MOZGÁSBAN

LIV. ÉVFOLYAM, 2022. I. SZÁM

MARGIT ÉS GELLÉRT VISSZATÉRT

BKV ZRT
BKV. ÖNNEK JÁR.

INTERJÚ: BUZINKAY TAMÁS

A VÍZ ÉS A BKV

ZORÁN, NEM CSAK A METRÓBÓL

Hamarosan!

Gurulós történetek

– BKV MESE- ÉS NOVELLAPÁLYÁZAT 2022

Jelentkeznél?

- Gyermekeknek szóló mese- és novellapályázatunkra két korcsoport – **alsó és felső tagozatos általános iskolások** – írásait várjuk.
- Fontos, hogy **a történetek valamilyen módon kapcsolódjanak a közösségi közlekedéshez**, azaz elsősorban a BKV-hoz.
- Örömmel veszünk – a műhöz kapcsolódó – saját illusztrációt is, amely tetszőleges, nyomtatható technikával készülhet.
- Minden alkotó **maximum két írásművel** nevezhet a pályázatra!

Hol és hogyan?

Nevezni a pályázat meghirdetését követően a **palyazom@bkv.hu** *e-mail címre beküldött, a* **BKV honlapján olvasható kiírásnak megfelelő**, *3000 karakternél nem hosszabb pályamunkával, valamint a szintén itt található, kinyomtatott,* **aláírt nyilatkozat** *szkennelt/fotózott egyidejű beküldésével lehet.*

Meddig?

Beküldési határidő: **2022. április 19., déli 12 óra.**

Tisztelt Munkatársak, kedves Kollégák!

Bizonyára örömteli, hogy – köszönhetően a Főváros és a BKV egyirányba mutató törekvéseinek – jelentős, gyorsan elfogadott béremeléssel indult az év.

Természetesen ez nem könnyíti meg gazdálkodásunkat, amelybe – hangsúlyozottan nem a bérek finanszírozására – már év elején egy 2 milliárdos folyószámla-hitelt kellett bevonnunk, az üzemeltetés biztonságát pedig összességében egy 10 milliárdos, előkészített hitelkeret garantálja 2022-re. Az évkezdet pénzügyi szempontból mindig komplikált, tekintve, hogy Üzleti Tervünk elfogadására a Fővárosi Közgyűlés tavaszi ülésszakán kerül sor. Addig, az előző évi költségtérítéssel számolva, átmeneti finanszírozásban működünk. Várjuk Üzleti Tervünk mihamarabbi elfogadását, amely után reményeim szerint „kiegyenesedhet" a cég ebben a nehéz, energiaárrobbanással tarkított időszakban. Ami már most bíztató, hogy a tavalyi 4 milliárd Ft után idén 16 milliárd Ft fog rendelkezésünkre állni beruházásokra. Arról, hogy ez milyen lehetőségeket biztosít, a Buzinkay Tamás fejlesztési és koordinációs igazgatóval készült interjúban olvashattok.

Bolla Tibor
vezérigazgató

Ennyit a számokról – mert bár a keretek mindig fontosak voltak Társaságunk életében –, békávésnak lenni sosem volt egy földhözragadt, lelketlen dolog. Hogy mégis mi ez az életérzés, arról olyan cikkek tanúskodnak az idei első lapszámban, mint a rejtvényfejtő metróvezetőnkkel, a frissen nyugdíjazott autóbuszvezetőnkkel vagy a nyugdíj előtt álló helyszínelő csoportvezetőnkkel készült beszélgetés. Jó ismerkedést kívánok kollégáinkkal, akik – igazi békávésokra jellemző módon – évtizedeket töltöttek velünk!

TARTALOM

HÍREK 4
INTERJÚ: BUZINKAY TAMÁS 8
JOGI ESETEK 10
KÖZÖSSÉGI KÖLTSÉGVETÉS 11
INTERJÚ: ZORÁN 12
BARANGOLÁS A KIBERTÉRBEN 14
A VÍZ ÉS A BKV 16
INTERJÚ: GERGELY RÓBERT 18
MOZDULJ VELÜNK! 20
30 ÉV HELYSZÍNELÉS 21
OKTATÁSI KÖZPONT 23
AHOL A VILLAMOSOK PIHENNEK 24
CERUZA ÉS RADÍR 26
TOP 10 SIKLÓ 28
RETRÓ 30

VÁLTOZIK A MOZGÁSBAN MAGAZIN MEGJELENÉSE Bizonyára sokan észrevették, hogy valami változott a Magazint illetően. Most már elárulhatjuk: eddig is kerestük a zöld megoldásokat, most viszont lehetőségünk volt arra, hogy környezetbarát újrahasznosított papíron jelenjünk meg a továbbiakban.
A döntésben közrejátszott a nyomdaipart is érintő alapanyag-áremelkedés és -hiány.
Bízunk benne, hogy a változás ellenére ugyanolyan örömmel forgatják a lapot, amilyen örömmel készítjük!

Hírek

ÚJRA JÁR A MEGFIATALODOTT BUDAVÁRI SIKLÓ A budapestiek és az idelátogató turisták kedvenc járműve, az egyedülálló panorámát kínáló Budavári Sikló – több hónapig tartó fiatalító kezelés után – ismét szállítja az utasokat.
A Margit és a Gellért a múlt év szeptember 1-jén költözött át a BKV Vasúti Járműjavító (VJSZ) telepére, ahol a legmagasabb szintű vizsgálatokat követően mindenre kiterjedő felújításon estek át. A járművek burkolati elemeinek eltávolítása után a vázszerkezet javítását és fényezését is elvégezték munkatársaink, a felújított vázszerkezetre kívül belül új faborítás került, de újra legyártottuk az ablakokat és az ajtókat is. A két kocsi elektromos egységeit is felújítottuk, illetve kicseréltük. De nemcsak a szépséget tartottuk szem előtt, a nagyobb utasbiztonság megteremtésére is odafigyeltünk: a járművek vészfékrendszerét is felújítottuk, amely kötélszakadás vagy sebességtúllépés esetén megállítja a kocsikat a ferde pályán.
Azonban nemcsak a Margit és a Gellért született újjá az elmúlt hónapokban, hanem a 30°-os lejtésű, 100 m hosszúságú pálya is, amely többek között új síneket, kapcsolószereket, a felújítással egy időben leesés elleni védelmi rendszert kapott, a támfalak melletti lépcsők mellé pedig korszerű korlát is épült. A korlátnak köszönhetően az utasok a pályán megálló kocsiból is biztonságosan ki tudnak szállni és meg tudják közelíteni a legközelebbi állomást.
A két jármű – a Margit és a Gellért – december 15-én került vissza a helyére, majd a pályamenti működtető berendezések visszaszerelése és beállítása után elkezdődhettek – különböző terhelési viszonyok között – a próbafutások.
A sikeres próbafutás és a Közlekedési Hatóságtól kapott üzembehelyezési engedély kézhezvétele után a Budavári Sikló immár megújulva, teljes pompájában állt ismét szolgálatba, 8:00-22:00 óra között szállítja az utasokat.

ÚJRA ELÉRHETŐK EGYEDI, JÁRMŰ FORMÁJÚ FORMAKISZÚRÓINK!

Legyen bármilyen ünnep, vagy akár egy vidám hétköznap, a busz, troli, villamos, metró és HÉV formájú sütikkel garantált sikert arat!
Nemcsak sütéshez használható, hanem akár szappan, gyurma vagy agyag mintázásához, kivágásához is. Elérhetők a BKV Webshopban (https://www.bkv.hu/webshop), vagy személyesen a Deák téri múzeumban.

A MAGYAR KULTÚRA NAPJA A FERENCVÁROSI METRÓMEGÁLLÓKBAN 2022. január 22-én, a Magyar Kultúra Napján rövid kulturális programok várták az utasokat az M4 Kálvin téri és Fővám téri állomásainak galériáján.
Az úgynevezett mozgó koncertek mellett a Bartók táncegyüttes és Troup Tadam, a bohóc is szórakoztatta az arra járókat.
Bízunk benne, hogy ezt a jeles napot még sok hasonló követi 2022-ben, és visszatérhetünk a jó hagyományhoz, amelynek köszönhetően a BKV metrómegállói és egyes járművei nemcsak az utazások során keltik fel a fővárosban járók figyelmét, hanem kultúraközvetítő helyszínként is beépülnek a köztudatba!

FERDEPÁLYÁS FELVONÓK AZ M3-AS METRÓVONAL BELVÁROSI ÁLLOMÁSAIN 2022 májusában várhatóan az M3-as metróvonal három állomása – a Kálvin tér, a Corvin-negyed és a Semmelweis Klinikák – újra megnyílik az utasok előtt. A megújult megállóhelyek újdonságai a ferdepályás felvonók lesznek.
A metrófelújítás legnagyobb kihívását a belvárosi mélyvezetésű állomások akadálymentesítése jelentette. A ferdepályás felvonók hat állomáson biztosítják majd az egyenlő esélyű hozzáférést.
A világszerte egyre gyakrabban alkalmazott eszközt Magyarországon elsőként a 3-as metró utasai használhatják majd. A három említett állomáson már beépítették a szerkezeteket, és végre teljes hosszában kipróbálhattuk.

MÁRCIUSBAN ÉRKEZHET A „MOKÁNY UNIMOG” TESTVÉRE

A BKV Zrt. 2020 októberében kötötte azt a szerződést, amelyből az első korszerű multifunkciós tehergépjármű, a darus kosaras, Unimog típus átvételére 2021. július 14-én került sor. A megrendelésnek megfelelően a soron következő, szintén Mercedes-Benz Unimog U423 típusú, kétéltű, azaz közúti és vasúti üzemre is alkalmas, cserefelépítményes járművünk átvételére tervezetten 2022 márciusában kerülhet sor.
A jármű homlokfelületére fel lett szerelve egy szabványosított univerzális csatoló, eszközrögzítő lap is, amelyre hótoló, seprőgép, valamint egyéb, hidraulikus meghajtást igénylő eszközök is csatlakoztathatók. A cserefelépítmény funkciót a jármű erre kialakított csatlakozási pontjaira rögzíthető eszközök elégítik ki: jelenleg seprőgép, sószóró berendezés, valamint vasúti permetező berendezés építhető fel üzemszerűen a jármű alvázára.

Az első Unimog 2021-ből.

MEGFELELÉSI SZABÁLYZAT A NYUGODT MUNKAHELYI LÉGKÖR BIZTOSÍTÁSA ÉRDEKÉBEN

Társaságunk számára kiemelten fontos a megfelelő, nyugodt munkahelyi légkör biztosítása minden munkatárs számára.
Ennek fényében 2021 decemberében a Megfelelést Támogató és Vállalatbiztonsági Osztály (a továbbiakban: MTVO) gondozásában megjelent a Megfelelési Szabályzat, amelyben meghatározott elvek és iránymutatás szerint a Társaság a jövőben minden munkavállaló számára lehetőséget biztosít az integritást sértő események anonim (névtelen) módon történő bejelentésére.

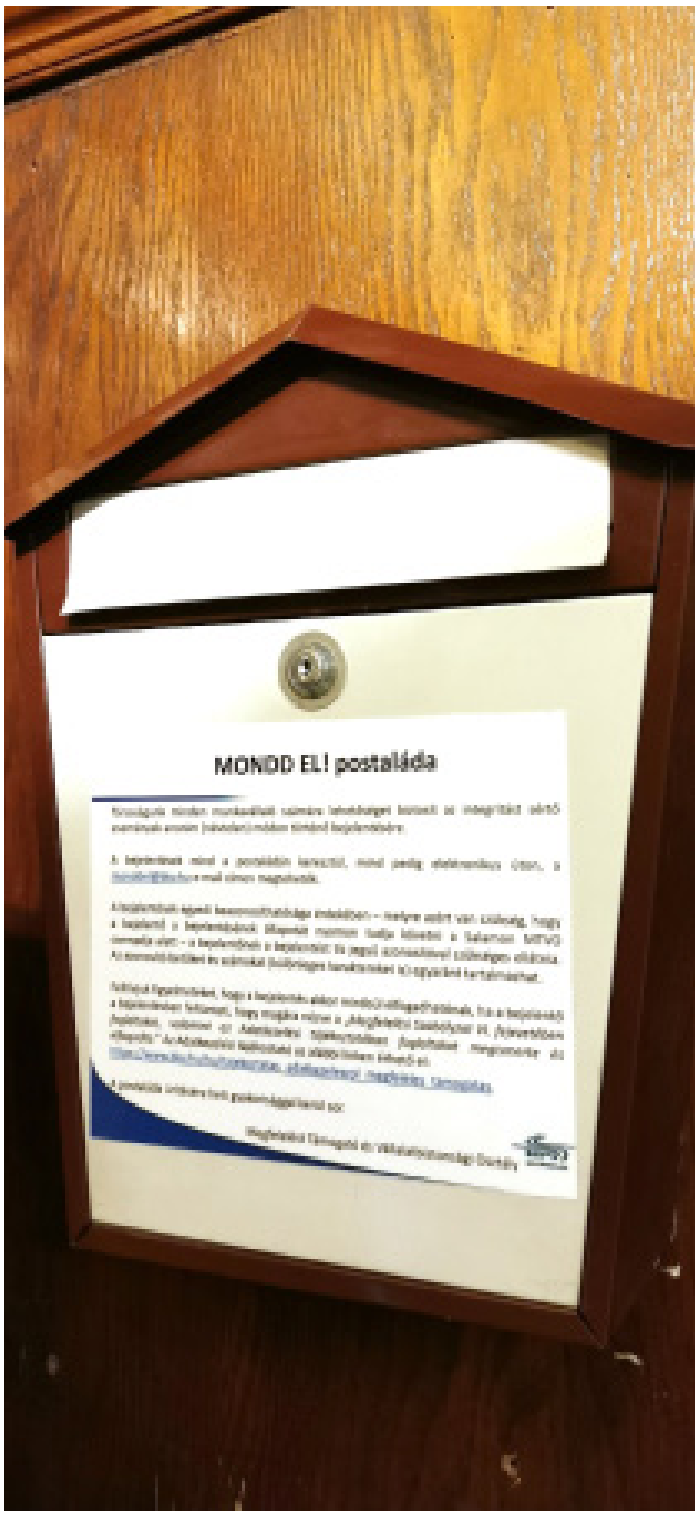
Mikor beszélünk integritást sértő eseményről?
Minden olyan esemény idetartozik, amely a köztulajdonban álló gazdasági társaságra vonatkozó jogszabályoktól, belső társasági szabályozásoktól, valamint a köztulajdonban álló gazdasági társaság célkitűzéseinek, értékeinek és elveinek megfelelő működéstől eltér. Tehát amikor integritást sértő eseményekről beszélünk, akkor többek között a jogszabályok megsértésére, az őszinte, tisztességes, megbízható és etikus magatartás áthágására gondolunk.
A Társaság működésével összefüggő visszaélésekre, szabálytalanságokra és integritási, korrupciós kockázatokra vonatkozó bejelentések az alábbi módon tehetők.

A bejelentés megtehető a Székház főbejáratánál (balra, a bankautomata mellett) elhelyezett postaládában, illetve a monddel@bkv.hu e-mail címen.
Annak érdekében, hogy az anonimitás és a bejelentés szabályossága biztosítva legyen, minden bejelentőnek a Megfelelési Szabályzat 2021. szerint kell eljárnia, ezért kérjük a bejelentésekhez kapcsolódó szabályzatok és tájékoztatók áttanulmányozását és betartását, melyek a Salamon nyitó oldalán az MTVO csempe alatt minden munkavállaló számára elérhetők.

