tér, a Bomba (ma Batthyány-) tér és a Császárfürdő. Naponta kétszer Óbudát is érintette, vasárnaponként a Margit-szigetet is. A menetidő Óbudáig 1 óra 52 perc, visszafelé 29 perc volt, az átkelés 10 krajcárba, Óbudáig 30 krajcárba került, de havi bérlet és családi kedvezmény is létezett.

A BKV hajóparkja a rendszerváltás óta megfeleződött, jelenleg 11 hajóval és egy komppal rendelkezünk. A közszolgáltatásban alapvetően két típuscsaládot használunk: három vízibuszunkat még a hatvanas években gyártották, és a Fővárosi Kishajózási Vállalattól kerültek a megalakuló BKV tulajdonába. Náluk fiatalabbak a nyolcvanas években Balatonfüreden gyártott BKV 100-as és 130-as hajóink (a típusjelzésben szereplő szám a befogadóképességükre utal).

A hetvenes években még sok átkelőhajót is közlekedtettünk, amelyek egy-egy gyár, üzem munkásait szállították át reggel-este a folyó egyik partjáról a másikra – például Budafok és Csepel, vagy a Megyeri híd elkészültéig Békásmegyer és Újpest között. A legnagyobb forgalmú kikötők azonban a Margit-szigeti kikötők voltak, ebből is látszik, hogy a fővárosi hajózást már akkor is a közforgalmi és szabadidős jellegű igények kettőssége határozta meg. Érdekes és szép technikatörténeti emlék, hogy az 1895-ben épült, eredetileg Margitsziget nevű hajónk – többszöri átépítés után – a mai napig üzemképes, és a nosztalgia járműparkot erősítve, Hófehérke néven különjáratként közlekedik.

Újra a Dunán

Az elmúlt 10 évben új lendületet kapott a budapesti közforgalmú hajózás, ezt megelőzően jellemzően turisztikai jellegű vonaljárat volt a BKV-nál, ami néhány frekventált kikötőt kötött össze.

Egy 2012-es európai uniós finanszírozású projekt (a Közép-magyarországi Operatív Program egyik elemeként) élénkítette fel az addigi helyzetet, amelynek az volt a célja, hogy a hivatásforgalmú (munkahelyre irányuló) közösségi közlekedés megjelenjen a Dunán. Kevés olyan kedvező földrajzi adottságú város található a Duna mentén, ahol a folyó ennyire meghatározó városszerkezeti elem, mint Budapesten

– ebből adódott az EU-s projekt elképzelése is, hogy ezt a potenciált ki kell aknázni a közösségi közlekedés számára is. A forrást a kikötők megújítására és új kikötők létesítésére nyerte a BKV.

A Kopaszi-gáttól a Római fürdőig jelenleg 18 kikötőt használunk a menetrendszerinti közlekedésben. A 2012-es EU-s projektben felújíttattunk öt meglévő kikötőt, és építtettünk négy újat. Azóta további négy meglévőt újíttattunk fel, külső forrásból pedig három újabb kikötővel is bővült a hálózat, ezáltal az új és felújított kikötők egységes, jól azonosítható arculattal állnak utasaink rendelkezésére, modern városépítészeti elveknek, és esélyegyenlőségi szempontoknak egyaránt megfelelnek. Természetesen ennek az állapotnak a fenntartása folyamatos munkát, a technológiai fejlődés használható eredményeinek alkalmazása pedig állandó fejlesztési feladatot jelent a fenntartható működés biztosítása érdekében.

A kikötőfejlesztés hatására indultak el a D-jelű hajójáratok, amelyek hétköznapokon bérlettel igénybe vehetők, így a hivatásforgalmú közlekedést szolgálják. Ezeknek a járatoknak a menetrendjét is úgy alakították ki, hogy segítsék a munkába járást és hazajutást. A hajózási ágazatunk pedig elmozdulhat a turisztikai irányultság felől, hiszen azon a piacon több szereplő is van, nem elsődleges cél ennek kiszolgálása. Emellett természetesen örülünk, ha az emberek – jó idő esetén – szabadidős tevékenységként élik meg a hajózást, hiszen minél több utasunk van – annál jobb.

Mivel megyünk a Dunán?

Az uniós projekt a kikötők felújítására, kialakítására, a parti- és vízi infrastruktúra fejlesztésére biztosított forrást, a hajópark felújítására nem. Hajóinkat azonban alkalmassá kellett tenni a nagyobb igénybevételt jelentő menetrendszerinti közlekedésre, úgyhogy az elmúlt tíz évben minden hajónk átesett hajtásrendszer-korszerűsítésen, mindegyikben cserélték a motort, és a hozzá kapcsolódó alkatrészeket. Erre nem csak a környezetvédelem, de a kellő menetsebesség biztosítása miatt is szükség volt – a turisztikai jellegű utaztatáshoz képest ugyanis a sebesség esetünkben prioritást élvez.

Az új hajtásláncot a hajóhoz kellett méretezni, a hajócsavar optimális méretét, átmérőjét, emelkedését újra meg kellett tervezni. Hajóink technikai színvonala ma már lehetővé teszi, hogy a menetrendet vízállástól függetlenül tartani tudjuk. Az új motorok emissziós értékei sokkal jobbak, mint a korábbiaké – vagyis relatíve környezetbarátabbnak mondható a közlekedésük. Továbbá hajóink nem rendelkeznek jelentős energiaigényű részlegekkel, így energiafelhasználásuk fajlagosan alacsony. Kikötőink parti áramellátása egyébként is kiépített, a BKV-s hajók áramellátását egy-egy kikötőben helyi emisszió nélkül biztosítani lehet.

A BKV a hajózási ágazatban csak néhány munkatársat foglalkoztat az organizálás biztosítására, hajózási személyzetünk nincsen – alvállalkozókkal dolgozunk együtt. A Társaság további célja, hogy növelje hajóin a szolgáltatás színvonalát, illetve a hajók esztétikai megjelenésén is javítson. Mindezzel az utazási élményt kívánjuk emelni, ami a jövőben egyre fontosabbá válik. Ezzel a törekvéssel összhangban a téli ünnepi időszakban Fényhajót, februárban Valentin napi hajót közlekedtettünk, és további tematikus eseményekkel is szeretnénk a szolgáltatásunkat vonzóbbá tenni utasaink számára.

Az igényeknek megfelelően a nyári menetrendben hét hajónk közlekedik, a téli mentrendben pedig kevesebb, az aktuális utazási igényekhez és a BKK megrendeléséhez igazodva. A nyári szezon egyik legnagyobb szakmai feladata a Sziget Fesztivál hajójáratos kiszolgálása, amelyet évek óta eredményesen és sikeresen végez a BKV, ehhez a menetrendben résztvevő hajókon túl további hajókat is igénybe kell vennünk. Fő célunk versenyképes alternatívát kínálni a főváros közösségi közlekedésében, hogy az emberek felismerjék: az utazási lánc részévé válva, adott esetben átszállással a hajó a legpraktikusabb alternatíva az úticélhoz való eljutáshoz. Járataink a belvárosi szakaszon hídpótló szerepet is betöltenek: a belvárosi részen a budai és a pesti oldalt felváltva érintve haladnak. Unikális esemény volt a főváros közlekedésében, mikor metrópótló hajójáratot közlekedtettünk a Kossuth téri metróállomás 2018-as lezárásakor, a Kossuth tér és a Batthyány tér között.

A hajózás kérdésköre rendre előkerül a közlekedésfejlesztési koncepciók részeként is. Ezekben sokszor a közlekedésnek környezetbarát módjaként értelmezik, hiszen a forgalmi torlódások, zavarok kedvezőtlen hatásaitól mentesül, és nagy befogadóképességű járművek közlekedtetése valósítható meg. Az ágazat potenciálját pedig az is jelzi, hogy a Duna fővárosi szakaszának legszélesebb pontján a meder szélessége 300 m, azaz mintegy 90 forgalmi sáv, amit érdemes kihasználni.

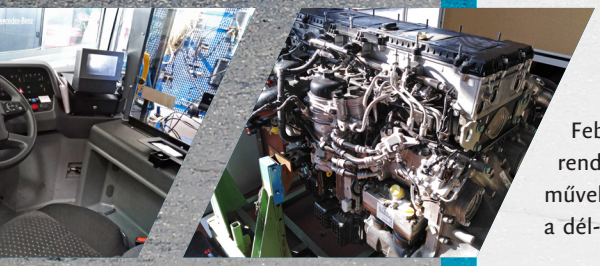
Hradszki Róbert

ÚJ BUSZOK BUDAPESTNEK!

Kedvezően indult az év az Autóbusz és Trolibusz Üzemeltetési Igazgatóság Dél-pesti Divíziója számára. Az Inter Traction Electrics Kft.-vel kötött szerződés értelmében 2020. január 14-én 7 db szóló és 1 db csuklós Mercedes Benz Conecto Next Generation autóbusz érkezett Társaságunkhoz. Január 20-án Karácsony Gergely, Budapest főpolgármestere adta át ünnepélyes keretek között a BKV újonnan beszerzett buszainak forgalomba kerülő első 16 darabját.

