

ÉVES JELENTÉS 2013



Tartalom

Vezérigazgatói előszó	3
Szervezeti változások	5
Beruházások, fejlesztések	7
Pályafelújítás	11
Áramellátás	15
Távközlési és biztosítóberendezés	17
Európai Uniós projektek	19
Közlekedés	24
A BKV Zrt. 2013. évi gazdálkodása	30
A BKV Zrt. eredményösszefoglalója	34
Minőségbiztosítás	37
Turisztika	40
Társasági Kapcsolatok	42
Átlagos állományi létszám	44

Vezérigazgatói előszó

A 2013-as esztendő a BKV számára kevesebb változással járt, mint az azt megelőző év.

Az Ügyrend módosításainak következtében például megalkult a Vasúti Üzemeltetési Igazgatóság – ezen belül működik a Metró Üzemigazgatóság, a HÉV Üzemigazgatóság valamint a Villamos Üzemigazgatóság; az Autóbusz és Trolibusz Üzemeltetési Igazgatóság alatt pedig újabb funkciók kerültek divíziókhöz. A különjáratokkal kapcsolatos tevékenységeket a Fejlesztési és Koordinációs Igazgatóság Turisztikai Divíziója látja el, csakúgy, mint a sikló és a libegő üzemeltetését.

Az üzemeltetéshez szükséges társasági beruházások, fejlesztések finanszírozása ebben az évben is a Közzolgáltatási Szerződés keretében biztosított forrásból valósult meg. Autóbusz- és trolibuszflottánk idén is tovább fiatalodott, és ennek köszönhetően lehetőségünk nyílt a régebbi, rosszabb állapotú járművek kicserélésére. Jó állapotú, lehetőség szerint a korábban megvásárolt, vagy a meglévőkkel megegyező típusú autóbuszokat szereztünk be. Az állagmegóvás mellett nagy hangsúlyt fektettünk felújításokra és az utasbiztonság fenntartására. Jelentős eredmény, hogy az M2 vonalán 2013 második negyedévére lezajlott a teljes járműpark cseréje: utasaink nagy meglepedésére a vonalon mára csak új Alstom szerelvények közlekednek.

Az M4 metróvonal kapcsán is sikereket értünk el 2013-ban. Ez az év a munkák befejezésének, a különböző tesztek lefolytatásának, a számtalan használatbavételi engedély megszerzésének és a közlegő átadásra való felkészülésnek az éve volt. A belső beépítési és rendszerépítési munkák nagyrészt befejeződtek, lezárultak az állomások integrációs tesztjei, folyamatosan érkeztek és vizsgáltak a szerelvények, illetve kezdetét vette a vállalozói, majd a kiterjesztett sötétüzemi, azaz még utasok nélküli tesztidőszak. Mindenközben folyamatosan zajlottak a kapcsolódó felszínrendezési munkák és a haszná-

latbavételhez szükséges engedélyezési eljárások.

Továbbra is elkötelezettek maradtunk a társadalmi felelősségvállalásban, és lehetőségeinkhez mérten részt veszünk a kultúrát, a környezetvédelmet, az egészséges életmódot támogató programokban. Például a Múzeumok éjszakájára – immár hagyományként – tematikus kiállítással készültünk: közlekedési dolgozók formaruháit mutattuk be a világ minden szegletéből. A tárlat nagyon népszerű volt.

Társaságunkat érte a megtiszteltetés, hogy megrendezhettük a II. Villamosvezető Európa-bajnokságot, melyen címvédőként indultunk; ezúttal a második helyet foglaltuk el a dobogón.

A BKV Zrt. vezetése továbbra is azon fáradozik, hogy biztosítsa a közösségi közlekedés zökkenőmentes működését, az utasok biztonságát.

Bolla Tibor
vezérigazgató



Szervezeti változások



Szervezeti változások

Az elmúlt időszak működési tapasztalatai alapján ismételten módosítottuk az Ügyrendet: az Autóbusz és Trolibusz Üzemeltetési Igazgatóság – 2012. októberi megalakulását követően – 2013. július 1-jétől szervezeti változtatásokat hajtott végre. A belső munkamegosztás átszervezése következtében újabb funkciók kerültek a divíziókhoz (július 1. előtt Üzemegységek). A decentralizálás során az üzemi menetrend-készítés, a forgalmi oktatás, anyaggazdálkodás, raktározás, vonali műszaki jellegű hibaelhárítási tevékenység, telephelyi gondnoksági tevékenység a divíziók közvetlen feladatai között szerepel. A divíziókban a forgalmi és a műszaki üzemeltetési területek egy irányítás alá kerültek. Megszűnt a művezetői szint, az anyaggazdálkodási, raktározási, gondnoksági funkciókat pedig az erőforrás-gazdálkodási csoport látja el. A vonali zavar elhárítási diszpécseri tevékenységet a telephelyi diszpécseriek vették át, illetve egy csoportba került a korábban különálló forgalom-előkészítő, illetve a diszpécseri tevékenység. A vonalon nem javítható járművek vontatását igazgatósági szinten a Trolibusz Divízió Vonalműszaki Csoportja látja el. Az ágazat-központban egy egységbe került a forgalmi és a műszaki szakirányítás, emellett nagyobb hangsúlyt kapott a műszaki és a beszerzés- előkészítési, illetve szerződésmenedzsmenttel kapcsolatos tevékenység. Az Ügyrend augusztus 1-jei változása következtében a különjáratokkal kapcsolatos tevékenységek a Fejlesztési és Koordinációs Igazgatóság Turisztikai Divíziójához kerültek.