Az elektronikus úton, valamint a postaládán keresztül érkező bejelentések közös szabályai:

- A bejelentések egyedi beazonosíthatósága érdekében – melyre azért van szükség, hogy a bejelentő a bejelentésének állapotát nyomon tudja követni a Salamon MTVO csempéje alatt – a bejelentőnek a bejelentést tíz jegyű azonosítóval szükséges ellátnia. Az azonosító betűket és számokat (különleges karaktereket is) egyaránt tartalmazhat.
- Az MTVO az integritás sérelmet érintő eseményeknek nem minősülő (rosszhiszemű, rosszindulatú) bejelentéseket törli.
- Felhívjuk figyelmeteket, hogy a monddel@bkv.hu e-mail címre beküldött, valamint a postaládába leadott bejelentés akkor minősül elfogadhatónak, ha a bejelentő a bejelentésben feltünteti, hogy magára nézve a „Megfelelési Szabályzat VI. fejezetében foglaltakat, valamint az Adatkezelési tájékoztatóban foglaltakat megismerte és elfogadta.”. Az Adatkezelési tájékoztató a Megfelelési Szabályzat mellékletét képezi (3. számú melléklet: Adatkezelési tájékoztató), valamint az alábbi linken érhető el: https://www.bkv.hu/hu/tajekoztatas_adatkezelesrol_megfeleles_tamogatas.
- A Társaságot érintő egyéb, nevesített integritássérelmet érintő eseményekről az érintett szervezeti egység első számú vezetője a megfeleles@bkv.hu e-mail címen köteles bejelentést tenni, mely bejelentések vizsgálatát az MTVO soron kívül folytatja le.
- A jelenleg hatályos, 2022. évi Iratkezelési Szabályzat értelmében, a postaládán keresztül, illetve a monddel@bkv.hu e-mail címre beérkező bejelentések őrzési ideje 1 év, míg a nevesített, megfeleles@bkv.hu e-mail címre érkező bejelentéseké 15 év.
- Az MTVO az egyes vizsgálatok során tudomására jutott információkat bizalmasan kezeli, azokat – a Megfelelési Szabályzat rendelkezéseiben meghatározott kivételektől eltekintve – kizárólag a bejelentés vizsgálatához használja fel.
- További részletszabályokat a 2021. évi Megfelelési Szabályzat VI. fejezete tartalmaz.

A postaláda ürítésére a postaládán elhelyezett időpontban kerül sor.
Kérdés esetén kérjük keressétek az MTVO kollégáit a 11200 melléken.
Minden munkavállalót biztosítunk arról, hogy a bejelentő személyét semmilyen hátrányos megkülönböztetés nem érheti a bejelentés kapcsán.



BUDAPEST A VILÁG VILLAMOSFŐVÁROSA

A Nemzetközi Tömegközlekedési Szövetség (UITP) egyesített toplistája szerint az egész világon Budapesten utaznak a legtöbbet villamossal. A legfrissebb, 2018-as adat szerint 430 millióan vették igénybe a szolgáltatást, míg a második helyezett Prágában 370 millióan, Párizsban 320 millióan.

Érdekesség, hogy az első 10 helyezett városból 7 közép-európai, német nyelvű vagy az egykori Osztrák-Magyar Monarchia területén fekszik. Mivel ezen városok jelentős részben a keleti blokkban helyezkedtek el, ezért az egyéni autózás jóval lassabban terjedt el, mint a nyugati országokban. Arrafelé a legtöbb helyen fokozatosan leállították és megszüntették a villamosközlekedést, és csak az elmúlt években kezdték felismerni, hogy ezzel hibát követtek el. Velük szemben az egykori keleti blokk nagyvárosaiban többé-kevésbé sértetlenül megmaradtak a villamoshálózatok.

Budapest – évi 430 millió utazás
Prága – 370 millió
Párizs – 320 millió
Bécs – 305 millió
Varsó – 280 millió

Az első 10-be a fentieken kívül Zürich (210), Hong Kong (205), az ausztrál Melbourne (205), Berlin (205) és Zágráb (190) fért be.

ELŐSZÖR VETT RÉSZT HIDROGÉN MEGHAJTÁSÚ AUTÓBUSZ A HAZAI KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSBEN

A HUMDA (Magyar Autó-Motorsport és Zöld Mobilitás-fejlesztési Ügynökség Zrt.) szervezésében a Volánbusz üzemeltette a Kőbánya-Kispest és Vecsés között közlekedő Solaris Urbino 12 electric H2 típusú üzemanyagcellás buszt. A Zöld Busz Program több mint három hétig tartó demonstrációs mintaprojektje hasznos tapasztalatokkal szolgálhat a technológia hétköznapi felhasználhatóságával kapcsolatban.

A 89 utas szállítására képes, háromajtós, 12 méter hosszú Solaris Urbino 12 electric H2 autóbusz február 11-től március 6-ig közlekedett Vecsés és a főváros között közforgalmú személyszállítási szolgáltatásban. A tesztjelleggel közlekedő járművet bárki kipróbálhatta, díjmentesen volt igénybe vehető. A buszban egy 70 kW teljesítményű hidrogén üzemanyagcella működik, amelybe hidrogéngázt juttatnak. A hidrogén és a légköri oxigén kémiai reakcióba lép, amelynek eredményeként víz és elektromos energia keletkezik. A Zöld Busz Program demonstrációs mintaprojektjében közlekedő buszt egy ZF AV 130 integrált elektromos motor hajtja. A jármű tetején elhelyezett, összesen 1560 literes össztérfogatú kompozit hidrogéntartályok egyszeri feltöltésével 350-400 kilométert képes megtenni a jármű. A tartályokban összesen 36,8 kilogramm hidrogéngázt lehet tárolni 350 bar nyomáson. A zöld hidrogént a Linde Gáz Magyarország Zrt. szolgáltatja.

Az üzemanyagcellás buszok előnye, hogy hatótávban már felveszik a versenyt a hagyományos dízel üzemű buszokkal és a töltési idejük sem sokkal hosszabb hozzájuk képest.

A Volánbusz csaknem 6200 autóbuszával és több mint 18 ezer munkavállalójával a hazai közúti közösségi közlekedés meghatározó szereplője.

BERUHÁZÁSOK, KIHÍVÁSOK, **POZITÍV HATÁSOK**

– A BERUHÁZÁSI TEVÉKENYSÉG KIHÍVÁS, ÉVEKRE ELŐRE KELL GONDOLKODNI – MONDJA BUZINKAY TAMÁS. A FEJLESZTÉSI ÉS KOORDINÁCIÓS IGAZGATÓT ELSŐSORBAN A BERUHÁZÁSI, TOVÁBBLÉPÉSI LEHETŐSÉGEKRŐL KÉRDEZTÜK, DE SZÓ ESETT A COVID MIATT MEGTÉPÁZOTT TURISZTIKÁRÓL, ILLETVE A DUNAI HAJÓZÁSRÓL IS.

Kezdjük egy friss hírrel! Több helyen is lehetett olvasni arról, hogy az uniós forrásokat a jövőben közvetlenül hívhatják le az önkormányzatok. Hogyan érinti majd ez a BKV ismerten nehéz beruházási helyzetét?

Jelenleg nem, vagy csak részben tudunk külső forrásokhoz hozzájutni, tehát várhatóan pozitív lesz a hatása, azt még azonban elhamarkodott lenne kijelenteni, hogy ez a változás orvosolni fogja a teljes forráshiányunkat. Az uniós támogatások lehívása meglehetősen összetett folyamat: a támogatások jó része a pályázó régió, város gazdasági teljesítőképességéhez, a GDP szintjéhez kötött. Budapest és a központi régió az EU-ban jól fejlettnek számít, azaz a támogatások jó részéből eleve ki van zárva a magas GDP-szint miatt. A hírnek mindenesetre örülünk, bizakodók vagyunk, folyamatosan figyeljük is a pályázati lehetőségeket.

A Mozgásban Magazinnak adott év végi interjúban vezérigazgató úr úgy fogalmazott: a beruházások finanszírozásával a „fal közelébe értünk”. Ezek szerint Ön sem látja másként a helyzetet.

Sajnos nem. Ha a beruházásokat egy grafikonon ábrázolnánk, az elmúlt években meredeken zuhanó görbét mutatna. Azonban, többek között vezérigazgató úr hathatós lobbizásának köszönhetően, a főváros is felismerte, hogy a „fal közelébe jutottunk”, és idén – a Fővárosi Közgyűlés február 23-án hozott döntése alapján – olyan összegű forrást kapunk, amilyet a 2012 óta működő közszolgáltatási rendszerben még sohasem kapott a BKV: a tulajdonos közvetlenül biztosít számunkra 16 milliárd forintot. Reményeink szerint már az első negyedévben megnyílik a lehetőség a forrás felhasználására. Kiemelkedően nagy összegről van szó, ami sok mindenre elég lenne. Kicsit beárnyékolja az örömünket, hogy ugyanakkor – mivel hitelekről van szó – a felhasználási célok kötöttek, sok feltételnek kell megfelelni. Hiába lenne például nagyon fontos, hogy minél több buszt szerezzünk be, nem tudjuk lehívni az idén még érvényes szerződésünkben foglalt teljes opciós mennyiséget, mivel dízel buszok nagyszámú beszerzését nem teszik lehetővé az említett felhasználási feltételek.

A Mercedes-Benz Conecto buszokról van szó?

Igen. A szerződött mennyiségből már megvettünk 89 darabot és még 111-et vásárolhatnánk 2022 év végéig. A jelenleg várható forrás felhasználási feltételei azonban csak 35 darab megvételére adnak lehetőséget. Hiába kerülne „csak” 12 milliárd forintba a teljes 111 darabos mennyiség, csak 4 milliárdot költhetünk erre a célra. De természetesen más céljaink is vannak. A buszoknál maradva például zajlik egy tárgyalásos közbeszerzési eljárás 40 darab – plusz 40 darab opció – elektromos autóbusz beszerzésére. Az eljárás várhatóan hamarosan lezárul, az eredményhirdetést követően a szerződést csak feltételesen fogjuk aláírni, hatályba lépni a szükséges pénzügyi forrás rendelkezésre állása után fog.

Ezek szerint, hiába nagy az összeg, mégsem oldja meg a problémákat?

Az említett kötöttségek miatt, illetve mert nem tervezetten érkezett, valóban nem old meg minden problémát. A beruházás ugyanis tervezett folyamat, évekre előre kell gondolkodni, egy-egy komolyabb beruházási tétel átfutási ideje akár 2-3 év is lehet. Mondok egy példát: valamilyen jelentősebb infrastruktúra beavatkozásnál az igény megjelenését követően először terveztetni kell, ami közbeszerzési eljárás alapján kiválasztott tervezővel lehetséges, majd a tervekre meg kell szerezni a szükséges engedélyeket, ezt követően a terv és az engedély alapján kivitelezési közbeszerzést kell kiírni, és csak ennek lefolytatása után lehet megkötni magát a beruházási szerződést. Rendszerint a vállalkozónak is hosszas felkészülési időre van szüksége a szerződéskötés után, de még a munkálatok megkezdése előtt. A részfolyamatok határideje hosszú, nem csoda, hogy évekbe telik, amíg az igény bejelentését a kivitelezés és a forrásszükséglet valódi megjelenése követi. A problémát az jelenti, hogy a mi folyamatainkhoz képest az önkormányzat éves költségvetés alapján működik. És ugyan mi „nem az önkormányzat alrendszere vagyunk", de onnan kapjuk a pénzünket. Ha pedig az önkormányzatnak éves pénzügyi terve van, mi sem tudunk hosszabb távú tervet készíteni. Ez jelent nagyon nagy kihívást a beruházási tevékenységben: a tervezést jelentősen megnehezíti, a normális, racionális működést pedig felborítja, hogy nem tudjuk, jövőre 16 milliárd lesz-e a forrás, vagy éppen 4 milliárd, amennyi egyébként 2021-ben volt, és amivel valóban a fal közelébe értünk. Az előző évek 10-12 milliárdjához képest a tavalyi összeg nagyon alacsony volt, főleg, ha figyelembe vesszük, hogy éves szinten a 10-12 milliárd sem elégséges beruházási forrás.

Mi lehetne a megoldás?

Kivételes esetekben, a BKK és a Főváros engedélyével megoldás lehet az éven túli kötelezettségvállalások rendszere, azaz egyes beruházások áthúzódhatnak a következő évre. A jelenleg várt 16 milliárdos összeg felhasználásának tervezésében is számolunk azzal a lehetőséggel, hogy egyes idén elindított beruházások majd átnyúlnak 2023-ra. Egyébként a kérdésre válaszolva, eddig nem találtunk megoldást arra, hogy hogyan lehetne finanszírozási oldalról ebben a rendszerben ezt jobban csinálni. A helyzetet egyedül az oldaná meg, ha mintegy hagyományként arra támaszkodhatnánk, hogy stabilan, minden évben megkapnánk azt a beruházási összeget, amire szükségünk van. Vagy legalább annak lenne hagyománya, hogy egy adott minimumot megkapunk minden évben. Az önkormányzati rendszerben azonban nehéz elképzelni, hogy erre írott kötelezettségvállalást adjanak.

A titokzatos nevű Fejlesztési és Koordinációs Igazgatóság valóban sok mindent rejt: a beruházási feladatoktól egészen a belső adminisztrációig és iratkezelésig terjednek a feladatok, de itt történik a BKV működését meghatározó Közszolgáltatási Szerződés kezelése, a tulajdonossal való kapcsolattartás ugyanúgy, mint a BKV ingatlanjainak, illetve reklámfelületeinek hasznosítása, vagy a feleslegessé vált eszközök értékesítése is. Ezen felül még a Turisztikai és Értékesítési Divízió is az igazgatóságon belül üzemel csakúgy, mint a hajózási terület is.

A Fejlesztési és Koordinációs Igazgatóság szervezeti egységei: a Koordinációs Iroda, a Közszolgáltatási Iroda, a Beruházási és Műszaki Fejlesztési Főosztály, a Turisztikai és Értékesítési Divízió, valamint a Tranzakciós Főosztály.

A nehezen kiszámítható és sokszor szűkös forrásokat figyelembe véve a BKV-s szakterületek részéről nagy a nyomás? Hogyan dől el, hogy ki mennyi forráshoz jut, ha éppen van miből?

A szakterületek minden tavasszal benyújtják a következő évi igényeket a BERTA nevű informatikai rendszeren keresztül. Ezeket eleve általuk rangsorolva kérjük, hogy lássuk, számukra mi a legfontosabb. Ezek után nekünk „csak" a szakterületek között kell egyensúlyt találnunk, és megállapítanunk, hogy a busz-, a villamos-, a metró ágazat számára prioritással bíró igények közül melyik a fontosabb a BKV összérdekét tekintve. Ki nem mondott szabály, hogy nagyjából a tevékenység súlyának megfelelő arányú forrás jusson az adott ágazat beruházásaira. Az előbb említett három nagy ágazatot tekintve ez ágazatonként nagyjából a teljes forrás egyharmada. Persze ennél árnyaltabb a kép, hiszen fellépnek más igények is, mint például informatikai beruházás, vagy említhetném a saját területemet, a turisztikát vagy éppen a dunai hajózást.

Fogunk újra hajózni?