A közösségi közlekedés fejlesztésének elsődleges céljait szem előtt tartva, a járműállomány folyamatos megújításának érdekében Társaságunk 2018 végén kezdeményezte 20 db új szóló, valamint 20 db új csuklós autóbusz beszerzését. Az opciókkal összesen 100+100 autóbuszra szóló, Európai Uniós nyílt közbeszerzési eljárást az Inter Traction Electrics Kft. nyerte meg a most forgalomba álló Mercedes-Benz Conecto Next Generation típusú autóbuszokkal tett ajánlatával. Az első 20+20 jármű vételárára a BKV Zrt. beruházási terve biztosította a fedezetet.

Az autóbuszok érkezését lelkes várakozás előzte meg. Nem véletlen, mivel a Mercedes Benz Conecto városi buszai már számos országban bizonyítottak teljesítmény és minőség tekintetében. A modellt kategóriájában optimalizált karbantartási és javítási költségek jellemzik. A fejlesztők a járművek útviszonyok általi kitettségéhez alkalmazkodva új konstrukciós vázszerkezetet terveztek a típusnak, a nagyobb szerkezeti szilárdság érdekében. Az autóbuszok a szóló, illetve a csuklós járművek esetében is a típushoz elérhető legerősebb motorral vannak felszerelve, amelyek a jelenleg érvényben lévő legmagasabb Euro-VI d Temp környezetvédelmi besorolással rendelkeznek. A BKV legújabb szóló autóbuszainak teljesítménye 220 kW és 1200 Nm forgatónyomatékkal-, míg a csuklós Conecto NG 265 kW teljesítménnyel és 1700 Nm forgatónyomatékkal bírnak.



Február 10-ig több ütemben a teljes megrendelt mennyiség leszállításra került. A járművek műszaki átadás-átvételét követően a dél-pesti szakemberek azonnal hozzáláttak a járművek teszteléséhez, a műszaki szolgálat munkatársainak a szervízpartner által biztosított képzéséhez, valamint a járművezetők típusismeretének oktatásához. Ez utóbbihoz a szükséges oktatói személyzet felkészítése Debrecenben történt, ahol a szállító partner szakemberei adták át tudásukat, tapasztalataikat, majd oktatóink képezték tovább járművezetőinket, immáron a Dél-pesti garázsban. A rendelkezésre álló egy hónap alatt több mint 280 fő sajátította el a járművek vezetéséhez szükséges ismereteket, amely létszámmal a flotta teljes körű üzemeltetését tudja biztosítani a divízió. Ennek ellenére az oktatások tovább folynak, mivel a cél minél több dél-pesti járművezető számára biztosítani az új autóbuszokon történő munkavégzést.

Az első 3 szóló autóbusszal január végén találkozhattak utasaink a forgalomban. Azzal kapcsolatban, hogy az új autóbuszok mely vonalakon járjanak, az Autóbusz és Trolibusz Üzemeltetési Igazgatóság munkatársai előzetesen egyeztettek a BKK-val, így a csuklós flotta jellemzően a 200E, illetve az M3-as metró pótlásában érintett viszonylatokon közlekedik. A szóló járművek többsége a 99-es, belvárosba közlekedő járatokon teljesít szolgálatot, illetve a József Attila lakótelep forgalmát biztosítja a 181-es vonalcsaládon. A rendelkezésre állás függvényében tervezetten március közepén a teljes flotta üzembe áll.

A járművek tesztelése összességében sikeresnek mondható, számos a pozitív visszajelzés a dinamikus vezetési élményről, az esztétikumról, praktikus megoldásokról (pl. kormánykerékről kezelhető menü) és a kedvező üzemanyagfogyasztásról. A tesztelések során és az utasterhelésnek kitett, forgalmi körülményeket megjárt Conecto NG-k esetében is körvonalazódni látszik, hogy ez a széria sem mentes a „gyerekbetegségektől", amelyekre a partner szerződésben vállalt garanciális javításokra vonatkozó kötelezettsége nyújt megoldást.
Az utastéri ajtók beállítása, a hiba-jelenségek számának minimalizálása, a típus alapos ismeretét, rutint és magasfokú precizitást igényel. Az oktatást bonyolító partner, az EvoBus Hungária Kft. kiemelt figyelmet fordít ezen ismeretek továbbadására, ezzel is növelve a járművezetőink későbbi önállóságát.

Bizakodva várjuk a járműcsere-program további folytatását, ami az utasforgalom kiszolgálásának színvonalemelkedése mellett nagymértékű előrelépés a munkakörülmények javítása területén is.

Autóbusz és Trolibusz
Üzemeltetési Igazgatóság

fotó: Juhász Ákos

A ZÖLDÜLŐ VÁROS, MISKOLC

Idén 21 éves a Magyar Közlekedési Szövetség (MKSZ), amely azokat a közlekedési szolgáltatókat tömöríti, amelyek tevékenysége gyakorlatilag az egész országot lefedi. Cikksorozatunkban arra vállalkoztunk, hogy bemutassuk a Magyar Közlekedési Szövetséget és tagjait. Folytatva az északkeleti országrész bemutatását, ezúttal Miskolcon jártunk, ahol a tömegközlekedés nagy múltra tekint vissza – mondja Demeter Péter vezérigazgató.

Miskolcon a villamosközlekedés korán, 1897-ben megindult. Országos szinten elsőként itt közlekedtek menetrend szerinti buszjáratok, tehát a város élen járt a fejlesztésekben. Most is jellemző ez Miskolcra?

A közösségi közlekedés valóban nagy múltra tekint vissza nálunk, hiszen idén a villamos 123 éves, az autóbusz-közlekedés tekintetében pedig 72 éves évfordulónkat ünnepeljük. A fejlődés folyamatossága pedig megkérdőjelezhetetlen Miskolcon, hiszen gyakorlatilag teljesen megújult a villamosközlekedés a járművektől a síneken át a kapcsolódó infrastruktúráig, emellett forgalomba állítottuk Magyarország legnagyobb CNG üzemű buszflottáját és megnyitottuk közforgalmú CNG töltőállomásunkat is.

Miért CNG? Milyenek a CNG buszos tapasztalatok?

Az új autóbuszok beszerzése során a környezetvédelem, a környezeti terhelés mérséklése és az üzemanyagköltségek csökkentése volt a célunk. Az elmúlt években – várakozásainknak megfelelően – azt tapasztaltuk, hogy a CNG busz olcsóbban üzemeltethető, mint egy hasonló teljesítményű dízel busz.

Erről végeztek valamilyen számítást a forgalomba állítás előtt?

A CNG buszok és dízel buszok károsanyag-kibocsátását valós körülmények között mértük. A mérési eredmények szerint a gázüzemű autóbuszból 98-98,5%-kal kevesebb nitrogén-dioxid (NO_2) jut a levegőbe, mint a dízelmotoros változatból, így Miskolc levegőjébe évente 30 tonnával kevesebb NO_2 kerül. A hajtóanyag égési tulajdonságainak köszönhetően pedig a jelentős problémát okozó korom-kibocsátás is gyakorlatilag nullára csökkent. Nem mellékes szempont, hogy a zajszennyezés is jelentősen mérséklődött a CNG buszoknak köszönhetően.

Mekkora a jelenlegi közlekedési hálózat?

Két villamosviszonylatot és negyvennégy buszviszonylatot üzemeltetünk, évente körülbelül 80 millió utast szállítunk.

Milyen fejlesztések segítik az utasok tájékoztatását, tájékozódását?

Legutóbb a valósidejű menetrendi alkalmazásunkat fejlesztettük, ami MobilON néven érhető el a Google Play és iStore áruházakban. A menetrendünk elérhető a Google utazástervezőjében és a HERE WeGo alkalmazásban is. A WiFi szolgáltatás nálunk valamennyi miskolci villamoson és autóbuszon elérhető, emellett minden megállóhelyen működik az SMS szolgáltatásunk, ami a járművek valós idejű indulását tartalmazza. Több mint 100 megállóhelyen digitális kijelző mutatja az érkező és induló járatok számát, útirányát, és az indulásig hátralévő pontos időt. A kijelzőkön szöveges tájékoztatást is nyújtunk a forgalmi változásokról és az esetleges zavarokról. A segítséggel élők közlekedését is igyekszünk megkönnyíteni az információ hang alapú közvetítésével, egyrészt a járművek hangos utastájékoztatási rendszerén keresztül, másrészt a digitális kijelzőkön található nyomógomb segítségével. A kiemelt csomópontokban infopultok segítik az utazni vágyókat, a honlapunk és a Facebook oldalunk naprakész információval szolgál.

Mi várható a közeljövőben?

