

## **Felelősségtudattal a háttérben, avagy egy nap a 2-es metróban**

A budapesti 2-es metróvonal (M2) a budapesti közlekedés egyik fő tengelye, számos busz-és villamosjárat üzemel ráhordó jelleggel a vonalra. Viszonylagos rövid hossza ellenére a 2-es metró naponta 300 ezren használják. Ez a cikk azonban elsősorban nem az új szerelvényekről, nem az állomásokról vagy az utasokról. Ez a cikk a dolgozók mindennapjaiba enged bepillantást. Hatalmas a felelősségük, eddig azonban viszonylag kevés szó esett róluk.

Egy átlagos munkanap a metróban. A metróvezetők reggelente több helyen is felvehetik a munkát: a kocsiszínbén, (amely az Örs vezér téri végállomásnál található és ahol 18 vonat „éjszakázik”) a Déli pályaudvar kihúzóvágányán, (2 vonat) vagy a Puskás Ferenc Stadion metróállomásnál (2 vonat). Közvetlenül a feszültség alá helyezési procedúra után (ami nagyjából 3:45-ig tart) egy megfigyelővonat halad végig a teljes vonalon utasok nélkül és feltérképezi az alagút állapotát. Az első menetrendszerinti járat fél 5-kor indul a végállomásokról. Egy oda-vissza út 45 percig tart és húsz km hosszú. Iskolnapokon 620 ilyen utat teljesítenek a szerelvények a vonalon. Csúcsidőben a metró csaknem eléri szállítóképessége határát, ami 1000 főt jelent szerelvényenként.

A szerelvények által elért legmagasabb sebesség csupán 64 km/óra, pedig akár 200 km/órás sebesség elérésére is képesek lennének. Ezek az ALSTOM-gyártmányú járművek elővárosi vasúti kivitelben készültek, utólag építették át őket alsóvezetékes szerelvényekké. A karbantartást a szállítást követő három évig a gyártó ALSTOM látja el, megadott futásmennyiséget követően. A járművek egyenként 103 méter hosszúak, 5 db 20 méter hosszúságú kocsival és 2 db 1,5 m hosszú vezetőfülkével. A középső kocsi kivételével minden egyes kocsi motorkocsi. Ma a szerelvényeket számítógép irányítja.

A vezetőnek mindössze az ajtókat kell bezárnia, illetve az indulást követően a vágányt kamerákon keresztül megfigyelnie. Ezalatt egy gombot is lenyomva kell tartania. Amennyiben elengedi ezt a gombot, a vonat vészfékezik. Az állomások között a szerelvény külső behatás nélkül automatikusan közlekedik. A vezető kézzel (karral) is vezetheti, (ellenőrzött kézi vezetés) a számítógép által kijelölt sebességkorlátozások figyelembevételével. A vonat hibáit a vezető gyakran nem is észleli. (pl. delokalizáció) Ezeket a hibákat csupán az ún. KFM (Központi Forgalmi Menetirányító) látja. Ő ad utasítást a vonat vezetőjének a probléma elhárítására. Az övé a legfontosabb feladat a műszaki részlegben. A személyi részlegben azonban sok egyéb feladatkörrel is találkozhatunk. Ezek az instruktor, az utazóforgalmi szolgálatvezető, (korábbi nevén főinstruktor) és a forgalmi főmérnök. A forgalmi főmérnök áll közülük a legmagasabb pozícióban. Feladata a 4 budapesti metróvonal eseményeinek megtervezése, megfigyelése és ellenőrzése. Ő az összes főinstruktor főnöke is, akik pedig a többi dolgozó főnökei. A főinstruktor feladatai: a menetrend elkészítése, a dolgozói továbbképzések és az orvosi vizsgálatok irányítása, a dolgozók éves szabadságtervezetének áttekintése, szentesítése. Ezenkívül folyamatos ellenőrzést végez a vonalon, értékeli a kollégák munkáját. Az instruktor a járművezető közvetlen felettese. Ő

felügyeli a vezetőket, adott esetben segítséget ad nekik. Bizonyos technikai kérdésekben (pl. vonatpótlás) is dönthet. Korábban a büntetések kiszabásáért is felelt.

A megállóban a metróra várakozó utasok sokszor nem is tudják, milyen nehéz feladat mindent pontosan teljesíteni és egy teljes napot hiba nélkül végigcsinálni. Tekintsünk most az állomási diszpécserekre (ÁDI), akik az egyes állomások „főnökei”. Amennyiben minden rendeltetésszerűen zajlik, nekik egyáltalán nincsen feladatuk. De ilyen ritkán fordul elő... Feladataik pl. az állomások nyitása és zárása, a mozgólépcsők felügyelete, az utasok kamerákon keresztül történő megfigyelése, és probléma esetén hangos utas tájékoztatón történő informálása. A talált tárgyakat is ők kezelik, ők irányítják a biztonsági őrköt és el kell távolítaniuk a pályára kerülő tárgyakat is. (a szigetelt nyelű bottal) A KFM ezenkívül egyéb feladatokkal is elláthatja őket. Talán sokan nem tudják, hogy az állomások éjszaka sem üresek, ilyenkor tisztítják őket és helyezik el a reklámlakátokat. Ennek felügyelése is az állomási diszpécserek dolga, akik az instruktorokhoz hasonlóan éjjel-nappal 12 órás műszakban dolgoznak. Az általam megkérdezett ÁDI szerint ez megszokás kérdése. Ezenkívül még sok vicces történetet is mesélt nekem. Elmesélte, hogy gyakran esnek állatok, sőt emberek is a sínekre, és a vonatokat régebben sűrűn graffitival firkálták össze. Az egyik leghumorosabb története a következő volt: „Egyszer egy olasz férfi elhagyta a műfogsorát a metróban. Egy kisgyerek bukkant rá és hozta fel ide az irodába. Nem hittük, hogy jelentkezni fognak érte, pedig így történt. Nem tudom, hogy lehet elhagyni egy műfogsort, de jó volt látni, mennyire örült neki a tulajdonosa. Egyébként is mindig jó érzés nekünk, ha örömet okozhatunk, akár azzal, hogy egy elveszettnek hitt tárgyat visszaadunk elhagyójának!”

A legnehezebb feladatuk kétségtelenül a biztonsági őrknek van. Kevés juttatást kapnak, kevés dologhoz van joguk és veszélyes, amit csinálnak. Emellett 400 órát dolgoznak havonta, ami rengeteg. Sokan közülük egyéb szakmát is kitanultak, abban azonban képtelenek voltak elhelyezkedni. Ugyancsak megterhelő a diszpécser feladata. Ők osztják be, hogy ki, mikor dolgozik. Az adott napon nem szabadnapos vezetőket kell táblázatszerűen úgy elrendezni, hogy mindig minden szerelvényen legyen vezető.

Az új járművek megváltoztatták a dolgozók mindennapjait. De az átállás jól sikerült. A BKV egyik vezetője a következőket mondta: „A kezdeti nehézségek ellenére elégedettek vagyunk az új ALSTOM-járművekkel. Forgalomba állásukat megelőzően az orosz vonatok meghibásodásai veszélyeztették a menetrend teljesítését. Ez a probléma megoldódott”

Ez történik tehát a háttérben a metrónál. Amíg a cikken dolgoztam, számomra is kiderült, milyen nehéz egy ilyen rendszert megszervezni. Az utóbbi időben megfigyelhető fejlődés bizakodással tölt el. Alig várom, hogy a 2-es metróval utazhassak Gödöllő és Csömör vagy később akár Rákospalota és Rákoskeresztúr felé. Ez azonban még a jövő zenéje.