A Fővárosi Közgyűlés döntése szerint a közszolgáltatási hivatásforgalmú hajózás, amit a BKV üzemeltetett alaptevékenységként, 2021-hez hasonlóan 2022-ben sem fog elindulni. Jelenleg azon dolgozunk, hogy esetleg egy turisztikai jellegű – és így menetdíjbevétel alapján megtérülő – szolgáltatást próbáljunk meg tavasszal elindítani. A várható bevételek tekintetében az előzetes számításaink biztatók, de végleges döntés még nem született. Reméljük, hogy jövőre lesz a Fővárosnak pénze és akarata, hogy a hivatásforgalmú hajózást is újraindítsa, mert úgy gondoljuk, a menetrend szerinti hajójárat fontos része a budapesti közösségi közlekedésnek. A legtöbb hasonló adottságokkal rendelkező, hasonló méretű európai nagyvárosban is lehet ilyen járatokon utazni.

A turisztikai ágazat általában hogyan vészelte át a járványt? Kezd magához térni a tevékenység?

2020-at teljesen tönkretette a Covid: a szigorú karantén időszakban, bár nem köteleztek minket, hónapokra teljesen leálltunk a Libegővel és a Siklóval, utasok sem voltak. A Libegőnél egyébként karbantartásra használtuk a kényszerű leállást. Tavaly már kicsit jobb volt a helyzet, augusztusban azt tapasztaltuk, hogy kezd megindulni a turistaforgalom, a Libegőn és a Siklón is egyre többen voltak. Mivel a vírushelyzet kiszámíthatatlan volt, így szerencsétlen módon pont ekkorra, szeptember elejére terveztük a nagyjavítást a Siklón, de a februári újraindítás óta megint nagyon jók a Sikló utasforgalmi számai. A Covid előtti időszak februári utasforgalmának majd 60 százalékát produkálta egy hét alatt. Ez nagyon bíztató az egész évre nézve, úgyhogy nagy reményekkel állunk 2022 elé.

Kárpáthegyi Bálint

JOGI ESETEK

A JOGSEGÉLYSZOLGÁLATRÓL

A munkáltatóval szembeni jogvita kivételével bármilyen jogi kérdésben továbbra is várjuk a kollégák megkeresését. Felhívjuk a figyelmet, hogy a jogsegélyszolgálat igénybevételéhez előzetes bejelentkezés szükséges. Ennek érdekében 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.

Jogeset:

- Édesanyám elhunyt, utána jelentős tartozást és egy házat örökölnék. Tudomásom szerint végrendeletet nem írt. A hagyatéki eljárás még nem indult meg. A kérdésem arra irányul, hogy jogilag van-e lehetőség arra, hogy ne örököljek semmit, ha van, akkor mi ennek a menete. A házra sem tartok igényt, mivel nem sokkal ér többet, mint amennyi tartozása van az édesanyámnak.

Válasz:

Ha valaki nem szeretne örökölni, erre lehetősége van, az örökhagyó halála után egyoldalúan visszautasíthatja az örökséget. Ennek módját lentebb részletezzük.

Mivel gyakorta keveredik a köztudatban a két fogalom, megjegyezzük, hogy az örökség visszautasításától meg kell különböztetni az öröklésről való lemondást. Utóbbira csak és kizárólag az örökhagyó életében van mód, az örökhagyóval megkötött kétoldalú szerződés alapján.

A visszautasítás az örökösnek az örökhagyó halála után tett olyan egyoldalú nyilatkozata, amelyben kinyilvánítja, hogy nem kíván örökölni. Az örökséget az is visszautasíthatja, aki végrendelet útján örökölne. A visszautasításhoz a törvény nem kíván meg írásos formát, az szóban is érvényes – így az megtehető például a hagyatéki tárgyaláson is –, azonban, ha a visszautasításra nem hagyatéki vagy más hivatalos eljárás során kerül sor, a későbbi bizonyítási problémák elkerülése érdekében célszerű a visszautasító nyilatkozatot írásba foglalni. A visszautasító nyilatkozat akár a hagyatéki eljárás során (általában ekkor szokott rá sor kerülni), akár azon kívül (nem címzetten vagy valamelyik örököstárshoz címezve) megtehető.

A törvény – főszabályként – nem teszi lehetővé, hogy az örökös örökrészének bizonyos vagyontárgyait megtartsa, másokat pedig visszautasítson; így kizárólag a tartozást visszautasítani nem lehet. (Az örökség részben történő megszerzését a korábban említett lemondás útján, az örökhagyóval kötött szerződéssel lehet elérni, de ez iránt még az örökhagyó életében intézkedni kell.)

A főszabály alól két kivétel van:

- Külön is visszautasítható a mezőgazdasági termelés célját szolgáló föld, a hozzá tartozó berendezési és felszerelési tárgyak, állatállomány és munkaeszközök öröklése, ha az örökös nem foglalkozik hivatásszerűen mezőgazdasági termeléssel.
- Illetve, ha az örökös végintézkedés és törvény szerint egyaránt örökölne, az egyik jogcímen megszerzett rész önálló visszautasítására is jogosult (tehát mondhatja azt, hogy csak azt az örökséget utasítja vissza, ami a végrendelet útján járna neki, a törvény szerint neki járó javakról azonban nem mond le, és fordítva).

Tekintettel a visszautasítás komoly következményére (nevezetesen, hogy az örökséget visszautasító örökös nem fog örökölni), a visszautasításnak egyértelműnek kell lennie. Ezért a törvény szerint érvénytelen a feltételhez kötött, illetve a megszorítással tett visszautasítás. Egyébként is általános követelmény, hogy a visszautasító nyilatkozatnak kétséget nem engedőnek, vitathatatlannak kell lennie.

Mindazonáltal az örökösnek érdemes átgondolnia, hogy az örökséget visszautasítja-e. Az ugyanis, hogy az örökhagyó után tartozások is maradtak – akár nagyobb összegben –, nem jelenti automatikusan azt, hogy az öröklésből csak rosszul jöhet ki.

Sokan helytelenül úgy gondolják, hogy ha nem utasítják vissza az örökséget, úgy a saját vagyonukkal is helyt kell állniuk az örökölt adósságokért. Ezzel szemben a valóság az, hogy ha valaki tartozást örököl, akkor kizárólag az örökölt vagyon erejéig lehet felelős az adósságért, azért az általa megörökölt hagyaték vagyontárgyaival, illetve azok összegével felel. Ebből az is következik, hogy az örökösnek kizárólag a hagyatéki költségeket és a hagyatéki eljárás költségeit kell a saját vagyonából állnia.

Az örökös a hagyatékot más személy javára szólóan nem utasíthatja vissza, vagyis nem jelölheti meg, hogy kiesése esetén ki örököljön helyette. Tudni kell azt is, hogy az örökség visszautasításával az adósság nem tűnik el; ha valaki visszautasítja az örökséget (és egyben az adósságot), ő maga ugyan kiesik az örökösök sorából, azaz nem fog örökölni, a hagyaték azonban minden pozitívumával (pl. ingatlan, gépjármű, készpénz) és negatívumával (adósságok) együtt a sorban következő örökösre, elsősorban a legközelebbi leszármazójára, alapesetben a gyermekére száll. Ha ez a személy az örökléstől szabadulni akar, neki is külön vissza kell utasítani az örökséget, és annak is, aki az ő kiesése folytán örökölne, és így tovább.

Jogi Iroda

VEGYÉL RÉSZT A DÖNTÉSBEN, HOGY A BEADOTT ÉS JÓVÁHAGYOTT ÖTLETEK KÖZÜL MELYEK VALÓSULHASSANAK MEG BUDAPESTEN! JELENTKEZZ A KÖZÖSSÉGI KÖLTSÉGVETÉS TANÁCSÁBA!

A közösségi költségvetés tanácsa dönt, hogy a program minden feltételének megfelelő ötletek közül melyik kerüljön szavazólistára. Jelentkezz, ha Budapesten élsz, tanulsz vagy dolgozol, elmúltál 18 éves, és szívesen csatlakoznál a tanács munkájához.

A közösségi költségvetés egy olyan – világszerte egyre népszerűbb – program, amelynek keretében a település költségvetéséből bizonyos összeg felhasználására a város lakói tehetnek javaslatot. A fővárosi közösségi költségvetés (2020/21-es, első évében használt nevén: részvételi költségvetés) keretében 1 milliárd forintos keretből valósítja meg az önkormányzat a lakosok által beadott ötletek közül a legnépszerűbbeket.
Az idei folyamat is az ötletbeadással kezdődött 2021 novemberében. Ez a szakasz idén, január 31-én lezárult; a következő lépésben a Főpolgármesteri Hivatal ellenőrzi az ötleteket. Erre azért van szükség, mert csak azok az ötletek versenyezhetnek tovább, amelyeknek reális esélye van a megvalósulásra, vagyis kivitelezhető a becsült összegből, a főváros vagy valamelyik kerület hatásköre alá tartozik, megfelel a hatályos előírásoknak és az adott kategória (Zöld Budapest, Esélyteremtő Budapest, Nyitott Budapest) irányelveinek. Ezt az ellenőrzést a Főpolgármesteri Hivatal főosztályai végzik, szükség szerint bevonva a kerületi önkormányzatokat is.
Ezután ismét visszakerül a döntés joga a budapestiekhez: első körben a közösségi költségvetési tanácshoz.
A közösségi költségvetési tanács egy 60 fős testület, amelynek tagjait a felhívásra jelentkezők közül sorsoljuk ki úgy, hogy nemre, életkorra, iskolázottságra, lakhelyre tükrözzék a fővárosi népesség összetételét. Ilyen módon a tanács gyakorlatilag a budapestieket képviseli a közösségi költségvetés folyamatában.
A közösségi költségvetési tanács tagjai arra kapnak lehetőséget, hogy egyénileg értékeljék az ötleteket, majd közös beszélgetéseken keresztül formáljanak véleményt arról, hogy mely ötletek válnak leginkább a város, a budapestiek hasznára. A szavazólista így a tanács tagjainak döntése alapján kerül összeállításra.
Mi a közösségi költségvetési tanács tagjainak konkrét feladata?

- A beérkezett projektek osztályozása megadott szempontok szerint (ezt a tanács tagjai önállóan végzik).
- A legkevesebb pontszámot kapott vagy a legellentmondásosabb megítélésű ötletekkel kapcsolatban javaslattétel (közösen, vezetett megbeszélések keretében).

A METRÓ A METRÓBAN – NEM EGYSZÁL GITÁRRAL JÁTSZOM

A METRÓ KLUB, A FÖLDALATTI VASÚTÉPÍTŐ VÁLLALAT MUNKÁSAI SZÁMÁRA LÉTESÍTETT SZÓRAKOZTATÓKÖZPONT, A HATVANAS ÉVEKBEN BUDAPEST KULTIKUS SZÓRAKOZÓHELYEKÉNT VÁLT ISMERTTÉ. HELYSZÍNE 1965-IG FOLYAMATOSAN VÁLTOZOTT, EKKOR KÖLTÖZÖTT VÉGLEGES OTTHONÁBA, A DOHÁNY UTCA 22-24. SZÁM ALATT TALÁLHATÓ ÉPÜLETBE. A METRÓ KLUBBAN AZ 1960-BAN SZTEVANOVITY ZORÁN VEZETÉSÉVEL ALAKULT ZENIT EGYÜTTES SZÓRAKOZTATTA A FIATALOKAT.

Hogyan és miért lett a Zenit együttesből Metró zenekar, és milyenek voltak a metróklubos évek?
Zenit együttesként kezdtük a pályafutásunkat a Nyugati pályaudvar Hangulat nevű bárjában (a mai McDonald's alsó szintjén), ahol hétvégente ifjúsági klub működött. Itt hallott bennünket játszani a Metró Klub akkori vezetője Váradi Imréné, és felkérte a zenekart, hogy játsszunk az Egyetem utca és Irányi utca sarkán, a később ELTE klubnak is nevezett helyen. Egy idő után felfigyeltünk arra, hogy a klubba járók csak metrósokként emlegetnek bennünket, ezért arra jutottunk – utólag már mondhatom így – jó PR-érzékkel, hogy hivatalossá tesszük és felvesszük a metró nevet. Tehát tulajdonképpen a klub nevének átvételével lettük mi Metró együttes. Mielőtt elkészült volna a Dohány utca – Síp utca sarkán az új klubhelyiség, játszottunk néhány, a későbbi pályafutásunkat meghatározó helyszínen, mint például a Petőfi Sándor utcai dzsessz klubban, vagy a Rákóczi út 66-ban is, ami igazából egy felvonulási telek volt egy fúrótoronyféle építménnyel. Ennek az étkezdéje alakult át hétvégére zenés szórakozóhellyé – szombaton és vasárnap itt léptünk fel. Annyira megszerettek bennünket a metrót építtetők, hogy egy alkalommal még a Duna alatt épülő alagútba is levittek bennünket, ahová pedig egyszerű földi halandó be nem tehette a lábát.

Ott készült az a fotó, amelyik aztán a Tükör című hetilap egyik címoldalára került. Nagyon büszkék voltunk arra, hogy az elsők között lehettünk, akik nem munkásként, hanem civilként lemehettek az épülő metró alagútjába.

A Dohány utcai épületben működő klub nagyon népszerű volt a fiatalok körében. Mi volt a feltétele a belépésnek?

A bejáratnál szigorú ellenőrzés volt, csak klubtagokat engedtek be, bár a lányoknak nem kellett tagsági, és ők enélkül is behozhattak egy fiút magukkal. Ha hinni lehet a legendáknak, a tagsági igazolvány egy nehezen megszerezhető valami volt, amit a tulajdonosok büszkén mutogattak egymásnak és nagy becsben tartottak. Tudok olyan régi tagról, aki a mai napig üveglap alatt őrizgeti a klubigazolványát.

A Metró együttes az Ezek a fiatalok és a Metró Klubban felvett Extázis héttől tízig című filmben is játszik. Az utóbbiban idősebbek is nyilatkoznak – nem túl kedvezően – az akkori fiatalokról, a Metró és más beat-együttesek zenéjéről. Ön szerint tényleg olyan nagy a különbség a régi és a mai fiatalok között?

Minden korszaknak megvannak a maga zenéi és az aktív közönsége: a szerencsésebb előadókkal együtt öregszik a közönség. Mi is annak idején nagyon sok negatív kritikát kaptunk, mondták rólunk, hogy Afrikából beszabadult vademberek vagyunk, és mondtak ennél cifrábbakat is, de végül elcsitult a kritika és a zenénk – mondjuk úgy – a korszak részévé, kulturálisan elfogadottá vált. Szerintem amikor bárki véleményezi, kritizálja a most népszerű zenéket, zenekarokat, nem szabad elfelejtenie, hogy a korábbi zenészgenerációknak is voltak negatív megítélésű korszakai. Talán pont ezért is vagyok az átlagosnál toleránsabb: emlékszem arra, amikor mi voltunk elfogadhatatlanok az akkori idősebb korosztályok számára.

1969-ben jelent meg első lemezalbumuk Metró címmel, amelynek egyik dala az Ülök egy rózsaszínű kádban rögtön a slágerlista élére került. A következő év nyarán felvették a klub közönségével a hazai lemezkiadás első koncertnagylemezét, amely karácsony előtt jelent meg. A sikerek ellenére aztán 1971. április elsején felbomlott az együttes. Ekkor indult az Ön – már fél évszázada tartó – szólókarrierje…

A „szólista” besorolás már rég nem igaz, már régóta nem vagyok egyedül, hiszen ott állnak ülnek velem a színpadon a zenész kollégáim, akik az ország legkiválóbb muzsikusai közé tartoznak. Nekem ez nagyon fontos, hiszen ez a feltétele annak, hogy mindig a legjobbat tudjam nyújtani. Az pedig számomra már a világ legtermészetesebb dolga, hogy nem egyszál gitárral lépek fel, hiszen ez a hangszer már teljesen hozzám nőtt, a részemmé vált.