2020-ban elsősorban az értékesítési csatornáinkat tervezzük bővíteni új jegy- és bérlet automatákkal, illetve mobiltelefonos applikáción keresztül történő vásárlással. Emellett a „Zöld Busz” stratégiánkat is folytatjuk, ami további CNG autóbuszok beszerzését és ezzel párhuzamosan a dízel járművek kivonását jelenti. Egy új, az utazási igényekhez jobban igazodó hálózat és menetrend kialakításán is dolgozunk. További célunk egy olyan ösztönzőrendszer bevezetése, ami kollégáink nagyobb elismerésére törekszik, illetve hozzájárul a hatékonyság növeléséhez is.

Sándor Béla

A TÖKÉLETES RECEPT

A 2020-as bérmegállapodás az elmúlt három év bérfejlesztési tendenciáját folytatja, nem titkoltan azzal a céllal, hogy a BKV stabilizálja munkaerőpiaci helyzetét, valamint, hogy azt a fokú megbecsülést nyújtsa az évek óta lojális kollégáknak, amit mindennapi munkájukkal ki is érdemelnek. Társaságunk működési stabilitását meglévő kollégáink munkája, valamint az új munkatársak beintegrálása szavatolja. Összeállításunkban az aktuális toborzási tevékenységünket, üzeneteinket mutatjuk be.

Educatio kiállítás

Január 9. és 11. között a Hungexpo A pavilonja adott otthont a gimnazisták számára megrendezett legfontosabb tájékoztató eseménynek, ahol a BKV a humán szakterület és a VÜI duális mérnökképzésével volt jelen. A „díszkíséretet" a Turisztikai és Értékesítési Divízió biztosította, így a társaságunknál elérhető szakképzést az IK 630-as nosztalgiabuszon tudtuk megismertetni a kilátogatókkal.

Mindenképpen pozitív visszajelzés, hogy sokan úgy érkeztek a BKV standjához, hogy tisztában voltak a lehetőséggel, illetve azzal, hogy a BKV milyen előnyökkel jár a számukra.

„B"-ről „D"-re

A múltbéli tapasztalatokat, az érdeklődőktől kapott visszajelzéseket, valamint a munkaerőpiaci tényezőket is figyelembe véve az ATÜI újraindította egyik legsikeresebb programját, vagyis ismét lehetőség nyílik a „B" kategóriás jogosítvánnyal rendelkezőknek arra, hogy az autóbuszvezetéshez szükséges képesítéseket megszerezzék. A projektgazda, illetve Társaságunk partnere ismét az OFA Nonprofit Kft., így a jelentkezők a „C", „D", GKI képzést a Kft. képzéséhez csatlakozva tudják teljesíteni.

A programnak számos előnye van, ami szintén növeli az érdeklődést. A képzésben résztvevők megtarthatják aktuális munkaviszonyukat, továbbá lehetőségük van egy szándéknyilatkozat megtételére is, így képzett járművezetőként a BKV Zrt. főállású autóbuszvezetői lehetnek. Ezt az elköteleződést pedig a BKV honorálja is, hiszen ebben az esetben a tanfolyam ideje alatt ösztöndíjjal támogatjuk leendő kollégáinkat. További pozitívum, hogy új munkatársaink BKV-s karrierjüket az általuk megválasztott divízióban kezdhetik el, ezzel is biztosítva a lakóhelyközeli munkavégzést.

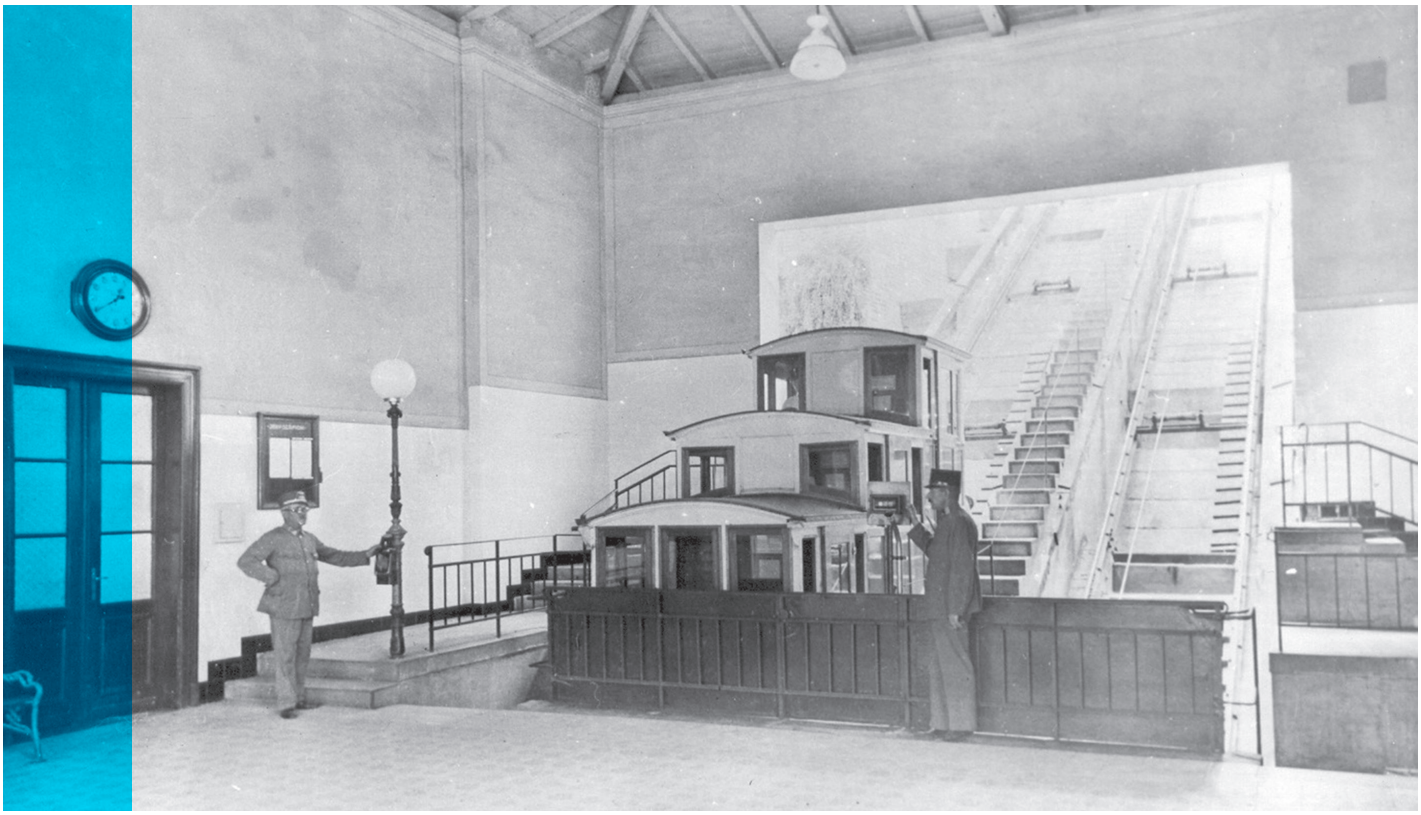
A csoportos tájékoztatón megjelent nagyszámú érdeklődő, valamint a programhoz eddig csatlakozók száma azt mutatja, hogy a múlthoz hasonlóan idén is sikeres lesz a program. Ennek köszönhetően pedig az autóbuszvezetői állomány is az optimális szinten tartható.

HVG Állásbörze

A BKV tavaly vett részt először kiállítóként a HVG állásbörzéjén. Az ott szerzett pozitív tapasztalatok és a vállalat iránti nagy érdeklődés hatására már akkor borítékolni lehetett, hogy az idei rendezvényen is ott lesz a helyünk a Papp László Sportarénában. Március 11-én és 12-én sűrű és tartalmas napja volt a Személyügyi és Humánstratégiai Osztály munkatársainak, valamint az IT szakembereinek, hiszen több ezer érdeklődő kereste fel standunkat. A fiatalabb generáció jellemzően egyetemi gyakorlat iránt érdeklődött, de kollégáink a felsőoktatási közegben nagyon jó hírnévnek örvendő duális képzési programunkról is tájékoztatták az eseményre kilátogatókat. Ezen kívül pedig a nyitott pozíciókat, valamint a karrieroldalunkat is sikerült a vendégek figyelmébe ajánlaniuk.

Az Educatio kiállításon tapasztaltakhoz hasonlóan a kilátogatók most is nagyra értékelték az IK 630-as „társaságát", ahol a VÜI egyik szakembere és egy duális hallgató, illetve az IT-s kollégáink informálták a vendégeket.