A koncertjein sokféle korosztály van jelen. Ez talán annak is köszönhető, hogy a lefiatalabbaktól a legidősebbekig mindenki számíthat arra, hogy elhangzik a kedvence egy-egy előadáson. Melyik az a dal, amely az Ön szívéhez különösen közel áll?

Az egyik legnagyobb elismerés, amit kaphatok az, hogy egyszerre több korosztályt is megszólítanak a dalaim. Egy új lemez megjelenésekor sok dal válhat, válik kedvenccé, de van néhány kihagyhatatlannak nevezett dal is. Ilyen az Apám hitte, a Kóló, vagy az Egészen egyszerű dal. Ezek annyira hozzám nőttek, hogy biztosan eljátsszuk minden alkalommal.

Milyen új dalokra számíthat a jövőben Zorán közönsége?

Általában a koncertek műsora turnéról-turnéra változik, mert már régóta tartjuk magunkat ahhoz a „fogadalmunkhoz”, hogy ugyanarra helyre sosem megyünk vissza ugyanazzal a műsorral! Az biztos, hogy jó pár dal mindig cserélődik, ahogy a március 19-ei dupla koncerten is, amit a Budapesti Kongresszusi Központban tartunk. Most erre készülök, a dalok témája, stílusa, sorrendje még alakul bennem. Mivel magam állítom össze a műsort, szabadon választhatok, közben pedig mindig fő a fejem, hogyan tudnám az állandóságot és a változatosságot jó arányban tartani. Szerencsére bőven van miből válogatnom: nemrég Presser Gábor mondta el az Aréna színpadán, hogy csak ő maga több mint kilencven dalt írt nekem, persze szinte kivétel nélkül mind Dusán szövegeivel.

Mennyit gyakorol naponta, van egyáltalán szabadideje vagy az is a zenélés jegyében telik?

A gitár nem díszként van a kezemben, hiszen amit a zenekar játszik, abban én is részt veszek. Nekem is, mint minden hangszeres elődónak, naponta több órát kell (kellene) gyakorolnom, koncertek előtt pedig még a szokásosnál is többet. Ha kimarad egy nap, azt már érzi a kéz.

Töretlen, sikeres pályafutás az Öné. Van még meg nem valósult álma?

Nincsen bakancslistám, mindig az éppen előttem álló dolgaimra koncentrálok. Mivel imádom a zenélést, a koncertezést, boldoggá tesz, hogy azt tehetem, azzal foglalkozhatok, amit szeretek, és az fel sem merül, hogy ez megunható lenne. Mondhatnám, hogy ez a boldogság egyik titka… A gimnázium utolsó évében az iskolai rendezvényeken már gitárral énekeltem el az akkori világslágerek közül néhányat. Ki tudja, honnan vettem erre a bátorságot, ami szinte a vakmerőséget súrolta …? Az érettségi után felvettek a műszaki egyetemre, villamosmérnök szerettem volna lenni. Aztán egyszer csak eljött az a pillanat, amikor döntenem kellett: zene vagy egyetem. A zenét választottam, és nem bántam meg!

Konyher Mária Terézia

Az 1967-es Tükör című képeslap hátsó borítóján szerepel az a fotó, amelyiken a Metró együttes a metrót építő munkásokkal körülvéve pózol az épülő alagútban. A Tükör Zoránék a Metróban című cikkéből kiderül az is, hogy az együttes tagjai – a világon valószínűleg egyetlen beat-együttesként – a Földalatti Vasútépítő Vállalat állományában, munkakönyves alkalmazottként fizetik az SzTK-t és a nyugdíjjárulékot. Az alagútban még játszottak is a tübbing falán dolgozó hegesztőknek.

BIZTONSÁGOS BARANGOLÁS A KIBERTÉRBEN 6.

ZSAROLÓVÍRUSOK: A KIBERTÉR NEM JÁTSZÓTÉR

IT BIZTONSÁGTUDATOSSÁGI CIKKSOROZATUNK CÉLJA, HOGY SEGÍTSÉGET NYÚJTSUNK ELIGAZODNI AZ ONLINE TÉRBEN. LEGÚJABB CIKKÜNKBEN ANNAK JÁRUNK UTÁNA, MIT TEHETÜNK MI, FELNŐTTEK, HA GYERMEKÜNK – LEGNAGYOBB ÉRTÉKÜNK – LÉP A KIBERTÉRBE, AHOL NEM CSAK A FIGYELMÜKÉRT FOLYIK A HARC. HA NEM VIGYÁZUNK, KOMOLY FENYEGETÉST IS JELENTHET A KISKORÚAK SZÁMÁRA EZ A SOKSZOR ARCTALAN, NÉVTELEN FELHASZNÁLÓKKAL TELI VILÁG.

Az új évezred fiataljai beleszülettek a technológia egyre gyorsabban fejlődő világába. A most óvodás és kisiskolás gyerekek – hiába óvjuk őket – előbb-utóbb belépnek az online térbe. Ők az igazi digitális bennszülöttek, akik számára nemcsak természetes a kibertérben való barangolás, de az online és digitális megoldások nélküli világ szinte teljesen ismeretlen. Óvhatjuk, tilthatjuk őket, de jobb, ha inkább felkészülünk.

Már a gyerekek is – különösen azokban a családokban, amelyekben nem kezelik szigorúan a digitális eszközökhöz való hozzáférés kérdését – számos közösségi platformot használnak, ahol kommunikálnak egymással és adatokat osztanak meg magukról és környezetükről. A BeSocial vállalat 2019 után 2021-ben is – már a pandémia alatt – közel 5000 fős felmérést készített a gyerekek és fiatalok internetes szokásairól. Megdöbbentő, de a megkérdezettek közel 50 százaléka 4 óránál többet tölt naponta interneten, a digitális tanórákon kívül. Napi négy óra a „vadonban" pedig sok veszélyt rejthet. A válaszadók 89 százaléka válaszolt igennel arra a kérdésre, hogy kapott-e már idegentől üzenetet a világhálón keresztül, 44 százalékuk pedig azt mondta, igen gyakran történik meg velük. Minden második fiataltól kértek már erotikus fotót chat-beszélgetésben, közel 12 százalékuk küldött is magáról, 56 százalékuk legalább egyszer kapott erotikus fotót valakiről, 34 százalékuk többször is.

Sok szülő azt hiszi, tudja mit csinál gyermeke az interneten, mert ismerőse Facebookon, de a kutatásban résztvevő fiatalok 66 százaléka nyilatkozta azt, hogy volt vagy van olyan profilja, amit csak kevesen ismernek, és jellemzően a szülők nem. Nehezíti a problémát, hogy míg az idősebb generáció inkább a Facebookot használja, a fiatalok körében népszerűbb az Instagram, a Messenger és a Snapchat is, a TikTok pedig egyenesen az élre tör, ennek a platformnak pedig a 16-24 éves korosztály a célcsoportja. És ez csak a statisztika, hiszen sokan a regisztrációkor meghamisítják a születési dátumot, így inkább a 10-17 éves korosztályról beszélhetünk valódi felhasználóként.

Cyberbullying, azaz kiberzaklatás

Egyik legfőbb veszély – a közösségi oldalak és digitális kütyük okozta függőség mellett – az internetes zaklatás vagy más néven a cyberbullying. Az internetes zaklatás valamilyen infokommunikációs csatornán történik, a zaklató erős, negatív tartalmat közvetít a bántalmazottnak, rendszeresen ismétli ezt a tevékenységet és azt érezteti, hatalma van a kiszemeltje fölött. A bántalmazásnak ezen típusa sokszor arctalanul történik és a bántalmazott nem is tudja, vajon hányan voltak tanúi megszégyenítésének. Mindezek miatt igen nehéz felvenni a harcot a jelenség ellen. Fontos elmagyarázni a gyermekeknek, hogy zaklatásnak még szemlélője se legyen. Ha látja, hogy valakit bántanak egy internetes csoportban, applikációban vagy játékban, akkor ne legyen külső szemlélője, szóljon egy felnőttnek, tanárnak vagy adminisztrátornak!

Védelmi és felügyeleti megoldások

Bármennyire is kényelmes megoldásnak tűnik, fontos, hogy kiskorban minél kevesebb időt töltsön a gyermek infokommunikációs eszközök használatával. Ez nemcsak megalapozza a későbbiekben a hozzáállását a „kütyüzéshez", de egyértelmű összefüggés van a korai mozgásfejlődés elmaradása és a későbbi tanulási nehézségek között. Ezek az eszközök pedig elvonják a gyereket a világ valódi felfedezésétől, beszűkítik mozgásukat, így nem is érhetik azok az ingerek, amelyek kulcsfontosságúak ebben a korban. Egy 8-10 éves gyermek számára még könnyebb szűrni a tartalmakat, főleg úgy, ha nincs saját eszköze. Egy 16-17 éves fiatalnál, aki jóval rutinosabb az okoseszközök és közösségi oldalak használatában, ez már sokkal nehezebb.

A gyermekek többsége legtöbbször okostelefonnal csatlakozik a kibertérhez. Számos olyan alkalmazás létezik, amely segít megtudni, hogy gyermekünk pontosan merre van fizikailag, illetve milyen alkalmazásokat milyen arányban használ a telefonján. Az ilyen alkalmazások telepítése előtt el kell olvasni a szerződési feltételeket és az adatvédelmi tájékoztatót, hogy tudjuk, a szolgáltató milyen adatot gyűjt és adhat át beleegyezésünkkel harmadik félnek.

Jelenleg az okostelefonokon és a tableteken

nem jellemző, hogy több felhasználó is fel lenne konfigurálva, pedig fontos tudni, hogy akár Android, akár iOS operációs rendszerről beszélünk, mindkettő mögött kötelező lennie egy felhasználónak, aki Android esetén Google felhasználóval, iOS esetén pedig iTunes azonosítóval kell, hogy rendelkezzen. Néha még hitelkártyaadatokat is meg kell adni a felhasználói fiók használathoz. Nagy kockázatot jelent, ha egy ilyen felhasználói fiókkal ellátott eszköz a gyermek kezébe kerül, hiszen – akár egy játékon belül – könnyen tud vásárolni, ami kellemetlen meglepetéseket okozhat a szülőknek.

Közösségi oldalak és csevegőprogramok

A közösségi oldalak és csevegőprogramok rengeteg módot biztosítanak az online kapcsolatépítésre és fenntartásra. A fiatalok jellemzően az olyan platformokat preferálják, ahol nincsenek ott a szüleik és tanáraik, valamint gyorsan tudnak üzeneteket váltani, reakciókat adni és kapni. Ez sokszor kizökkenti őket abból a tevékenységből, amivel foglalkoznának és maga a chatelés válik a fő tevékenységgé.

A legtöbb közösségi média alsó korhatára 13 év – a gyerekek ezt előszeretettel csalják el. Ügyeljünk arra, hogy gyermekünk abban a korban kezdje el használni ezeket a platformokat, amikor már valóban érett rá, hiszen ezen online helyeken rengeteg olyan tartalom elérhető, amely nem való ennél kisebb korú gyermekek számára. Ha pedig elérkezett az idő, akkor közösen fektessük le a szabályokat és közösen regisztráljunk, majd mutassuk be az adott oldal biztonságos használatát a gyereknek. Ehhez persze előzetesen ismernünk kell azt, amit bemutatunk, különben könnyen elveszíthetjük a hitelünket a gyerek előtt. Mindez időt és utánajárást igényel! Bár még mindig a legnépszerűbb közösségi média felület a Facebook, a gyermekek már nem igazán használják. Amit valójában használnak – a 13 éves korhatár ellenére – az a TikTok, a Snapchat és az Instagram, csevegésre pedig a Viber és a WhatsApp. Fentieken túl létrejöttek olyan online „kérdezz-felelek" platformok, amelyekről szülőként mindenképp tudnunk kell, mert bár használatuk nem tömeges, de sokkal veszélyesebbek, mint egy átlagos képmegosztós csevegőprogram, ezért nagyobb odafigyelést igényelnek.

Összességében fontos tisztában lennünk azzal, hogy az egyes alkalmazások mire használhatók és hogyan lehet őket biztonságosan használni – mire kell szülőként odafigyelnünk. Ebben is segít a Protect Young Eyes kezdeményezés, amely arra jött létre, hogy a gyerekek által használt alkalmazásokról, eszközökről és tevékenységekről szóló rövid leírásokkal segítse a szülőket abban, hogy az online térben is megóvhassák gyermekeiket. Rendszeresen tartanak webinárokat is, ahol egy-egy fontos témát dolgoznak fel. Bár a weboldal és az előadások is angolnyelvűek, érdemes akár fordítóprogram segítségével böngészni a hasznos információk között, hiszen nagy segítség lehet a szülők számára. De bármilyen módon óvjuk is meg gyermekünket a kibertérben, ne felejtsük, a szülők elsődleges eszköze a beszélgetés, fontos, hogy az internetről, közösségi oldalakról, játékokról és a lehetséges veszélyekről szóló párbeszéd jelen legyen a családok mindennapjaiban.

Kovács Edina

AZ INTERNET NEM FELEJT

A tartalmak megosztása és ezek láthatósága fontos téma. A gyermeknek el kell magyarázni, hogy a nyilvános tartalmakat beindexelik a keresők és évek, sőt akár évtizedek múlva is láthatóak és kereshetőek lesznek az interneten. Ez most még lehet, hogy nem jelent semmit egy gyermeknek, de meg kell értetni vele, hogy később akár egy munkahely, akár egy kapcsolat sikeressége múlhat azon, hogy ha ismeretlenként valaki rákeres a neten, milyen tartalmakat, képeket, videókat, közösségi bejegyzéseket találhat róla. Értsék meg, hogy amit tesznek a kibertérben, annak hatása lehet a való életre.

Zöldülő BKV

A VÍZ SZEREPE A BKV-NÁL

MINDEN ÉVBEN MÁRCIUS 22-ÉN VAN A VÍZ VILÁGNAPJA, AMELY A MINDENKI SZÁMÁRA ELÉRHETŐ, TISZTA VÍZ MEGÓVÁSÁNAK FONTOSSÁGÁRA ÉS AZ ÉDESVÍZKÉSZLETEK VESZÉLYEZTETETTSÉGÉRE HÍVJA FEL A FIGYELMET, VALAMINT TUDATOSSÁGOT ÉS NEMZETKÖZI EGYÜTTMŰKÖDÉST IS SÜRGET. ÚJONNAN INDULÓ, ÁLLANDÓ KÖRNYEZETVÉDELMI ROVATUNKBAN SZINTÉN A VÍZ ÉRTÉKÉRE, A VÍZTAKARÉKOSSÁG JELENTŐSÉGÉRE SZERETNÉNK FELHÍVNI A FIGYELMET: BEMUTATJUK, HOGY TÁRSASÁGUNK MINDENNAPI MŰKÖDÉSÉBEN MILYEN SZEREPET JÁTSZIK A VÍZ.

Hazánkban szerencsére nagyon jó minőségű az ivóvíz, ezért is fontos, hogy fenntarthatóan gazdálkodjunk vízkészleteinkkel, megőrizve a későbbi generáció számára. Nagyvállalatként kiemelt felelősségünk van ebben, hiszen méretünkből és tevékenységünkből fakadóan vízfelhasználásunk mennyisége jelentős.

A BKV-nál folyamatosan nyomon követjük a vízfelhasználást, valamint rendszeresen értékeljük környezeti tényezőink hatásait, ezen belül is a vízfelhasználás jelentőségét, amely a szociális célú vízfelhasználás mellett a legtöbb telephelyen kiemelten a járműmosás folyamatában jelenik meg. A vízfelhasználások mennyiségét befolyásolja a telephelyek mérete, az ott dolgozók száma, a járműmosási és az esetleges öntözési tevékenység. Ezek alapján a 2021-es adatok szerint a három legnagyobb vízfelhasználó telephelyünk:
Dél-Pesti Divízió (22.864 m3/év)
M2 Metró Járműtelep (15.678 m3/év)
M3 Metró Járműtelep (15.749 m3/év)

A legkisebb felhasználó pedig Zugló Villamos Járműtelep (1.827 m3/év), amely kisebb létszáma mellett azért is szerepel a sor végén, mivel ezen a telephelyen a legkisebb a villamos járműállomány.

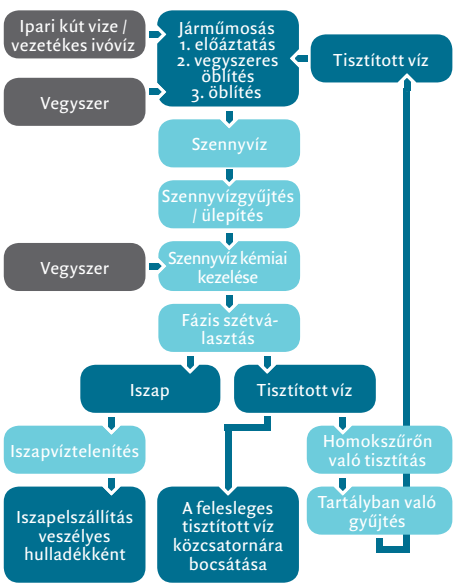
Járműmosás és hatékony vízgazdálkodás

Társaságunk összesen 16 gépi járműmosóval rendelkezik a villamosok, metrók, autóbuszok és trolibuszok külső tisztítására. A környezet védelmét szem előtt tartva járműmosóink nagyrésze (13 db) vízvisszaforgató technológiával működik, amely azt jelenti, hogy a mosás során felhasznált vízmennyiség körülbelül 80%-át – az olajos és egyéb szennyeződésektől való megtisztítás után – újra felhasználjuk a járművek mosására.

Hogyan zajlik egy általános járműmosási folyamat?

Az autóbuszok, villamosok és metrók mosása gépi úton történik egy úgynevezett mosófolyosóban, illetve mosóvágányon, ahol a járművek lassan áthaladnak. A jól ismert gépi autómosókhoz hasonlóan itt is különféle programok követik egymást, rendszerint az előáztatás, vegyszeres mosás, majd öblítés.

A járműmosó szennyvízkezelő és vízvisszaforgató rendszerének általános működését az alábbi ábrán mutatjuk be:



A mosásból elfolyó víz olajat, olajos emulziót, mosószeres vizet és lebegőanyagot (homok, sár) tartalmazhat. A közcsatornába vezetés előtt ezek ülepítéssel, vegyszeres tisztítással és szűréssel eltávolításra kerülnek.
Mivel a tisztított vizet a visszaforgatásnak köszönhetően ismételten fel lehet használni a mosáshoz, ezért már csak az utolsó fázis, az öblítés történik újra vezetékes vízzel. Erre azért van szükség, mert a tisztított vízben előfordulhatnak még a tisztítási folyamatból visszamaradt anyagok. És mi történik a mosóvíz fennmaradó 20%-ával, amely nem lesz visszaforgatva? A tisztítási folyamat után a tisztítottvíz-tartály túlfolyóján keresztül a felesleg a csatornába kerül.

Az olajos víz kiemelt környezeti tényezőnek számít, mivel hatással lehet a környezetre, amennyiben nem gondoskodunk a közcsatornába engedés előtti kezeléséről. A szennyvízkezelésből visszamaradó iszapot rendszeres időközönként veszélyes hulladékként elszállíttatjuk.

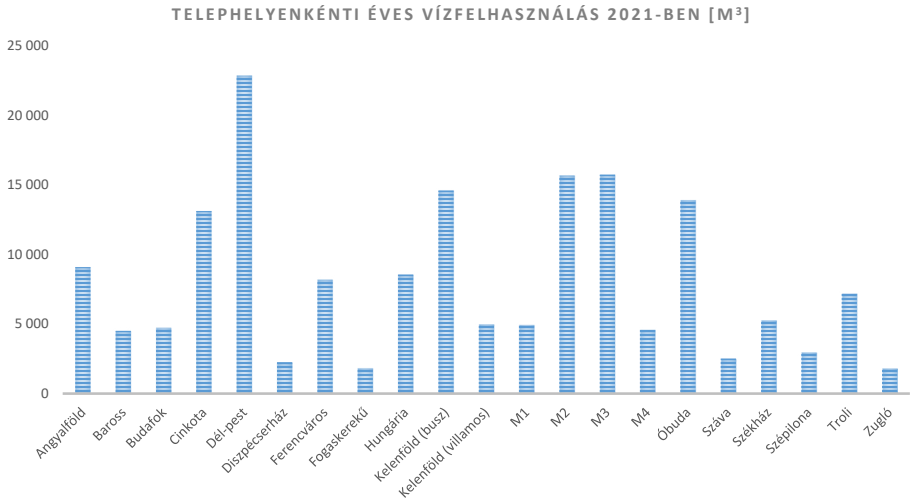
További megoldások az ivóvíz megóvására

A visszaforgatás mellett az ipari kutak rejtenek magukban további lehetőségeket az ivóvíz megtakarítására. Társaságunknál két telephelyen van ilyen: Óbuda Divízió és Hungária Villamos Járműtelep rendelkezik használatban levő ipari kúttal, amelyek vizét teljes mértékben a járműmosásra fordítják. 2021-ben Óbudán 2.713 m³, Hungárián 1.726 m³ vizet használtak fel erre a célra, így mondhatjuk, hogy ugyanennyi hálózati ivóvizet takarítottak meg.

Természetesen emellett még vezetékes vízre is szükség van a mosáshoz, amit ugyan még külön nem tudunk mérni, de a becsléseink alapján jóval nagyobb mennyiség szükséges az éves járműmosási igények fedezéséhez, ami a járműmosások számából is jól látszik: Óbuda esetében összesen 49.920 db a Hungária esetében pedig 2.080 db, lemosott jármű. Az ipari kutak használata amellett, hogy környezetvédelmi szempontból előnyös (mivel így nem a teljesértékű ivóvizet használjuk fel a járművek mosására), gazdaságilag is megtakarításokat eredményez. Hátránya azonban, hogy az ipari kutak vízében magas az oldott ásványi anyagok mennyisége, így a kemény víztől cseppfoltosak maradhatnak a járművek, ami esztétikai szempontból okozhat problémát. Erre megoldást nyújthat egy vízlágyító technológia beépítése a mosási folyamatba, azonban ehhez előzetesen szükséges annak gazdaságos kialakítását és üzemeltetését megvizsgálni.

Felmerül az a kérdés is, hogy vajon csökkenthető-e az éves járműmosások mennyisége a szolgáltatás minőségének megőrzése mellett, amely további megtakarítási lehetőséget jelentene a vízfelhasználásunkban. Megfontolandó tehát környezeti teljesítményünk növelése érdekében további ipari kutak bevonása a járműmosási tevékenységbe, a felhasznált vegyszerek mennyiségének optimalizálása, az éves járműmosások számának csökkentése, és nem utolsó sorban a folyamatos tudatosságnövelés.

Irányítási Rendszer Menedzsment Iroda



A vízfelhasználás 2x gyorsabb ütemben nőtt az elmúlt 100 évben, mint a Föld népessége.

A Föld édesvízkészlete állandó, az összes víz mindössze 1%-a alkalmas emberi fogyasztásra.

Hazánkban személyenként a napi vízlábnyomunk 2.055 liter.*

Ipari kútból vételezett víz 2 telephelyen:

Hungária Villamos Járműtelep: 1/7 rész megtakarított vezetékes víz: 1.726 m³

Óbuda Divízió: 1/6 rész megtakarított vezetékes víz: 2.713 m³

Magyarország ivóvizét 94-95%-ban felszín alatti vizekből nyeri.

Egy-egy telephely éves járműmosása:
49.920 (Óbuda, 2021)
2.080 (Hungária, 2021)
365 (M4, 2021)

16 db járműmosó: 4 metró 7 villamos 5 busz ➡ 13 db működik vízvisszaforgatással ➡ A felhasznált víz kb. 80%-át használja újra.

A BKV éves vízfelhasználása 2021-ben: 169.502 m³

Ez 2.025 háztartás éves vízfelhasználásával egyenlő.

** Vízlábnyom: Azon termékek és szolgáltatások előállításához közvetlenül és közvetetten felhasznált víz mennyisége, amelyet az egyén elfogyaszt.*

„HÁT ROBI, MAGA EGY SZÍNES EGYÉNISÉG”

GERGELY RÓBERT, A MOST MÁR NYUGDÍJAS AUTÓBUSZVEZETŐ

KEVÉS NYUGDÍJBA VONULÓ KOLLÉGA ÜNNEPLI MEG ILYEN EMLÉKEZETESEN AZ UTOLSÓ NAPJÁT, MINT A SLUSSZKULCSOT 31 ÉV UTÁN SZÖGRE AKASZTÓ GERGELY RÓBERT. ZENE, JÓKEDV, SOK BARÁT, ISMERŐS, CSALÁDTAG, MOSOLYGÓ UTAS ÉS TÜLKÖLVE GRATULÁLÓ AUTÓS TARTOTT RÓBERTTEL UTOLSÓ „BULIBUSZOZÁSÁN”. A PARÁDÉS BÚCSÚ UTÁN SZÁMOS CIKK ÉS INTERJÚ, GRATULÁLÓ FACEBOOK-BEJEGYZÉS SZÜLETETT A NEM MINDENNAPI KOLLÉGÁRÓL. ISMERJÉK MEG A NEMCSAK LÉLEKBEN, DE MEGJELENÉSÉBEN IS ÖRÖKIFJÚ GERGELY RÓBERT NYUGDÍJAS JÁRMŰVEZETŐT.

Mustársárga kapucnis pulóverben, baseball sapkában, hipster szemüvegben lép az étterembe, ahol beszélgetünk. Rutinosan ül a „mikrofon” elé. Bár úgy tűnhet, a sajtó és az emberek érdeklődése a Facebookon meghirdetett rendhagyó eseménynek köszönhető, Róbert nem először kerül „címlapra”. 2015-ben a Magyar Narancs hasábjain jelent meg róla írás – Az utolsó rikkancs címmel –, a szerkesztőség pedig búcsúajándékként saját címlapot is készített neki, aki szerdai szabadnapjain keresetkiegészítésként árulta a lapot hol a Nyugatiban, hol a Ferenciek terén, hogy ne a családi kassza bánja szenvedélyét, a koncertre járást. De ne szaladjunk ennyire előre.

fotó: Gerge y Zsuzsanna

„Még mindig el lehet menni taxizni”

Néha a legnagyobb találkozások a sors összjátékának köszönhetők. Gergely Róbertet sem a gyerekkori álma hajtotta a BKV-hoz. „Véletlenül kerültem ide. Általában minden véletlen az életemben, sosem tervezett.” Az iskolapadból egy porcelángyárba került, ahol egy idő után már díszműárut készített, egy-egy alkotása akár még ma is fellelhető olyan gyógyszertárakban, amelyek megtartották ’80-as évekbeli bájukat és berendezéseiket. Egy nap, látva a gyár végnapjait, a szabad élet ígéretével kecsegtető maszek taxizás mellett döntött, lecserélve Trabantját egy négyajtós Daciára. Akkoriban napi betevője volt a Népsport, amit rongyosra olvasott az asztalitenisz eredményektől az apróhirdetésekig. Itt bukkant a BKV toborzó hirdetésére. „Gondoltam, jó lehetőségnek ígérkezik, de ha mégsem tetszik, akkor a két évet lehúzom, amit a szerződésben alá kellett írni vagy ha annyira szörnyű, hogy nem bírom, inkább visszafizetem a tandíjat és a PÁV II-vel még mindig el lehet menni taxizni. Végül megszerettem és az utolsó pillanatig örömforrás volt nekem a buszozás.”

„26-os viszonyok”

A Mező garázsban kezdett 1990-ben, majd 1996-ban Óbudára került. Sok vonalat bejárt: a legendásan hajtós 11-estől a budai szerpentinen közlekedő 91-es, 191-esen át egészen a Margitszigeten járó 26-osig, amelyről a kollégák megsegítésére „26-os viszonyok” címmel írt ismeretterjesztőt a vonalon tapasztalható veszedelmes viszonyokról, utolsó napjain pedig a metrópótlón és a 32-es vonalon szolgált. Még 260-as, majd a 415-ös Ikarusokon tanulta

a szakmát, összesen tizenhét évet várt, hogy csuklós buszra kerüljön, leginkább Mercedes Conectókat szeret vezetni, és ennyi év után már – ahogy fogalmaz – megvan a kentaur érzés, mintha csak a teste folytatása lenne a járműve.

A volán mögött töltött 31 évről csak úgy dőlnek belőle az élmények: a sokszor kalandos éjszakai buszozásról, közlekedésbiztonsági versenyről, amelyen az országos döntőig jutott óbudai csapatával, jó és rossz tapasztalatokról, és arról, hogyan lettek ismerősök, sőt barátok az ismeretlen utasokból, az Ady Endre gimnázium diáklányainak tapsáról, amit kedves végállomási elköszönései miatt kapott, azokról az időkről, amikor a megállókat még a járművezető mikrofonba mondta be, és megmutatkozhatott a járművezető egyénisége. De téli napokon rövid időre megállva etetett madarakat a Margitszigeten, ami a sajtót is bejárta. „Száraz Gyuri, nagyon kedves diszpécser kollégám még évek múlva is kérdezte »Na, Robi, a cinkék hogy vannak kint a szigeten?«"

„A legjobb érzés, amikor éjjel, vagy hajnalban az üres Megyeri hídon én megyek át egyedül egy csuklós busszal, akár negyvennel, akár annyival, amennyi a csövön kifér, az hatalmas élmény! És a látvány, az utolérhetetlen. Amikor a Népligeten áthajtva egy téli hajnali órán a fekete kémények sziluettjéből kiáramlik a füst, vagy a Margit hídon naplementekor áthaladva a Budai vár sziluettjét apró utcalámpák pettyezik, vagy ahogy egy téli napon elsőként kanyarodik az ember a margitszigeti szűz hóra – ezek maradandó pillanatok. De olyan is volt, hogy szóltam az utasoknak: mókus a jobb oldalon!"

Kortárs magyar szerzőket olvas, sőt, van, akit barátjának is tud e körből, aktívan segíti a Tilos Rádiót, megszólal politikai kérdésekben is, lelkes civil aktivista, aki ott van, ha szükség van rá, ír és a munkás évtizedek után arra készül, megtanul végre basszusgitározni.