Fenyvesi Máté



150 ÉVES A BUDAVÁRI SIKLÓ

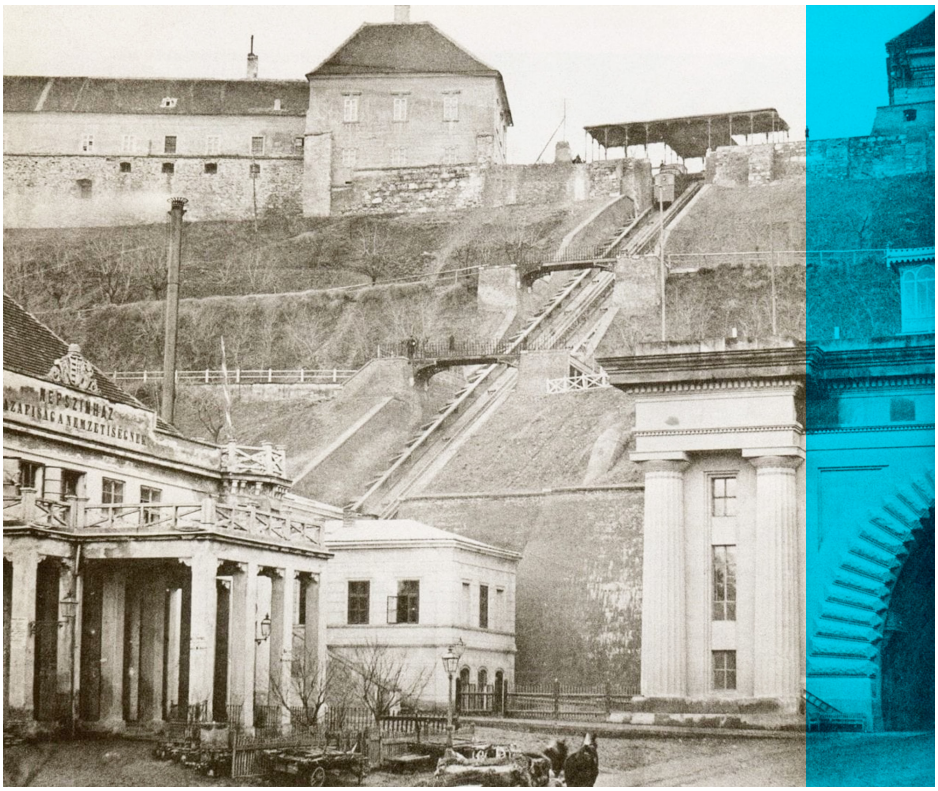
150 ÉVE, 1870. MÁRCIUS 2-ÁN ADTÁK ÁT AZ AKKOR MÉG BUDAI HEGYPÁLYÁNAK NEVEZETT, VILÁGVISZONYLATBAN IS ÚJDONSÁGNAK SZÁMÍTÓ BUDAVÁRI SIKLÓT. BÁR TÖRTÉNETE SORÁN HOSSZABB KÉNYSZERPIHENŐRE KÉNYSZERÜLT, ÉS A FŐVÁROS KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSBEN BETÖLTÖTT SZEREPE IS JELENTŐSEN VÁLTOZOTT, MA IS BUDAPEST LEGNÉPSZERŰBB TURISZTIKAI LÁTVÁNYOSSÁGAI KÖZÉ TARTOZIK.

Egy úttörő vállalkozás

A Budavári Sikló, eredeti nevén a Budai Hegypálya megépítését gróf Széchenyi Ödön, Széchenyi István fia kezdeményezte. A – számos fővárosi fejlesztésben, a magyar és a török tűzoltóság megszervezésében is jelentős szerepet vállaló – fiatal gróf a lyoni példa hatására 1867-ben tett javaslatot a világ második gőzhajtású, kötélvontatású siklóvasútjának megvalósítására. Budapest néhány évvel korábbi városegyesítése, a frissen megkötött kiegyezés és az azt követő városfejlesztési tervek kedveztek az új közlekedési eszköz megvalósításának, amelynek fő célja a Várban működő minisztériumok, hivatalok és a Várszínház gyorsabb, egyszerűbb megközelítésének elősegítése volt. Ezeket az intézményeket más tömegközlekedési eszközzel nem lehetett elérni, így az elképzelés gyorsan támogatókra talált.

A korabeli közlekedési viszonyokat szem előtt tartva a hegypálya helyét a Lánchíd budai hídfőjénél jelölték ki. A hídon áthaladó omnibuszok, az 1857-ben átadott Alagút és a lóvasúti végállomások forgalmi csomópontja miatt nem volt kérdés, hogy az új közlekedési eszköz pályáját is itt kell megépíteni. Széchenyi 1868-ban az építés mellett a hegypálya negyvenéves üzemeltetésére is engedélyt kapott a fővárostól. Mivel a budai várnak ebben az időben még fontos katonai funkciója is volt, külön függelékbe jegyezték be az úgy nevezett „lerombolási hozzájárulást", amely fontos hadászati indok esetén lehetővé tette az azonnali elbontását.

A sikló első terveit Jaruszek Ödön készítette. Az 1868 nyarán kezdődő kivitelezési munkálatokat Jaruszek, majd az építési terveket is átalakító Wohlfahrt Henrik irányította. A pálya alsó



végén egy nagyobb méretű, impozáns indítócsarnokot, felső állomásán egy egyszerűbb kivitelű fogadóépületet emeltek. Előbbi – magas kéménnyel ellátott – épületében kaptak helyet a gépészeti berendezések, köztük a rendszert működtető gőzgép is. Az alsó állomás beszálló szintjét az utcától 7,5 méterrel feljebb alakították ki, ahová az utasoknak lépcsőn kellett felmenni. A normál nyomtávú, 30 fokos hajlásszögű, 50 méteres szintemelkedést leküzdő pálya hossza 95 méter lett. A sikló felett két gyaloghidat vezettek át a hegyoldalt behálózó „Ellipse" park keresztülvágott sétányainak összekötésére. A sikló gőzenergiával működő járművei a bécsi Anton Spiering Maschinen- und Wagenbau-Fabriknál készültek. A kocsik három lépcsőzetesen elhelyezett fülkéből álltak, a két szélső, másodosztályú kabinban nyolc-nyolc utas, míg a középső – egyébként szintén nyolc férőhelyes – első osztályú fülkében csak hatan foglalhattak helyet. A pályán egyszerre két ingajelleggel összekötött kocsi közlekedett, az egyik felfelé, a másik lefelé. Vészhelyzet esetére a kocsik alvázán automatikusan működésbe lépő vaskarmokat helyeztek el, amelyek a pálya menti gerendákba akadva képesek voltak megállítani a járműveket.

Mozgalmas évek

A Budai Hegypályán 1870. március 2-án indult meg a forgalom. A reggel 7 és este 23 óra között üzemelő, még valóban tömegközlekedési igényeket kielégítő újdonságot hamar megkedvelték az utasok. A hegypálya a következő évtizedekben jelentős történelmi események „tanúja" volt, tömegeket szállított a millenniumi ünnepségsorozatra, majd 1916-ban az utolsó magyar király koronázására is. Számos neves utasa is akadt. Ferenc József és az uralkodói család tagjai mellett budapesti látogatása során II. Pedro brazil császár is nagy érdeklődéssel tette rajta tiszteletét. A korabeli újságok beszámolói szerint több politikus, köztük miniszterelnökök, miniszterek is használták a siklót a munkába járáshoz: Andrássy Gyula, Tisza Kálmán, Tisza István, Széll Kálmán, Wekerle Sándor vagy például Apponyi Albert. Károlyi Gyula miniszterelnök a gazdasági válság idején hozott takarékossági intézkedései demonstrálására naponta járt vele a hivatalába.

A sikló üzemeltetését kezdetben a Budai Hegypálya Rt. végezte, majd 1920-ban – a koncessziós jogok lejártával – a főváros tulajdonába került. Kezelését 1932-től a többi fővárosi közlekedési ágazatot is magába olvasztó Budapest Székesfőváros Közlekedési Rt., a BSzKRt vette át.

1928-ban az első Várba közlekedő autóbuszjárat elindulásával a sikló komoly vetélytársat kapott. Bár tömegközlekedési szerepe jelentősen csökkent, az addigra már igencsak közkedvelt jármű továbbra is a főváros fontos nevezetessége maradt. Átalakítását, villamosítását többször is tervezték, de a kisebb beavatkozásokat leszámítva lényegében 1944-ig változatlan formában működött. 1944 végén, Budapest második világháborús ostroma alatt bombatalálat érte. Felső állomása megsemmisült, pályája súlyosan megrongálódott, az alsó állomás és a kocsik viszont csak kisebb károkat szenvedtek. A károk mértéke nem indokolta, a háború után mégis az elbontása mellett döntöttek. A romos épületek, berendezések nagy részét elszállították, a pálya maradványai azonban még évtizedekig emlékeztettek a háborús pusztításra.