„Ezt a munkát csak az csinálja, aki szereti az embereket"

Amikor arról kérdeztem, vajon 31 év tapasztalatával kinek ajánlaná ezt a munkát és mi kell ahhoz, hogy valaki évtizedek után is ilyen vidáman búcsúztasson el egy szakmát, azonnal rávágta: „Ezt a munkát csak olyannak tudom ajánlani, aki szereti az embereket. Nem könnyű szakma. Korán kelés, osztott műszak, konfliktuskezelés közlekedési partnerekkel, utasokkal. De ha már az ölembe hullott ez a lehetőség, szeretném arra használni, hogy felhívjam a figyelmet azokra a kollégákra, akik ezt a veszélyes üzemet, nehéz hivatást akár autóbusz-, trolibusz- vagy villamosvezetőként is magas színvonalon látják el. Nekem ez alatt a 31 év alatt voltak hibáim, volt balesetem is. De vannak olyan kollégák, akik ezt a nagyon nehéz munkát hiba nélkül csinálják évtizedekig. Megemelem a kalapom előttük. Megérdemlik, hogy szó essen róluk. Én erre sosem voltam képes. Találkoztam olyan 50 pluszos kollégával, aki a Békés megyei kis faluból, Okányból jött Budapestre buszsofőrnek, otthagyva a családját azért, hogy a fővárosi utazóközönséget szolgálja. Az első pár napját módszerátadással és vonalismerettel töltötte, mert még a Nyugati pályaudvartól a Batthyány térre is csak bajosan talált el tömegközlekedéssel. És többen vannak közöttünk, akik ilyen áldozatot vállalnak, és nem látják a 2-300 km-re élő családjukat, csak havonta egyszer vagy kétszer. Nagyon tisztelem őket! Egyszer egy Népszabadság-cikkben arról beszélt egy szakértő, mi kell ahhoz, hogy valaki jó autóbuszvezető, tömegközlekedési járművezető legyen. Azt mondta, nincs szükség kiemelkedő képességekre, csupán egy jó átlagos teljesítményre, de ezt attól a pillanattól egyenletesen hozni kell, hogy elindul a busz, addig a pillanatig, amíg megérkezik. Én sosem tudtam megfegyelmezni magam annyira, hogy mindig százszázalékosan odakoncentráljak, ahova kell. Volt egy időszak az életemben, amikor terápiás jelleggel kényszeresen írtam. Ekkoriban fejben is verset költöttem, időnként műszak közben is. Ha jött egy piros lámpa, leírtam egy fél sort. Egy alkalommal a 32-es vonalon be kellett volna kanyarodni a Váci útról a Forgách utcára, de én mentem egyenesen tovább, mert épp verset írtam a fejemben. Aztán megálltam, dudáltam, hogy jöjjenek oda az utasok."

„Robi, te a helyeden vagy!"

Egyszer egy ismerősének mesélt arról, hogyan került a BKV-hoz, és mennyire szereti a munkáját. A barát így reagált: „Robi, akkor te a helyeden vagy!" Ezen nagyon elcsodálkozott, mert sokszor érezte kívülállónak magát, máskor épp a felettese nevezte fekete bárónynak. Bár úgy tapasztalta, sok kollégával sok mindenről el lehet beszélgetni, igen széles baráti körét zömében mégsem a BKV-sok teszik ki. Sokan találták őt csodabogárnak, de „kevés kivétellel mindig jó csoportvezetőim voltak. Akikre jó szívvel emlékezem. Ez igaz a fölöttük egy polccal álló vezetőimre is, illetve a kollégáimra: buszvezetőkre, diszpécserekre, beosztáskészítőkre vagy a műszaki szakszolgálat munkatársaira, vonali vagy a garázsok béli szerelőkre is."

„Utolsó napomon Lovász Miki, a főnököm úgy búcsúzott: »Hát Robi, maga egy színes egyéniség.« Pedig ilyen színes egyéniséget, csak az Óbudai garázsból, legalább egy tucatot tudnék mondani, akik közül többen a BKV magazinban is benne voltak. Itt van például Zsadányi Csabi, aki két menet között az öltözőben gyakorolt a hegedűjén, amíg nem vett egy szaxofont, mert aztán azt fújta a KÖKI-n a tárolótéren a buszok között. Vele, meg egy fiatal kollégával tartom a kapcsolatot, aki zenészből lett buszvezető és már koncerten is futottunk össze."

A zene egy olyan pont, ahol könnyű Robihoz kapcsolódni. Mindig is szerette a zenét, már egészen fiatalon is nagy koncertre járó volt a feleségével, akit nemcsak LGT és KFT koncertre, de még ipari zenét játszó zenekar estjére is el tudott csábítani. A Kispál és a Borzot 1993 óta szereti. „Uj Péter annyira jót írt a harmadik lemezükről, hogy azt gondoltam, ha a fele igaz, már megéri elmenni a koncertjükre". Ekkor kezdett kijárni a Sziget fesztiválra.

„Bérletet már vettem a Cirkó-Gejzírbe"

„Az utolsó munkanapom örök emlék marad. A lányom, aki szintén épp 31 éves, azt mondta: »Apu, én úgy gondolom, a te közösségszervező erőd mutatkozott meg ebben a dologban is.« Ismer jól, igaza lehet. Örök élmény marad az utolsó munkanapom, míg a műszak feléig nem jöttek barátok, ismerősök, addig is rengeteg pozitív visszajelzést és kedvességet kaptam, egy adrenalinbombával ért föl az az egész műszak. A szélvédő mögött egy nagy táblán 'Fél 4-től nyugdíjas' felirat virított. Az első ajtós felszállás miatt a bérletet mutató utasoknak köszöntem, jó utazást kívántam, és kértem őket, hogy vegyenek egy cukorkát a jobb első ülésről. Már ez a gesztus sokakat mosolyra késztetett, és jókívánságokkal halmoztak el ismeretlenül is. Kb. 11 órától zene szólt az utastérben egy kis bluetooth hangszórón, és az utolsó kanyarban volt élő zene is Boros Levente és Sabák Péter zenész cimboráim jóvoltából. Dél után már sokan jöttek, barátok, a család, a két unokám is, akik közül a kisebbik addig még sohasem utazott velem."

Még csak pár hét telt el az utolsó köre óta, még nem álmodott a BKV-val, még szokja a munka adta keretrendszer hiányát, de éves bérletet már vett a Cirkó-Gejzír moziba. Robi abban eltökélt, hogy buszt nem vezet már többé, a nyugdíjazással egy nehéz kőként gördült le válláról a felelősség, ami a buszvezetéssel jár. Az interjú végén még leugrunk egyik törzshelyére, a bulinegyed pincehelyiségébe, a Lámpásba, ahol régi ismerősként köszöntik, azonnal szóba elegyednek vele, a beszélgetés végét a pultosfiúval arról, milyen koncertjegye van a közeljövőben már nem hallom, mert bár az élet a bulinegyedben csak most indul, nekem rohannom kell.

Kovács Edina

MOZDULJ VELÜNK!

A BKV ELŐRE SC SZABADIDŐSPORT SZAKOSZTÁLYAI VÁRNAK BENNETEKET 2022-BEN IS

Idén szeretnénk üzemi kosárlabda bajnokságot indítani, ezért most elsősorban a kosárlabda szakosztályba várjuk a jelentkezőket. Az üzemi kosárlabda bajnokságot – terveink szerint – az ELŐRE SC Sport utcai termében tartjuk majd, ide várjuk csütörtökönként azokat a kollégákat, akik ezt a sportot szívesen űzik, vagy csak ki szeretnék próbálni a különleges labdajátékot. Ahhoz, hogy a kezdeményezés sikeres legyen, először is fel kell mérnünk, hány csapatra számíthatunk.

A részvétel feltételei közül a legfontosabb, hogy a jelentkező rendelkezzen U-jelű utazási igazolvánnyal, vágyjon a mozgásra, érdekelje a kosarazás és csapatban akarjon sportolni.
A nevezési díj az induló csapatok számától függ. A játékidő: 2X20 perc futóóra. A játékvezetőket a Budapesti Kosárlabda Szövetség delegálja.

A jelentkezéseket és a kérdéseiteket Kovács Balázs várja a Kovacsb12@bkv.hu címen.

A többi szakosztály – labdarúgás, teke, futótriatlon, asztalitenisz, túraevezés-sárkányhajózás, természetjárás és crossfit – is várja a jelentkezőket.

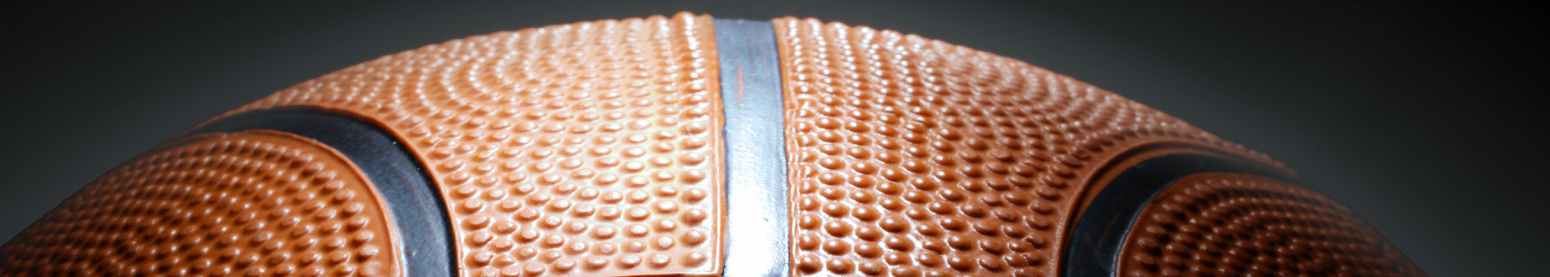
A szakosztályok működését a BKV Előre SC Szabadidősportjáért Alapítvány is támogatja. Kérjük, támogassátok Ti is az üzemi sportéletet és az alapítványt adótok 1%-ával.

1%

SZEMÉLYI JÖVEDELEM ADÓJÁNAK 1%-ÁT 2022-BEN IS AJÁNLJA FEL A BKV ÜZEMI SPORTÉLETÉRE!

A BKV Előre SC. Szabadidősportjáért Alapítvány adószáma: 18180602-1-42
Alapítványunkat közvetlenül is tudja átutalásával támogatni az OTP 11707024-20441760 számlaszámon.

Köszönettel: BKV Előre SC.



MEGADATOTT MINDEN, AMIT AKARTAM AZ ÉLETBEN

ZOMBORI ZOLTÁN HELYSZÍNELŐI CSOPORTVEZETŐ KOLLÉGÁNK TÖBB MINT HÁROM ÉVTIZEDES BKV-S PÁLYAFUTÁSÁRA TEKINT VISSZA, MIELŐTT JÚNIUSBAN NYUGDÍJBA MEGY. ÍGY A MOSTANI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI CIKKBEN AZ Ő SZEMÉN KERESZTÜL MUTATJUK MEG A MUNKA SOKSZÍNŰSÉGÉT.

Három évtized hosszú idő...

Az elmúlt 32 év alatt, amióta itt dolgozom négy területen próbáltam ki magam. 1990-ben jöttem a BKV-hoz, előtte katonatiszt voltam, és kamasz gyerekeket tanítottam tiszthelyettesképző iskolában, tehát pedagógusi tapasztalattal érkeztem. 1990-ben leszereltem és beléptem főállású autóbuszvezetőnek a Mező garázsba, ahol már korábban besegítő buszvezető voltam. 1996 tavaszán adódott egy lehetőség, így jelentkeztem baleseti helyszínelőnek, innen indul a forgalombiztonsági karrierem – én annak éltem meg. 2005-ig dolgoztam önálló baleseti helyszínelőként. Gépjármű és műszaki kárszakértői vizsgát tettem és 2006-tól balesetvizsgáló kárügyintézőként dolgoztam tovább. Majd 2015-ben újjáalakult a baleseti helyszínelés

és onnantól lettem én a csoport vezetője. Innen megyek nyugdíjba júniusban. Mindeközben pedig a helyszínelés és a balesetvizsgálat mellett a forgalombiztonság területén rengeteg más izgalmas dologgal is foglalkoztam. Évekig részt vettünk az autómentes napokon, közlekedési korrekciós magatartásformáló tréningeket vezetek 2008 óta, tartunk előadásokat a forgalombiztonság keretén belül olyan felszíni telephelyeken, ahol rövid időn belül több baleset, feljelentés, utaspanasz is volt.

Közlekedési korrekciós magatartásformáló tréning – ez izgalmasan hangzik, de mit jelent?

Azoknak a kollégáknak – általában 10-20 felszíni járművezetőnek egyszerre – tartjuk ezt a foglalkozást, akiknek rövid idő alatt sok eseménye volt, vagy munka közben magatartási problémája adódik utassal vagy a másik jármű vezetőjével, de a BKV még számít rájuk, mint járművezetőre. Ez egy interaktív tréning: a résztvevők elmondják a saját eseményüket, problémájukat és a többiekkel közösen átbeszélve saját maguk ismerik fel, hol, miben hibáztak. Fontos tehát, hogy hogy ne egy külső fél mondja meg, hogy hol vétett a vezető a munkája során, hanem rávezetve, saját maga jöjjön rá. Ketten vezetjük a tréninget egy közlekedési pszichológiával foglalkozó kollégával közösen. Az én feladatom, hogy mederben tartsam a beszélgetéseket.

Melyik terület volt a szíved csücske?

Én mindig is helyszínelő maradtam, nekem ez a hivatásom. A munkám során nagy segítség volt, hogy 19 éven keresztül besegítő buszvezetőként is dolgoztam, így a helyszínelés során könnyebben megértettem a járművezető helyzetét, a közlekedési szituációt. Szerettem volna villamost is vezetni, de az oktatás hossza miatt azt nem volt időm elvégezni. Az elmúlt 7 évben pedig csoportvezetőként az volt a célom, hogy olyan helyszínelő csoportot hozzak létre, akik bármikor bevethetők, bármilyen körülmények között megállják a helyüket, lelkesek és jó szakemberek. Úgy érzem, hogy ez sikerült is.

Sokat változott több tíz év alatt a szakma?

1996-ban, amikor elkezdtem ezt a munkát, egyszerre voltam tele kétségekkel és elvárásokkal magam felé. Folyamatos tanulás volt az első időszak, napról napra fejlődtem. Mára – bár a tanulás folyamatos – már rengeteg tapasztalattal rendelkezem, viszont sajnos sokkal kevésbé vagyok rugalmas, lendületes. Másfelől a jogszabályok, az adatok védelmére vonatkozó előírások, biztosítással kapcsolatos szabályok akár évről évre is változnak, de az alapelvek, vagyis hogy egy helyszínelőnek mi a feladata, kötelessége, nem változott: egy helyszínelő mindig legyen objektív, mintha a biztosítónak dolgozna a vállalat érdekében. Az a feladatunk, hogy segítsük az érintetteket, nem az, hogy bebizonyítsuk, hogy a másik fél a hibás. De mondok egy aktuális példát: ha mostanában a sérültet elszállítja a mentő mielőtt mi beszélhetnénk vele, már nem tudjuk meghallgatni az ő beszámolóját, mert a Covid miatt nem lehet a kórházakba bemenni. Ilyen esetekben csak késve kapjuk az ő beszámolóját, addig csak a járművezető „vallomására" tudunk alapozni. Ha szerencsénk van, akkor van kamera a járműben, vagy szemtanú, akiktől még kaphatunk információt. Ezek hiányában féloldalas lesz a végkövetkeztetésünk.

Rengeteg érdekes történeted lehet. Megosztanál néhány meghatározó élményt?

Az elsőt még a munkám elején, a tanulóidőszak vége felé szereztem. Nagyjából két hónapja dolgoztam helyszínelőtanulóként, és tartottam attól, hogy ha egy megrázó esethez kell kimennünk, azt nem fogom bírni. Egyszer az egyik műszak végén metrógázoláshoz hívtak. Hála az égnek, bírtam, mert végig arra koncentráltam, hogy mit kell fotóznom, hogy kell jól ellátnom a feladatomat. Legjobban a hozzátartozók reakciója viselt meg... Az évek alatt nagyon sok halálos kimenetelű balesetnél kellett helyszínelnem. De hogy témát váltsak, természetesen voltak viccesebb esetek is. Szintén kezdő koromban ki kellett mennem egy villamos balesethez a 13-as villamos vonalán. Mire kiértem, már megegyeztek az érintett felek, és kezdték kitölteni a papírokat. Én is gyorsan végeztem a feladataimat, mert rövid idő alatt óriási lett a dugó. A kitöltött papírokat, baleseti bejelentőjüket átfutottam, és gyorsan mindenki elhagyta a helyszínt. Másnap jelezte a főnököm, hogy hiányzik egy adat a baleseti bejelentőlapról, így nem tudjuk a biztositónak benyújtani a kárigényt. Fel kellett hát keresnem a balesetben érintett másik felet, aki Esztergomban lakott. Így aztán otthon a feleségemnek javasoltam, hogy a hétvégén kiránduljunk Esztergomba, ahol összekötöttem a kellemeset a hasznossal. Ezt a történetet el szoktam mesélni az oktatáson is, hogy érdemes a pontosságra törekedni.

Úgy tűnik, nonstop munka a helyszínelőé.

Általában tízen vagyunk, az év 365 napján, 0/24-ben dolgozunk, mindig van valaki készenlétben. Érdekes módon míg korábban inkább délután voltak az „események", mostanában ez délelőttre alakult. De olyan nap, hogy nem történik semmi, szinte soha nincs, ráadásul a rendőrségi helyszínelőkkel ellentétben nekünk nem csak járműütközésekhez kell kimennünk, hanem telephelyi beázásokhoz, fakidőlésekhez is és minden olyan esethez, ahol a BKV-nak kára keletkezik és a biztosító felé jelezni kell.

Elégedett vagy?

Szerencsésnek érzem magam, hiszen olyan vezetőim voltak, akik támogattak és bíztak bennem. Visszatekintve azt kell mondanom, hogy megadatott minden, amit akartam az életben, de mostanra elfáradtam, már várom a nyugdíjas éveket. De ez egy jóleső fáradtság.

Demjén Anikó

SEGÍTÜNK, HOGY JÓ VEZETŐ LEGYÉL!

VEZETŐNEK LENNI SOSEM EGYSZERŰ FELADAT, LEGYEN SZÓ AKÁR KISEBB CSOPORTRÓL VAGY EGY NAGYVÁLLALAT IRÁNYÍTÁSÁRÓL. A BKV-NÁL VISZONT LEHETŐSÉG VAN ARRA, HOGY KITANULD EZT A „SZAKMÁT". EZÉRT JÖTT LÉTRE A VEZETŐ UTÁNPÓTLÁS KÉPZÉS, AMELY EGYEDÜLÁLLÓ LEHETŐSÉGET BIZTOSÍT AZOKNAK, AKIK ELÉG AMBICIÓZUSOK ÉS ELTÖKÉLTEK – ÉS EGYSZER VEZETŐK LENNÉNEK.

A BKV-nál már-már hagyománya van a Vezető Utánpótlás Képzésnek, vagy ahogyan azt a társasági berkekben nevezik, a VUP-nak, amely 2016-ban indult újra, és azóta is folyamatos (kivéve 2020-ban, akkor a pandémia miatt elmaradt), tavaly például két csoportot is indítani kellett, olyan sokan jelentkeztek. A képzésen azok vehetnek részt, akik úgy gondolják, rendelkeznek minden olyan tulajdonsággal, ami egy jó vezetőhöz szükséges – és akiknek a főnöke is egyetért ezzel. A BKV célja, hogy a VUP lehetősége minden szakterülethez eljusson, és minél sokszínűbb hallgatóság álljon össze egy-egy „évfolyamon".

Hogyan épül fel a VUP?

A BKV programja háromnegyed évnyi időszakot ölel fel, ezidő alatt havonta kétszer találkozik a tréner a jelentkezőkkel, átlagosan 12 fővel. A szervezők fontosnak tartják, hogy az első alkalommal – a felhőtlenebb ismerkedés érdekében – ne egy budapesti helyszínen legyen megtartva a tréning, hanem távolabb a munkahelyi nyüzsgéstől, például a balatonfenyvesi központban.

Az oktatás végén a „diákok" egy tanúsítványt kapnak. A kurzus azonban itt még nem ér véget, hiszen komolyan veszik az utánkövetést, illetve lehetőség van úgynevezett szupervízióra is – utóbbi keretein belül a volt hallgatók elmondhatják tapasztalataikat, az utánkövetés során pedig a trénerek is láthatják, hogy a végzett tanulók hol tartanak a vezetővé válás rögös útján, hogyan befolyásolták karrierjüket a tanultak.

Mit kell tudnia egy vezetőnek?

A résztvevők megtanulhatják például az önismeret, a belső együttműködés, a vezetői hatékonyság, valamint a változásmenedzsment és a speciális menedzsment technikákat. Ezeknek a tantárgyaknak köszönhetően a tanítványok sokkal gördülékenyebben végezhetik el a saját munkájukat, és segíthetnek másokéban is. Megismerhetik a különböző személyiségtípusokat és azok kezelését kifejezetten a BKV-nál kialakuló szituációkra vonatkozóan. De elsajátíthatják többek közt az időbeosztás technikáját (time management), valamint azt is, hogy hogyan motiválják a beosztottakat, illetve, hogy hogyan kezeljék a kialakult konfliktusokat, valamint a vezető beosztással járó stresszhelyzeteket.

...és hogy mi a már végzett tanulók véleménye a képzésről?

Néhány volt hallgató szívesen mesélt a Vezető Utánpótlás Képzésről, amely mindegyikük számára hasznos és kifizetődő tudást adott, olyat, amit nem csak a munkában, de a magánéletben is tudnak alkalmazni, ha egy stresszes szituációban találják magukat. Volt, aki azért jelentkezett, mert szerette volna tudományos oldalról is megismerni, hogy milyennek kell lennie egy jó vezetőnek, akadt azonban olyan, akit közvetlen felettese kért a továbbképzésre. Nem csak az oktatás része volt hasznos, hanem az is, hogy a vállalaton belül olyan kollégákkal ismerkedhettek meg a kurzus által, akikkel még sosem találkoztak. Kialakultak nagyon előnyös kapcsolati tőkék, amelyek segítségével a munkával kapcsolatos kommunikáció is felgyorsult, és jelentősen könnyebb lett.

Ahogy az a végzett hallgatók beszámolójából is kiderül, a VUP igazán hasznos lehet azoknak, akik a jövőben a BKV szakterületeinek vezetői lesznek, vagy vezetőnek szánják, de még azok számára is, akik helyettesként lépnek be a vezetők világába. Egyedülálló lehetőség továbbá a kapcsolatok kiépítésére, és a karrierépítés egy fontos mérföldkövének is mondható.

Farkas Dóra

110 ÉVE A BUDAPESTI VILLAMOSOK SZOLGÁLATÁBAN

NAPJAINKBAN KILENC KOCSISZÍN SZOLGÁLJA KI A BKV ZRT. VILLAMOSAIT. A JÁRMŰVEK TÁROLÁSÁT, ŐRZÉSÉT, KARBANTARTÁSÁT, JAVÍTÁSÁT, TISZTÁN TARTÁSÁT BIZTOSÍTÓ REMÍZEK MINDEGYIKE IGEN HOSSZÚ MÚLTTAL RENDELKEZIK, TÖRTÉNETÜK A VILLAMOSKÖZLEKEDÉS HŐSKORÁBA NYÚLIK VISSZA. KÖZÜLÜK A HUNGÁRIA ÉS A KELENFÖLD KOCSISZÍN IS IDÉN ÜNNEPLI 110. SZÜLETÉSNAPJÁT.

Hungária – egy régi mánia

1887. november 28-án a Nagykörúton, a Nyugati pályaudvar és a Király utca között egy alig több mint egy kilométer hosszú, egyvágányú, keskeny nyomtávú, kísérleti próbavonalon kezdődött a budapesti villamosközlekedés története. Az első kocsiszínként a Nyugati pályaudvar előtt felépített kis faház szolgált. A kísérleti villamos után újabb és újabb vonalakat létesítettek, amelyeket ebben az időben még több közlekedési társaság közlekedtetett. Ellátásukra sorra épültek a főváros különböző pontjain a kocsiszínek.

A Budapesti Villamos Városi Vasút (BVVV) bővülő hálózata és növekvő járműállománya számára a Stáczió (ma Baross) utcai, az Aréna (ma Dózsa György) úti és a Ferencváros kocsiszín mellé 1912-ben új remízt épített. A főváros sárga színű villamosait üzemeltető társaság a mai Sport utca és a Brüll Alfréd (egykor Törökbecse) utca sarkánál, az MTK Hungária körúti stadionja mellett adta át a Hungária kocsiszínt. A korszerű remízt – számos újdonsága mellett – vizsgálóaknákkal is ellátták. A kocsiszín már az első évtizedekben is számos különféle típusú, favázas kocsi otthonaként szolgált. A kocsiszínt története során számos alkalommal felújították, és egy sor villamostípus megfordult benne. Többek között mintegy fél évszázadig állomásoztak itt a legendás UV villamosok, de 2007 előtt mintegy három évtizedig a Ganz-csuklós villamosokat is innen adták forgalomba. Utóbbihoz kapcsolódóan építették ki a maga korában igen újszerűnek számító szalagszervizrendszert.

A legnagyobb volumenű felújításokra a 2000-es években került sor. 2005-2006 között az új Siemens Combino Supra villamosok érkezésére készülve az egész telephelyet korszerűsítették. Átépítették a szerelőcsarnokokat, a vágányhálózatot és a felsővezeték-rendszert átalakították, új gépészeti, technológiai berendezéseket telepítettek (pl. az 54 méter hosszú villamostípus teljes egységének megemelésére alkalmas, különleges

emelőberendezést). 2015-ben a CAF Urbos villamosok beszerzése kapcsán végeztek újabb, jelentős mértékű átalakításokat.
A telephely jelenleg a Combino és a CAF Urbos típusú villamosokat üzemelteti, az 1-es, a 4-es és a 6-os villamosvonalakat szolgálja ki.

A Kelenföld kocsiszín

A Hungária kocsiszínhez hasonlóan 1912-ben készült el a Kelenföld kocsiszín is. A Budapesti Közúti Vaspálya Társaság (BKVT) létesítette a telephelyet a Bartók Béla (akkor Átlós) út végén, a Kelenföldi pályaudvar mellett. A BKVT korábbi, villamosok fogadására átépített lóvasúti telephelyei és új, immár villamosok számára kialakított remízei sorában kilencedik kocsiszínként szolgálta a cég barnára festett járműveit. Az új kocsiszín 144 jármű számára elegendő férőhellyel készült el. A társaság a szomszédos területen már rendelkezett egy telephellyel, de az igen szűkösnek bizonyult az egyre növekvő járműpark számára. A BKVT attól sem vált meg, egy új főműhely számára alakította át a régi csarnokokat, így egy komplett villamos tároló- és javítóbázist hoztak létre. A főműhely a BSzKRt idején Budai Főműhely néven, majd 1945 és 1990 között Füzesi Árpád Főműhely néven működött. Az 1950-es években itt kezdték el a régi kocsik korszerűsítését, acélvázasítását, valamint ikresítését, 1961-től pedig szintén itt készültek a Fővárosi Villamos Vasút saját tervezésű „házi csuklós” Bengáli villamosai is.
2007-es utolsó útjukig a Kelenföld kocsiszín elsődleges lakói az UV villamosok voltak. Selejtezésük után, a Combino villamosok érkezésével a Körútról felszabaduló, Budára kerülő Ganz csuklósokat kellett fogadnia. Ehhez – és a külső Bartók Béla út felújításához – kapcsolódva a remíz átépítése, megújítása is szükségessé vált. A munkálatok során korszerűsítették az épületkomplexumot, a kocsiszín környékén kicserélték a vágányokat, az évtizedek óta feleslegessé vált vágánykapcsolatokat felszámolták, a kocsiszín külső megjelenése ugyanakkor nem változott.
Napjainkban a Ganz csuklós és Tatra villamosoknak ad otthont, a 2-es, 19-es, 47-es, 48-as, 49-es, 56-os vonalakat szolgálja ki.

Győrfi Judit

KÜZDELEM **CERUZÁVAL ÉS RADÍRRAL**

SZINTE MINDEN FELNŐTT EMBER MEGPRÓBÁLKOZOTT MÁR ÉLETE SORÁN REJTVÉNYFEJTÉSSEL, AZ ELSZÁNTABBAK RENDRE BE IS KÜLDIK A MEGFEJTÉST EGY JÓ KIS NYEREMÉNY REMÉNYÉBEN. NEM VÉLETLEN, HOGY AZ ELSŐ KERESZTSZÓ-REJTVÉNY (MERT AKKORIBAN ÍGY NEVEZTÉK) MÁR 1925-BEN NAGY SIKER LETT, HISZEN EZ TIPIKUSAN OLYAN ELFOGLALTSÁG, AMELY A VÉGSŐ EREDMÉNY MEGSZÜLETÉSE – A MEGFEJTÉS – ELŐTT IS SOK-SOK ÖRÖMET TARTOGAT, HISZEN MINDEN HELYESEN BEÍRT SZÓ EGY APRÓ SIKERNEK KÖNYVELHETŐ EL. A BKV REJTVÉNYFEJTŐ BAJNOKA, AZ M2 METRÓVEZETŐJE, KRIEG KÁROLY BIZONYÁRA RENDSZERESEN ÁTÉLI EZT AZ ÖRÖMET, HISZEN SIKERÜLT MEGSZEREZNIE A 2016-OS ORSZÁGOS EGYÉNI REJTVÉNYFEJTŐ BAJNOKSÁGON KEZDŐ KATEGÓRIÁJÁBAN AZ ELSŐ HELYEZÉST ÉS MÁS IMPOZÁNS EREDMÉNNYEL IS DICSEKEDHET.

18 éves korod óta – kisebb megszakítással – dolgozol a BKV-nál metróvezetőként, ami bizonyítja, hogy meglehetősen kitartó ember vagy. Erre a hozzáállásra a kedvenc szabadidős elfoglaltságodban is szükség van, hiszen rejtvényfejtő versenyekre jársz. Hány éves korod óta fejtesz rejtvényt és mióta versenyzel?