Újjászületés

A sikló helyreállítása véglegesen soha nem került le a napirendről, de arra egészen 1986-ig kellett várni. Számos kezdeményezés (lift, mozgólépcső) után végül 1984-ben döntöttek az újjáépítésről, a főváros és a BKV együttműködésével rövidesen meg is kezdődtek a munkálatok. Történelmi múltját és a műemléki környezetet figyelembe véve egykori helyén, a régi megjelenéséhez igazodva, de a kor műszaki követelményeinek megfelelően rekonstruálták. A megújult, szinte teljesen automatikusan működő sikló gépészeti berendezései – a korábbiakkal ellentétben – a felső állomás alá kerültek. A pálya közepén szerelő-, két oldalán menekülő lépcsősort alakítottak ki üzemzavar esetére. Állomásain a régitől eltérő, de a műemléki városképhez illeszkedő üvegépületeket emeltek. A korábbi két gyalogoshídon kívül a felső állomás alatt egy harmadikat is építettek a várfalon sétálók számára. Az immár villanymotoros meghajtású, úgynevezett rugóerőtárolós fékkel ellátott új járművek megőrizték a háromlépcsős, fülkés, nyolc-nyolc férőhelyes megoldást és az ingajellegű működtetést. Közlekedési sebességét másodpercenként három méterre állították be, ezt két évvel később az utasok kérésére a felére csökkentették. A barna, réz díszítésű, BS1 és BS2 pályaszámú kocsikat Gellért és Margit névre keresztelték.

1986. június 4-én több mint negyven éves kényszerszünet után indulhatott újra az utasforgalom a már Budavári Sikló nevet viselő régi-új közlekedési eszközön. Már az újjászületés évében királyi vendéget is fogadhatott, a Magyarországra látogató Beatrix holland királynő programjában is szerepelt a megtekintése.

A BKV Zrt. által üzemeltetett – a Budai Várnegyed és a Duna-partok látképének részeként –, 1987 óta az UNESCO világörökség részét képező különleges közlekedési eszköz népszerűsége évtizedek óta töretlen, egyedülálló dunai panorámájával ma is a főváros egyik közkedvelt látványossága.

Győrfi Judit

50+50+150 = EGÉSZ ÉVBEN ÜNNEPLÜNK!

Ebben az évben három kiemelkedő jubileumot is ünneplünk, hiszen idén 150 éves a Budavári Sikló, 50 éve indult a metró közlekedés Budapesten és 50 éve libeghetünk Zugliget felett. Egész éven át tartó programsorozattal készülünk a jeles évfordulókra.

A jubileumi évet a Budavári Sikló 150 évvel ezelőtti megnyitásának megünneplésével indítottuk. Március 2-án – az évforduló napján – sajtótájékoztatóval egybekötött rendezvény keretében bronztáblát avatott Dorosz Dávid főpolgármester-helyettes és Bolla Tibor vezérigazgató. A hétfői napon az időjárás is kegyes volt, így az ünnepi koncertet és a beszédeket napsütésben hallgathatták meg mindazok, akik fontosnak tarották hogy jelen legyenek az utókor számára hagyott tábla leleplezésén. Az „időutazás" élményéhez hozzájárultak a korhű ruhába öltözött hostessek és maga a jubileumi évre feldíszített Sikló épülete és két kocsija, amelyeken minden vendég tehetett egy kört.

Az év további részében is számíthatnak ünnepi megemlékezésekre, programokra.

Április a metró hónapja lesz. Szinte minden hétvégére és jóféhány hétköznapra is jut egy-egy program.

A nyitórendezvény ezúttal is sajtónyilvános emléktábla-avatás lesz. Az április 2-i, Deák téri esemény után a Nemzeti Közszolgálati Egyetem közreműködésével szakmai programot szervezünk az egyetem előadótermében. A konferencián számos érdekes előadás hallható majd a metró történetéből a kezdeteitől napjainkig.

Április hónap folyamán egykori és jelenlegi dolgozóknak is alkalma lesz méltó módon ünnepelni és találkozni mindazoknak, akik valaha a metróüzem működtetésén fáradoztak. Azoknak, akik már a kezdetektől ott voltak a metró születésénél, nyugdíjas összejövetelt szervezünk, az elmúlt évekre pedig jelenlegi kollégáink koccinthatnak a jubileumi ünnepségen.

Nem felejtjük el a nagyközönséget, a lelkes rajongókat sem: április 25-én terveink szerint megnyitjuk a Fehér úti járműtelepet, ahol a szokásos programokon kívül néhány igazi különlegesség, metrós ínyenc falat is várja a látogatókat.

Természetesen áprilisban nem ér véget az ünnepségsorozat, hiszen készülünk egy exkluzív metrókiállítással is az érdeklődők számára. Erről bővebben a következő számunkban olvashatnak majd.

Ez évi harmadik évfordulónk alkalmából május 11-én, a közlekedési kultúra napján bocsátja ki a Zugligeti Libegő 50 éves évfordulójára ünnepi bélyegét a Magyar Posta Zrt. Az ünnepélyes bélyegkibocsátással egybekötve megnyitjuk a Földalatti Vasúti Múzeumban új, év végéig látogatható időszaki kiállításunkat, amely szintén az évfordulókhoz kapcsolódik. Történeti összefoglalót tekinthetnek meg az érdeklődők fotók, tárgyi emlékek és makettek segítségével bemutatva, korabeli híradókat, oktatófilmeket láthatunk, meghallgathatjuk az akkori utastájékoztató hangbemondásokat és korabeli újságcikkekből lapozgathatunk.

A legnagyobb figyelmet azonban augusztus 20-án kapja a Zugligeti Libegő. Ekkor tölti be ötvenedik évét. Ezen a napon – meghosszabbított nyitvatartással – éjszakai libegőzésre várunk minden érdeklődőt. Sosem fáradt utasaink ezen a ritka alkalmon éjszakai pompájában is megtekinthetik Budapestet az egyedülálló, csak a Zugligeti Libegőről látható szögből.

És ez még nem minden! Egész évben rengeteg érdekes program várja az érdeklődőket: egy napra nemcsak az M4 tárja ki kapuit, de a – szintén 50 éves – Óbuda buszgarázsban is nyílt napon várjuk mindazokat, akiket érdekelnek egy telephely kulisszatitkai.

De miről írnék legközelebb, ha ezeket is részletezném most?

Demjén Anikó

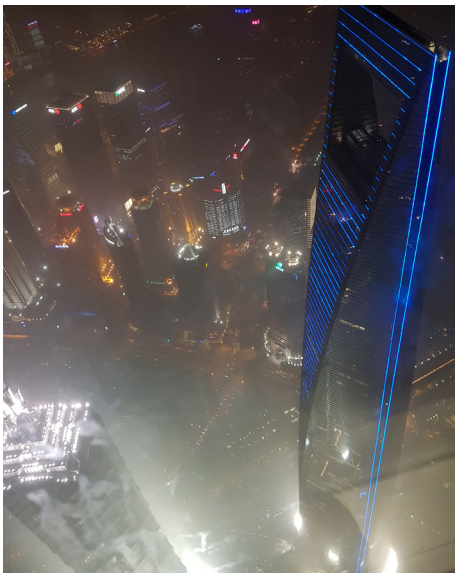
BUDAVÁRI SIKLÓ
ÚJJÁÉPÜLT
1986
RECONSTRUCTED
1986
ÉPÜLT
1870
CONSTRUCTED
1870
Belépés csak előre váltott jegyre!
Pre-Purchased Tickets Only!

ÚTINAPLÓ KÍNÁBÓL
– 3. RÉSZ – SHANGHAI

A KTE szervezésében vettem részt egy Peking – Xi'an – Sanghaj körutazáson. A programok során számtalan olyan történelmi helyszínen jártunk, amelyekről minden információ, adat elérhető, így inkább csak néhány érdekességet szeretnék megosztani az olvasókkal. A 10 napos kaland harmadik, befejező része következik.

Az előző részben az izgalmas Xi'ant mutattam be, innen indultunk tovább utunk következő és egyben befejező állomására, Shanghaiba. Meglehetősen párás, szmogos volt a levegő, mégis érződött egyfajta „vibrálás" a városon. Eddig is láttunk felhőkarcolókat, modern lakóparkokat, de itt minden épület külön-külön is lenyűgöző hatást kelt. Elragadott a város hangulata, itt még fokozottabban érzékeltem a kontrasztot, mintha a jövőbe csöppentem volna. Két féle felüljáró-rendszer hálózza be a várost, a hat-nyolcsávos utak egyszer csak szétválnak, többnyire a levegőben kanyarogva egymás mellett... szinte félelmetes. Rengeteg virág, hatalmas fák, óriási zöld területek, gondozott terek, de a monumentális épületek között még fellelhetők a pagodatetős régi házak, templomok és a még régebbi, már lebontásra ítélt nyomorúságos viskók, együttes hatásuk pedig varázslatos. A várost átszeli a Huangpu folyó, Keleti partján áll a Pudong (pénzügyi negyed), ahol a világ tíz legmagasabb épülete közül több is megtalálható.

A Bund legszembetűnőbb ékessége egy fal, amely a folyóparti sétányt választja el a városi forgalomtól. A falba milliónyi cserepet „ültettek" komoly locsolórendszerrel, és a különböző színű virágok cserepeit havonta átrendezve mindig újabb kompozíciót jelenítenek meg. A Bund épületei többnyire a múlt század húszas éveiben épültek eklektikus, neoklasszicista, új art deco stílusokban, részben egy magyar építész, Hugyecz László tervei alapján, köztük sok a jó állapotban lévő, tekintélyes műemléképület. Az elegánsan csavarodó Sanghai Tower alsó látogatócsarnokában egy kb. másfél perces látványos animáció mutatja be a város fejlődését 1840-től 2018-ig. Évtizedek pár másodpercbe sűrített változása kiválóan szemlélteti az utolsó 10-15 év dinamikáját. A világ (ma) leggyorsabb liftjével a 118. emeletre, 546 méteres magasságba 14 m/s sebességgel száguldottunk, kevesebb, mint egy percig tartott az út. Ezen a szinten körbe lehetett sétálni a tornyot, így minden irányból jól lehetett látni az éjszakai várost. Fantasztikus volt a látvány: a kivi-



lágított épületek bizonyos időközönként színt váltottak, látszott a karcsú gömbmodulos űrrakétára emlékeztető Oriental Pearl Tower (Kelet Gyöngye TV torony), a Shanghai World Financial Center épülete, kivilágított turistahajók úsztak a folyón, fényreklámok vibráltak, látványos fény-show kápráztatta el a nézőt – és óriási hangzavar, nyüzsgés mindenfelé.

Utolsó aktív Shanghai-i napunkon első utunk a Jade Buddha Templomba vezetett. Ez Shanghai egyik legkedveltebb buddhista temploma, ahol szerzetesek élik néma életüket, de sok hétköznapi ember is ide jár imádkozni vagy áldozatot bemutatni. Az épületekben megszámlálhatatlan imafülke sorakozott, belül Buddhát ábrázoló szobrokkal és a neki szánt ajándékokat tartalmazó kelyhekkel az oltár, előttük imazsámoly, azon térdepelve az imádkozó hívők. Az átjárók szélén, azok menynyezetén, az udvari szobrokon mindenfelé kis piros szalagok vannak felkötve, minden szalag egy-egy kívánságot jelent. A templom kapujának mindkét oldalát oroszlánszobrok őrzik:

az egyik hím, a másik nőstény. A hím oroszlán talpa alatt mindig a földgolyó található, azt szimbolizálva ezzel, hogy ő a mindenség ura, a nőstény oroszlán talpa alatt viszont egy kis oroszlán található.

Az utazás egyik legizgalmasabb fakultatív programja a Maglev Mágnesvasút volt. A Shanghai belvárosát a Pudong Nemzetközi Repülőtérrel összekötő magasépítésű pályán a vonatok tizenöt percenként indulnak, így szinte soha nincs tumultus. A vonat három és fél percig csak gyorsított, akkor érte el a 431 km/h-s sebességet, azt tartotta kb. egy percig, majd a hátralévő három és fél percben folyamatosan lassított. Vonatunk pontosan nyolc perc alatt tette meg a harminc kilométeres távolságot.

A meghirdetett második szakmai program, egyben utunk utolsó állomása a Shanghai Kikötő volt. Helyi idegenvezetőnk is teljesen fel volt villanyozódva, hiszen nem, hogy magyar csoport nem járt még soha a kikötőben, de még kínai idegenvezető sem. A kikötő egy 38 km hosszú, „S”-alakban kanyargó hídon keresztül közelíthető meg. Vezető nélküli elektromos autók közlekednek a telepen, és a konténerek mozgatása is teljesen automatizált egy beépített chip-nek köszönhetően, így az azonosító adatok rögzítését követően egyetlen gombnyomásra kerül az adott konténer pontosan a kiválasztott helyre, centiméteres pontossággal. A vezérlőtoronyból a tízfős személyzet akár húszezer konténert is megmozgat óránként. A dokkban nyolc darab 400 méteres konténerszállító hajó fér el, ezek rakodását párhuzamosan képes végezni a rendszer, és egy hajó rakodásának időigénye kb. 6-8 óra.

Összegzésképpen elmondhatom, hogy életem maradandó nagy élménye volt ez a tíz nap. Nem tudom, mit hoz a jövő, de továbbra is figyelmesen olvasom a KTE Hírleveleket. (Az útinapló teljes terjedelmében elérhető a Salamonon.)

Buday Ágota

CÉLUNK A **VÉDELEM ÉS A ME**

MÁR NÉHÁNY ALAPVETŐ SZABÁLY BETARTÁSÁVAL CSÖKKENTHETŐ A KORONAVÍRUSSAL VALÓ MEGFERTŐZŐDÉS ESÉLYE

MÁRA TÖBB EURÓPAI ORSZÁG MELLETT HAZÁNKBAN IS MEGJELENT A KORONAVÍRUS. A BUDAPESTI FERTŐZÖTTEKRŐL A SZENT LÁSZLÓ KÓRHÁZBAN GONDOSKODNAK. A PÁNIK VAGY PÁNIKKELTÉS NEM VEZET SEHOVÁ, DE EZ NEM AZT JELENTI, HOGY NEM KELL FELKÉSZÜLNÜNK A JÁRVÁNY TERJEDÉSÉRE. ENNEK MEGAKADÁLYOZÁSA, A VESZÉLY CSÖKKENTÉSE MINDANNYIUNK ÉRDEKE, HISZEN A TÜDŐGYULLADÁST OKOZÓ KORONAVÍRUS AKÁR HALÁLOS IS LEHET.

A legfontosabb, hogy a WHO ajánlását figyelembe véve, tartsuk be az alábbi szabályokat:

- Gyakori kézmosás, lehetőleg alkohol alapú, fertőtlenítő hatású szappannal ügyelve a kézmosás módjára és a behatási idő betartására (a megbetegedéseket okozó vírus ún. burkos vírus, így a fertőtlenítő szerekkel szemben érzékeny).
- Tüsszentés és köhögés esetén zsebkendő használat (melyet célszerű utána eldobni), ami után ismét alapos kézmosás szükséges.
- Lázas betegekkel való kontaktus kerülése.
- Lázas megbetegedés esetén az orvos telefonon történő felhívása, a korábbi külföldi utazásokról információadás.
- Élő vagy levágott állatokat forgalmazó piacok elkerülése olyan területen, ahol az új koronavírus már megjelent.
- Nyers vagy nem megfelelően hőkezelt állati eredetű élelmiszer fogyasztásának kerülése.
- Hogyha fertőzésveszélynek fokozatosan kitett helyen járunk használhatjuk a maszkot, de ne feledjük, a szem nyálkahártyáján keresztül is megfertőződhetünk!
- Kerülje a nagy tömeget, zárt légterű helyiségeket, szemhez, szájhoz, archoz csak alapos kézmosás után nyúljon.

Ha valaki fertőzött területről érkezett, vagy kapcsolatba lépett fertőzött személlyel, vagy a már fertőzött területekről hazatérve a megérkezését követő 14 napon belül influenzaszerű tüneteket észlel magán – láz (min 38°C), száraz köhögés, mellkasi fájdalom, légzési nehézségek és fáradékonyság –, ne menjen be a rendelőbe, kórházba, telefonon tájékoztassa háziorvosát, és hívja a zöldszámot: 06 80 277 455; 06 80 277 456.

Fontos tudni, hogy az új típusú koronavírus (2019-nCoV) már a lappangási időszakban is fertőző, ami azt jelenti, hogy olyan ember is képes továbbadni a vírust a vele közeli kapcsolatba kerülőknek, akinél még semmilyen tünet nem jelentkezett.

A BKV felelős vállalatként arra törekszik, hogy munkatársait és utasait a lehetőség szerint megvédje a megfertőződéstől

Ez céltudatos, gyors és hatékonyan fellépést kíván társaságunktól, hiszen a közösségi közlekedés jellege miatt a járványok terjedésének növekedésük legideálisabb közege, mivel sok ember egyszerre tartózkodik azonos helyen. A BKV-n belül akcióterv készült, amely tartalmazza a szükséges óvintézkedéseket, a védelmi intézkedéseket, a takarítási és aktív, rendszeres fertőtlenítési rendelkezéseket.

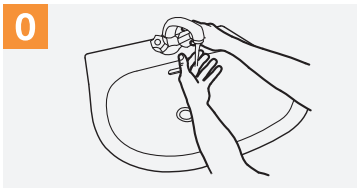
A BKV Zrt. intézkedési terve a koronavírussal kapcsolatos védekezésre

A BKV Zrt. a Nemzeti Pandémiás Terv figyelembe vételével elkészített saját Pandémiás Tervében meghatározottak szerint intézkedik a koronavírussal kapcsolatos védekezés tekintetében, a Központi Operatív Törzs, a Fővárosi Operatív Törzs, illetve más hatóság előírásainak alapján.