A dédnagymamám és az édesanyám korán megtanított írni és olvasni, így már óvodás koromban próbálkoztam a Népszabadság mellékletében található gyerekrejtvények megfejtésével, iskolásként pedig a Füles rejtvényeit fejtettük édesanyámmal. De rejtvénykészítéssel is próbálkoztam, a legnagyobb sikeremet nyolc éves koromban ezzel értem el: a Cili cica a tejúton című társasjátékot nyertem meg egy általam készített nagyon egyszerű rejtvénnyel. Nagyjából 20 éves koromig járkáltam versenyekre, aztán egy hosszú szünet következett egészen 2016-ig. Ekkor – a Füles újság születésnapjára rendezett – a Rejtvényfejtők Napján sikerült bejutni versenyzőnek, és úgy alakult, hogy kezdőként az éves pontversenyben első helyezést értem el. Feljutottam a haladó csoportba, itt 2017 és 2020 között versenyeztem, de 2021 óta már a mesterjelölt kategóriában indulok.

Hogyan dől el, hogy ki melyik kategóriában indulhat?

Mindenki maga dönti el, hogy melyik szintre nevez, de a továbblépéshez kvalifikáció szükséges. Azzal azonban tisztában kell lenni, hogy jelentős különbségek vannak az egyes kategóriákban, mindegyik másfajta tudást igényel. Bármilyen meglepő, de a lexikális tudás csak egy része a dolognak, azt mondanám, legalább ugyanennyi logikát is igényel a rejtvény megoldása.

Hogyan képzeljük el ezeket a feladványokat? Milyen megoldásokat kell megtalálni egy versenyen, milyen típusúak a megfejtendő kifejezések?

A rejtvényfejtő versenyeken nem az újságokból ismert keresztrejtvénnyel találkozik az ember, ahol a vicc poénja vagy egy verssor a megoldás. Itt az egyik leggyakoribb az olasz módra készült rejtvény, amikor egy üres ábrát kapunk, és a beírandó meghatározásokon kívül a fekete négyzetek számát is megadják. Magasabb szinteken gyakran előfordul, hogy sem a fekete négyzetek számát nem ismertetik, sem az irányokat nem adják meg.

A mesterjelölt és a mesterszinteken már általában ömlesztett vagy félig kevert meghatározások állnak rendelkezésre, a versenyzőnek kell eldöntenie, hogy hol kezdődik, illetve hol ér véget a vízszintes és a függőleges. Az egyéniben egy ember, egy rejtvény, egy ceruza és egy radír alkotja a „csapatot". A versenyszabályzat szerint két óra alatt két rejtvényt kell kitölteni. Csapatversenyeken is indulok, ott 90 perc alatt 4 versenyző 4 rejtvénnyel küzd közösen.

Az győz, aki a legtöbb helyes megoldást megtalálta?

A lényeg, hogy üres négyzet ne maradjon, minél teljesebb megfejtést adjon be a versenyző. Minden verseny végén pontszámokat kapunk, ezeket összesítik, majd az eredményeket egy jól működő szűréstechnika segítségével súlyozzák. Az értékelésnél szó szerint minden egyes betű számít, a hibák száma határozza meg a sorrendet, de az idő is lényeges tényező, mert pontegyezés esetén az kerül előbbre, aki rövidebb időn belül adta le a megfejtését. Kicsit bonyolultnak tűnik így látatlanban, de mikor ott van az ember, már nem is bizonyul olyan nehéznek.

Mikor derül ki az eredmény?

Nagyjából 1-1,5 órával a verseny után kapjuk meg az értékelést. A biztonság kedvéért az első 6 helyezettet újra ellenőrzik, hogy lehetőleg ne legyen hiba, tévedés az értékelésben. Ha mégis előfordul, meg lehet reklamálni, a bírálók pedig eldöntik, hogy elfogadják-e az óvást.

Miután a 2016-os Országos Egyéni Rejtvényfejtő Bajnokságon a kezdő kategóriában első helyezést értél el, mondhatjuk, hogy rejtvényfejtő bajnok vagy?

Hát, ha egy alkalom annak számít...?! Haladó egyéniben még nem jutottam el idáig, de a csapatbajnokságot már két ízben is megnyertük. Eddig – az elmúlt 5 évben – nagyjából 30 olyan versenyen voltam, ahol kupát nyertem 1-3. helyezettként. Évente rendeznek összesített versenyt, ezt eddig még nem sikerült megnyernem, de dolgozom rajta.

Olvastam, hogy a kezdetekben mahdzsong játékot sorsoltak ki a helyes megfejtést beküldők között, a Pesti Napló egyik keresztrejtvény-pályázatán pedig a fődíj egy körúti bérház volt. Most mit lehet nyerni a Magyar Rejtvényfejtő Bajnokságon?

Semmiféle pénzügyi jellegű nyeremény nincs, legfeljebb a szponzorok által felajánlott ajándéktárgyakat osztják ki, ezek többnyire könyvek, háztartási kisgépek – nagyjából 5 ezer Ft értékben. Én boldogabban megyek haza egy oklevéllel és egy kupával, mint egy kenyérpirítóval.

Elég sok kupád, érmed, és okleveled lehet már. Hol tartod ezeket, van esetleg egy kupás szekrényed?

Nevetni fogsz, de igen: van egy vitrinem, amelyben nagyjából 20 kisebb-nagyobb kupát tartok.

Gondolom, itt nem akarsz megállni. Mi a vágyálmod, milyen szintre szeretnél eljutni a közeljövőben?

Jelenleg az ország 80 legjobb rejtvényfejtője között tartanak számon, de szeretnék a 30 legjobb közé tartozni! Tavaly a 35 indulóból a 11. lettem. Ezt mindenki úgy értékelte, hogy nagyon jó eredmény, de szerintem lehettem volna kicsit jobb is. Egyszer egy évben külön az elit számára is szerveznek versenyt, amelyen az egyéni kategóriák legjobbjai vesznek részt – ezt nevezzük mi top 10-nek. No ebbe a körbe szeretnék én minden évben bekerülni. Nem vagyok esélytelen, hiszen nagyjából 400-an vagyunk stabil versenyzők, és a társaság 50 százalékát az 50-60 fölötti korosztály alkotja, így én még a juniorok közé tartozom. Tudom, hogy még néhány évet el kell töltenem a mesterjelölt kategóriában egyre jobb eredményeket elérve, hogy méltó legyek a legjobbak közötti szereplésre. Bízom benne, hogy 4 éven belül eljutok a mester szintre, erősen hiszem, hogy ez is sikerülni fog! Mert valóban fontos a győzelemig megtett út is, de azért a győzelem a cél.

Konyher Mária Terézia

SIKLÓK

„Minél szebb valamely kilátás, rendszerint annál kényelmetlenebb benne bolyongani, mivel az úgynevezett festői változatossága közelről igen kellemetlen módon jelentkezik, mint dimbes-dombos felület” – jelent meg a „Pesti karcolatok”-ban a találó indoklás, hogy miért is időszerű a Budavári Sikló megépítése. Az ehhez hasonló sodronykötéllel vontatott járművek olyan területen épülnek, ahol viszonylag rövid távon nagy meredekségű emelkedőn keresztül lehetne csak egy kilátópontra eljutni. A praktikus eszközöknek köszönhetően így nem csak képzett túrázok gyönyörködhetnek a kilátásban, de bárki számára könnyen megközelíthetők a kiemelt magaslati pontok.

És hogy hol találunk ilyen járműveket? Hát Lisszabonban! – jön a gyors válasz. Aztán rögtön kiegészítjük, mert Svájc és Ausztria több hegyvonulatán is közlekednek, például Bernben, Stoosban vagy Hallstadttban, de az olaszországi Comot is összeköti egy sikló Brunate faluval már több mint 100 éve.

Az 1905-ben megépült Tbilisi sikló 500 méter hosszan nyújt lehetőséget a Grúz főváros látképét csodálni.
Lyonban egész siklóhálózat volt 5 vonallal, amiből mára csak kettő maradt meg. Az első 1862-ben épült a világon elsőként.
A Prágában üzemelő sikló 1891-ben kezdte meg működését és gyönyörű kirándulóhelyre visz el a nyüzsgő városból. Az 510 méteres útja során majd 30%-os emelkedő megmászását is megspórolja az utasainak.
Majd 100 év pihenő után 2004-ben Portóban is újra elindult a sikló, amely 281 méteres pályán visz le a Douro partjára.
Végignézve a felsoroláson gyönyörű kihívás lenne felkeresni és kipróbálni ezeket a különleges járműveket. Kár, hogy nincs benne a munkaköri leírásunkban ezeknek a látogatása!

Demjén Anikó

PRAGUE, Csehország

LYON, Franciaország

COMO-BRUNAT, Olaszország

PORTO, Portugália

BERN, Svájc

STOOS, Svédország

MI LESZ VELED ZUGLIGETI LIBEGŐ?

A ZUGLIGETI LIBEGŐ 52 ÉVES TÖRTÉNETE NAGYOBBRÉSZT ÖSSZEFONÓDOTT A BKV-VAL, NOHA NEM A BKV-N BELÜL KEZDTE MEG ÜZEMMENETÉT. A XII. KERÜLET SZÁNDÉKA SZERINT AZ 1040 MÉTER HOSSZÚSÁGÚ, 262 MÉTER SZINTKÜLÖNBSÉGET ÁTHIDALÓ, TURISZTIKAI CÉLOKAT SZOLGÁLÓ KÖTÉLPÁLYA MOST VISSZATÉRNE AZ ÉPÍTTETŐ TULAJDONÁBA. ENNEK APROPÓJÁN VESSZÜK SZÁMBA A LIBEGŐ ÜZEMELTETÉSÉNEK MÉRFÖLDKÖVEIT.

A XII. kerület 1977-ig üzemeltette a Libegőt, amelynek nevét névpályázaton választották ki. A lenyűgöző panorámát nyújtó „libegőzés" gyorsan népszerűvé vált. Lefelé menetben káprázatos kilátás nyílik a Hármashatárhegy vonulatára, a Pilis csúcsaira, a budai és pesti városrészek makettszerű látványára. Tiszta időben a pestszéli szántóföldek, a gödöllői erdős dombok és a váci Naszály-hegy is felsejlik. Az alsó állomáshoz közeledve a zugligeti völgy zöldbe ágyazott házai közé érkezünk.

A XII. kerület a Libegő üzemeltetését és tulajdonjogát – vélhetően a működésén kívül eső feladatkör és a biztonságos üzemeltetés további fenntartása érdekében – 1977-ben adta át Társaságunknak. Az üzemeltetést a III. sz. Villamos Üzemegység vette át, majd 1989-től – a Siklóval és a Fogaskerekűvel együtt – az újonnan létrehozott Hegyivasút és Kötélpálya Üzem végezte.

A rendszeres karbantartás és a tervezetten végzett felújítás mindig a Libegő biztonságos üzemeltetésének kulcskérdése volt. A drótkötelet és a függőszékeket Ausztriából szerezték be. Az első kötél 9 éves üzemmenete alatt 20 métert nyúlt, ezért négyszer kellett rövidíteni. Miután a BKV átvette az üzemeltetést, 1979-ben új kötelet épített be. Ez 12 éves üzemmenetet bírt négyszeri rövidítéssel, majd hazai gyártású sodronyt teszteltünk sikertelenül, ezért 1992-ben újra osztrák drótkötél került a szintén osztrák, új függőszékek fölé. Utasaink ma is ezeken a székeken utazhatnak, cseréjük időszerűvé vált, míg a sodrony esetében immár véglegesen maradtunk a jól bevált osztrák drótkötélnél, amelyet legutóbb 2016-ban cseréltünk.

A különleges közlekedési eszköz közforgalmi közlekedéstől különböző, szabadidős profilja miatt 1998-ban kft.-t hoztunk létre az üzemeltetésre, bízva a terület turisztikai célú fejlesztésében. Ennek megvalósulásával komoly üzleti lehetőség rejlett a drótkötélpálya üzemeltetésében, így még privatizálása is felvetődött. Mivel azonban a pálya alatti és a felső állomás területe nem Társaságunk tulajdona, ez meghiúsult. A kft. tulajdonjogát bérbeadva 2000 és 2009 között annak vezetői, Kasos István és Vadas Antal bérelték és üzemeltették a Libegőt – miközben a rendszeres karbantartásokat továbbra is a BKV végezte. A várt turisztikai fejlesztések jórészt elmaradtak. A tízéves bérlet lejártát követően a BKV a Libegő üzemeltetését – a 2010 kora tavaszán elvégzett felújítása után – nem hirdette meg újra, hanem tovább garantálta a biztonságos üzemmenetet saját üzemeltetésben.

Lakodalom a Libegőn?

A BKV Libegő Kft. január elseje óta létezik, 100%-os BKV-tulajdonú kft. Négymillió forintos törzstőkével vágtak neki a '98-as évnek. Egyetlen ember sem ment el, mindenkinek találtak feladatot.

– Milyen reményekkel vágtak neki az önállóságnak? – a kérdésre Kasos István, ügyvezető igazgató válaszolt

– A legcsodálatosabbakkal. Az ami ötévenként kötelező – ez a céget, a BKV Rt.-t terheli az együttműködési szerződés szerint. A pályát is végignézik, és mágneses kötélmérést végez a miskolci egyetem.

A turisztikai célú üzemeltetés lehetőségeiről ad hírt 1998-as Közlekedési Hírlapunk.

2013-tól Társaságunk turisztikai szervezete fejleszti, működteti egyre növekvő nyereséggel, és bár 2020-ban gyengélkedett, de a pandémia második évére magához tért (szemben a magyarországi egyéb turisztikai célú szolgáltatásokkal), 2021-ben ismét profitábilis lett.

2016-ban vált publikussá a XII. kerületi önkormányzat igénye, hogy egy nagyobb ívű felújításban, négyüléses függőszékekben gondolkodik, és az Erzsébet-kilátó 20 évvel ezelőtti felújítása után vélhetően további turisztikai célú beruházásokkal emelné Zugliget és a János-hegy presztízsét.

Hradszki Róbert

A hónap képe

fotó: Varga Jenő

A **CAVIDENT FOGÁSZATI KFT.** MOST RENDKÍVÜLI AKCIÓT HIRDET!

TAVASZI AKCIÓ A BKV ÉS BKK DOLGOZÓINAK!

Tömésre és fogkőeltávolításra kedvezmény. Egyes kezelések árából további kedvezményt adunk!

*Nézze meg akcióinkat a **www.cavident.hu** oldalon, a BKV-s árak oszlopban. Egészségpénztári-és SZÉP kártyával valamint bankkártyával is lehet fizetni, de egyszerre csak egy kedvezményt vehet igénybe!*

Kérjen időpontot a 06-30/135-8905-ös telefonszámon.

JOGOSÍTVÁNY KEDVEZMÉNNYEL!

A tandíj első részlete BKV-s dolgozóknak, illetve hozzátartozóinak jelentős kedvezménnyel, 40.000 Ft helyett 30.000 Ft. Az elméleti oktatás folyamatosan indul.

Címünk: 1143 Bp. Hungária krt. 136. Telefonszám: 06-20/323-4688 (egész nap és hétvégén is hívható)

MOZGÁSBAN MAGAZIN

A Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság magazinja ● www.bkv.hu ● bkvzrt@bkv.hu ● 2022. tavasz
Lapigazgató: Dr. Székelyné Pásztor Erzsébet ● A szerkesztőbizottság tagjai: Buday Ágota, Gulán András, Hagymási Gergely, Káplár Zsófia, Molnár György, Nemecz-Novák Zsuzsanna, Szirbek-Gucsi László ● Szerzők: Demjén Anikó, Farkas Dóra Katalin, Konyher Mária, Kovács Edina Barbara, Győrfi Judit, 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

Hamarosan!

TikTok

A következő megállónk a TikTok!