A fertőtlenítő kézmosás menete

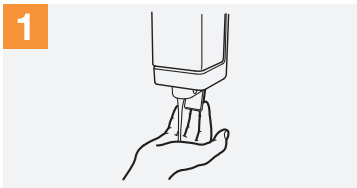
A művelet időtartama: 40-60 másodperc

0



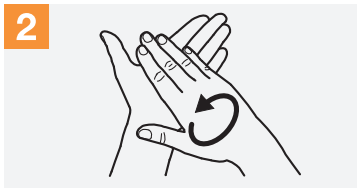
Nedvesítsük be vízzel a kezünket.

1



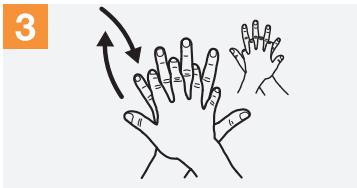
Adagoljunk megfelelő mennyiségű (folyékony) szappant a tenyérbe.

2



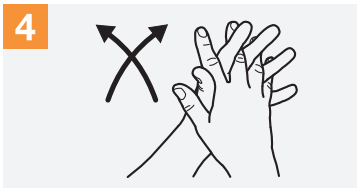
Dörzsöljük össze a két tenyerünket.

3



Dörzsöljük az egyik tenyerünkkel a másik kéz kézfejét úgy, hogy aközben az ujjakat összefonjuk. Váltott kézzel ismételjük meg.

4

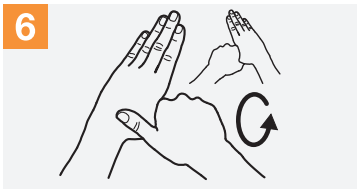


Dörzsöljük össze a két tenyeret úgy, hogy az ujjakat összefűzzük.

5

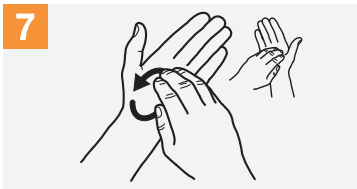
Dörzsöljük az egyik kéz tenyerével a másik kéz ujjainak hátát úgy, hogy az ujjak horogszerűen összeakaszkodnak. Váltott kézzel ismételjük meg.

6



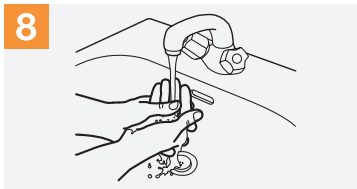
Markoljuk meg az egyik hüvelykujjat és körkörös mozdulattal dörzsöljük, majd váltsunk kezet.

7



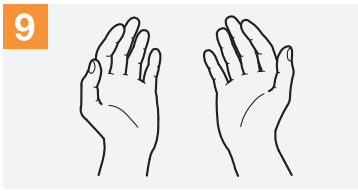
Az egyik kéz ujjbegyeit dörzsöljük a másik kéz tenyeréhez körkörösen, oda-vissza, majd váltsunk kezet.

8



Folyóvízzel alaposan öblítsük le a kezet.

9



Kezeink tiszták.

TOP 10 KIÁLLÍTÁS AZ ELMÚLT

A BKV Zrt. Deák téri Földalatti Vasúti Múzeuma a millenniumi földalatti vasút és a budapesti metró történetének bemutatását szolgáló állandó kiállítása melett évről évre meglepi a közönséget az időszakos kiállításokkal. „Légy óvatos kispajtás!” címmel mutattuk meg a régi plakátokat, de állítottunk már ki talált tárgyakat, járókerettől esernyőig, szemezgettünk a külföldi közlekedési vállalatok kincseiből és – a teljesség igénye nélkül – közzé tettük a jövő járműveit is, ahogyan azt a fiatal tervezők elképzelték.

A 10 legérdekesebb tárlatot mutatjuk meg az alábbi képes krónikában.

Konyher Mária Terézia

A BKV ARCAI – járművezetők, kalauzok, ellenőrök (2019-2020)
A március végéig látogatható tárlat a fővárosi közösségi közlekedés személyzetének, a BKV és a jogelőd társaságok járművezetőinek, kalauzainak, ellenőreinek egykori és mai tevékenységével ismertet meg.

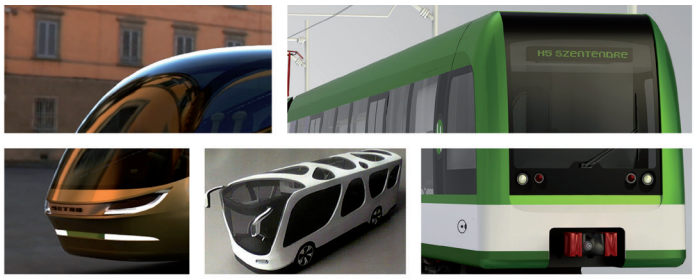
50 éves a BKV (2018-2019)
A kiállítás az 1968. január 1-jén megalakuló Budapesti Közlekedési Vállalat, a BKV fél évszádos történetének legfontosabb eseményein, az egyes közlekedési ágazatokat érintő változásokon, a főbb járműtípusokon kalauzolt végig.

100 éves a budapesti autóbuszközlekedés (2015)
A Budapesten 1915-ben elinduló autóbusz-közlekedés egy évszázadot felölelő múltjában tehettek időutazást a tárlat látogatói.

100 év kupák, serlegek, díjak fényében – kiállítás a 100 éves BKV Előre trófeáiból (2012)
A tárlat a centenáriumát ünneplő BKV Előre SC sportolói, hazai és nemzetközi sportsikerei, kiemelkedő eredményei (mintegy 1000 országos bajnoki-, 200 Európa- és világbajnoki cím, 11 olimpiai érem és köztük három olimpiai bajnoki cím) előtt tisztelegve a száz év során elnyert kupáiból, serlegeiből és egyéb díjaiból mutatott be válogatást.

Formaruhák hetedhét országból - Ízelítő a világ formaruháiból (2013)
A kiállítás a formaruhákon keresztül mutatta be a világ közlekedési társaságainak sokszínűségét Budapesttől Montreálig, Bécstől Santiago de Chiléig.

TÍZ ÉVBŐL



FUTOUR
kiállítás

Utazás a jövőbe, azaz hogyan látják a ma formatervezői a holnap közlekedését.
Kiállítás a MOME Formatervezőinek munkáiból, megmutatjuk hol tart most és hová tart a jövőben a közösségi közlekedés, ahogyan a formák, színek, áramvonalak mesterei látják.
A kiállítás fővédnöke Tarlós István főpolgármester.

Helyszín: BKV Földalatti Múzeum (Deák Ferenc téri aluljáró)

FUTOUR - utazás a jövőbe (2012-2013)
A BKV és a Moholy-Nagy Művészeti Egyetem (MOME) közös tárlatán az egyetem fiatal formatervezői mutatkoztak be a jövő járműveinek designterveivel.

„Légy óvatos kispajtás!" - Tömegközlekedési plakátok a múltból (2012)
A kiállítás a BKV, illetve a jogelőd társaságok grafikai és szöveges plakátjaiból, hirdetményeiből mutatott be válogatást az 1920-as évektől az 1970-es évekig.

Hévvel, lélekkel (2016)
A helyiérdekű közlekedés történetét bemutató kiállítással búcsúztunk a BKV szervezetéből – közel ötven év után – kiváló, zöld-fehér szerelvényeket üzemeltető ágazattól.

Keréknyomok – külföldi közlekedési kitekintő (2017)
11 ország 15 városának 16 közlekedési társasága mutatta be a helyi közösségi közlekedés szakmai hagyatékának, járműveinek, műszaki és történeti értékeinek megőrzésére irányuló tevékenységét.

Talált Tárgyak Tárlata (2011)
A kiállításon a BKV járművein felejtett, majd megtalált és a „Talált Tárgyak Osztályán" kikötő különösebbnél különösebb tárgyak meséltek önmagukról.

AZ ELSŐ **FECSKÉK**

MENETRENDSZERINTI BUSZOK A FORGALOMBAN

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

Autóbusz

ÉLÜZEM

A FŐVÁROSI AUTÓBUSZÜZEM DOLGOZÓINAK LAPJA

VII. ÉVFOLYAM, 19. SZÁM — Ára 50 fillér — 1963. MÁJUS 9.

Hogy egyenletesebb legyen az autóbuszközlekedés...

A forgalmi főosztály válasza a brigádvezetőknek

Március 31-én össz-brigádértekezlet tartott a Sallai-gyáregységben a forgalmi főosztály. A tanácskozáson több olyan felszólalás hangzott el, amelyek a forgalomban mutatkozó hiányosságokra hívták fel a figyelmet. Meg kell azonban jegyeznünk, hogy a felszólalások között voltak olyanok is, amelyek azt bizonyítják, hogy forgalmi brigádvezetőink a problémák tárgyilagos felvetése mellett sem ismerhetik egyes megtett, vagy folyamatban levő intézkedéseink okait.

Az egyik brigádvezető például szóvá tette, hogy *gyakran változtatjuk a menetrendeket.* Ez igaz, de ennek különböző okai vannak. Például *a megállóhelyek számának növelése vagy csökkentése, új típusú kocsik beosztása* az adott vonalra, *a sűrítések vagy ritkítások külön-külön is befolyásolják a menetrendet.* Természetesen — mivel az állandó menetrend és menetidő a brigádtagok részére könnyítést jelent — igyekezünk a menetrendi változásokat a legkisebbre csökkenteni, de ez éppen a fent említett okoknál fogva, nem mindig valósítható meg.

Több észrevétel és bírálat hangzott el az alsóbb irányítás felé is. Egyformán

bírálták a műszakot és a forgalmat

és azt mondották, hogy gyenge az irányítás, s ez nagymértékben

hozunk létre, amelyekkel egyrészt a sorbaállást biztosítjuk, másrészt *elkerülhetjük a torlódásokat is.* Pl. erre nincs mindenhol lehetőség, s ott kénytelenek vagyunk a kettős megállórendszert alkalmazni.

Elhangzott az is, hogy különböző intézkedések nyomán a brigádok tagjait igen gyakran cserélgetik, a már jól összekovácsolódott brigádot megbontják, s ez igen károsan érezteti hatását a forgalomban. A beosztáskészítők védelmében meg kell mondanunk, hogy részükről *nem holmi önkényeskedésről van szó, hanem az esetek döntő többségében objektív tényezők teszik szükségessé a változtatásokat. Például új kocsik érkezése, 630 órás gépkocsivezetők nehezebb vonalra való helyezése, vonali vagy garázsi kocsitipizálás, garázsonkénti létszámeltolódás, vagy esetenként az egyéni kérelmek.*

Több felszólaló úgy vélte, hogy az egyenletes közlekedés biziosításának egyik alapfeltétele a jelenlegi menetidő jelentős részének felemelése. Ellenőrzéseink során azt tapasztaltuk azonban, hogy *nem ez a fő probléma,* hanem a különböző akadályok, torlódá-

Május elsején

Akik munkával ünnepelték: Fáncsi Ottóné kalauz és Csorták Joachim szolgálatkezdés előtt májusi díszbe öltöztették kocsijukat. *(Képriport az 5. oldalon)*

Társadalmi ellenőrök a közlekedésben

A forgalmi főosztály május 1-től újjászervezte a társadalmi ellenőrök munkáját és elsősorban a forgalmi dolgozókra — a gépkocsivezetőkre és a kalauzokra —, támaszkodva kívánja megoldani ezt a fontos feladatot. Tehát olyan emberek vesznek részt a társadalmi ellenőrzésben, akik mindennapi munkájuknál fogva *ismerik a forgalom valamennyi problémáját* és szabad idejük egy részét áldozzák fel a közös cél: az egyenletes, kulturált közlekedés érdekében.

A társadalmi ellenőrök *általában a forgalmasabb végállomásokon és közlekedési csomópontokon tartózkodnak* s felhívják a munkatársak figyelmét az esetleges hibákra, mulasztásokra; ellenőrzik az utazóközönséget. Gondoskodnak arról, hogy mindenki megváltsa, kezeltesse a jegyét. Azokat, akik szándékosan mulasztották ezt el, a helyszínen megbírságolják.

A társadalmi ellenőrök *ellenőri karszalagot viselnek.* A forgalom dolgozói becsüljék meg és *segítsék értékes, önzetlen tevékenységüket!*

„Tiszta lap" a 32-esen

Még az utasoknak is feltűnik, hogy ezen a verőfényes, szép májusi délelőttön különösen jó hangulat uralkodik itt a Zalka Máté téri autóbusz végállomáson a forgalmisták között. Nincsenek ideges utasok, nincs tolongás, félreállított kocsik, hajukat tépő gépkocsivezetők, áradt kalauzok. Két vadonatúj, modern Ikarus 620-as áll bent, egyik már treffen, személyzete vidáman beszélget bent a kis végállomási tartózkodóban.

Ha csak egy szabad percük van, törölgetik, tisztogatják, némelyikük legszívesebben talán a tenyerén hordaná az új autóbuszt... Ha valaki esetleg megpróbál kicsit gyorsabban menni a vonalon, mindjárt akad valaki, aki figyelmezteti: — Nono, pajtás, lassabban a testtel... Nehogy valami baj legyen! Nem is történt eddig, tíz nap óta

elé, úgy várja. Nem szeretné, ha ők „bontanák meg a rendet".

Felberreg a telefon. Egy gépkocsivezető jelentkezik a vonalról: szerelőt kér, leállt a kocsija valami kuplunghiba miatt. Kötelesné sóhajt.

— *Ugy látszik, mégsem sikerül teljesen „tiszta lappal" átadni a műszakot... Pedig nagyon szerettem volna. De*

Ennek kapcsán idézzük fel az autóbuszközlekedés fényes korszakát, a hatvanas évek elejét! Ekkor született meg és állt forgalomba Magyarországon az első csuklós busz – idén szeptemberben lesz 60 éve –, illetve új 620-as Ikarusok kerültek a főváros útjaira.

A háromszáz új Ikarus 620-as 1963-ban érkezett a kiöregedett TR5-ösök és M5-ösök pótlására. Nem csak új buszok kerültek a rendszerbe, de a Fővárosi Autóbuszüzem (FAÜ) járműállománya nőtt is, mert a forgalomból kivont buszokból 1960 és '67 között a FAÜ főműhelyében csuklósok készültek. Ezek igen népszerűek lettek az utasok körében, és a rohamosan növekvő utasforgalom kezelésének legfőbb járműveivé váltak. A FAÜ-nél gyorsan rájöttek arra is, hogy a csuklósokhoz nagyobb motorteljesítmény szükséges. A 620-as Ikarusok motorja szintén számos változást tartalmazott, nem csak kialakításában, szerelvényezésében is.

A FAÜ lapja, az Autóbusz adott hírt róla, hogy az új Ikarusok egytől-egyig a korábbi lovarda helyén 1958-ban kialakított – ezért „Lógarázsnak" is nevezett – Mező Imre garázsába kerülnek, hogy a peremvárosi vonalakon javuljon a közlekedés. Itt párhuzamot vonhatunk a BKV legutóbbi buszbeszerzésével, hiszen az idén januártól érkező Mercedes Benz Conecto Next Generation buszok is egy helyre, Dél-Pestre kerülnek, és szintén a külvárosi közlekedésben hoznak jelentős színvonalemelkedést.

A 32-es vonaláról külön cikk jelentette májusban, hogy a FAÜ immár kizárólag az új 620-asokat közlekedteti a vonalon (lásd a képen). A cikkben Köteles Istvánné forgalmista elmondja, hogy ez az első nap, mikor nem tapasztalt menetkimaradást: „Míg a régi kocsikkal dolgoztunk ... teli volt piros keresztekkel – azaz a kimaradt menetek jelzésével – az indító jelentés. Most meg, tessék megnézni, tiszta a lap." Ez magyarázza is a cikk címét: „Tiszta lap" a 32-esen. Pedig – ahogy az összeállításból kiderül – ez az a vonal, ahol korábban a legtöbb menetkimaradás történt: sokszor naponta 10 kocsit, csaknem a kocsik felét kellett visszaküldeni a garázsba. Bár buszaink átlagéletkora ma sem alacsony, ettől a helyzettől szerencsére mégis fényévnyire vagyunk.

„Pontosan indulnak, érkeznek a kocsik, minden utast el tudunk szállítani, nem kell a vezetőknek lépten-nyomon szerelőhöz menni" – folytatta egykori kollégánk, majd a buszvezetőkről elmondta: „Mint a gyerekek az új játéknak, annyira örültek a szép új kocsiknak. Szólni sem kell nekik, hogy vigyázzanak rá: szinte féltékenyen őrzi mindegyik a saját kocsiját."

Az Autóbusz május 9-ei számának elejére Május 1. kapcsán is egy 620-as Ikarus került. A nagyarányú beszerzéssel az 1963 eleji 1102-ről év végére 1200 fölé emelkedett a FAÜ buszállománya, ekkor már az Ikarustól is érkeztek csuklósok. A járműszám oly mértékben nőtt, hogy hirtelen munkaerőhiány lépett fel a buszvezetők és kalauzok között. A FAÜ mérnökei bár örültek a járműállomány növekedésének, de majd minden garázsban infrastrukturális fejlesztésekre kényszerültek, például újabb szerelőaknákat, fényezőműhelyeket építettek.

Hradszki Róbert

A hónap képe

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 34.990 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. tavasz
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: Buday Ágota, Demjén Anikó, Konyher Mária, Kovács Edina Barbara, Győrfi Judit, Fenyvesi Máté, Gulán András, Hradszki Róbert, Kárpáthegyi Bálint, 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 NYÁR
ELŐRE PÁLYA