Az Autóbusz és Trolibusz Üzemeltetési Igazgatóság 2012. októberi megalakulását követően 2014. március 1-jén – a korábbi Kötőtpályás Közlekedési Igazgatóság és a Kötőtpályás Műszaki Igazgatóság jogutód szervezeteként – létrejött a Vasúti Üzemeltetési Igazgatóság, amelyen belül működik a Metró Üzemigazgatóság, a HÉV Üzemigazgatóság valamint a Villamos Üzemigazgatóság.

2013. Augusztus 1. illetve október 1-jei hatállyal a szerkezetátalakítás finomhangolása keretében került sor módosításra, mely a központi funkcionális szervezeteket érintette.





Beruházások, fejlesztések

Beruházások, fejlesztések

Társasági beruházások, fejlesztések

2013-ban az üzemeltetéshez szükséges társasági beruházások, fejlesztések finanszírozása a Közzolgáltatási Szerződés keretében biztosított forrásból valósult meg.

Járműbeszerzés, járműfelújítás és korszerűsítés

A használt járműbeszerzések 2012-ben történt elindítása nyomán már a 2013. év elején annak folytatása mellett döntött Társaságunk: további jó állapotú, lehetőség szerint a korábban megvásárolt, vagy a meglévőkkel megegyező típusú autóbuszok beszerzését kezdeményeztük.

Az 1 db Van Hool A330 típusú autóbusz az előző évben vásárolt járműveknek egy modernebb változata. A honosítást és a klímaberendezés beépítését követően az autóbusz forgalomba állhatott, és az azóta eltelt időszakban szerzett tapasztalatok pozitívak.

Az év elején kedvező lehetőség nyílt 25 db megkímélt állapotú csuklós Volvo 7000A típusú autóbusz megvásárlására Genfből, így – 2009 után először – ismét csuklós autóbuszokkal fiatalodhatott a járműállomány átlagéletkora. A buszok honosítása és forgalomba állítása a szeptemberi iskolakezdesre megtörtént.

2009-ben elmaradt az akkor vásárolt csuklós Van Hool AG300 típusú autóbuszok BKV arculatra történő átalakítása, ami azóta sem történt meg. Az eltelt évek használatából eredően is keletkeztek műszaki és esztétikai meghibásodások, ezért Társaságunk úgy döntött, hogy 2013-ban – a járműflotta egységesítésének keretében – a 32 autóbusz teljes külső és belső esztétikai, valamint a legszükségesebb műszaki felújításon essen át. A járművek állapotjavítását, esztétikai felújítását a Vasúti Járműjavító Szolgáltató Kft. (VJSZ) végezte a Kelenföldi Autóbusz Divízióval együttműködve. Az év végéig 27 darab jármű került vissza

a forgalomba, immáron az új arculati elemekkel ellátva. Az utazóközönség a beérkezett visszajelzések alapján igen kedvezően fogadta a járműveket.

Az őszi folyamán újabb 9 db Mercedes Citaro típusú jármű megvásárlására nyílt lehetőség Frankfurtból és Oslóból, amelyek közül a honosítást követően december 31-ig 4 db, egyforma kivitelű forgalomba is állt.

A közösségi közlekedés káros környezeti hatásainak és az energiaköltségek csökkentésének érdekében szintén az őszi folyamán zajlott le az a vásárlás, amelynek következtében Társaságunk egy eddig még soha ki nem próbált üzemeltetési technológia bevezetése mellett is elkötelezte magát, nevezetesen a sűrített földgázüzemű (CNG) járművek használata mellett. Mivel ez a hajtástípus meglehetősen szűk keretek között mozog még a haszonjárművek körében, ezért jó állapotban lévő autóbuszokat rendkívül alacsony áron lehet a másodpiacról beszerezni. Ezt kihasználva a franciaországi Dijon városból 37 db Van Hool A330 típusú földgáz üzemű autóbust szerezünk be és a honosításuk után a Főváros dél-pesti régiójában állítunk forgalomba.

2013 utolsó munkanapjaiban megvásároltunk és haza is szállítottunk Budapestre 3 darab Solaris Urbino 10 típusú midi autóbust, amelyeket a Hűvösvölgy térségében tervez forgalomba állítani a BKK Zrt.

A K-Ny-i metróvonalon a sikeres próbaútazások, valamint a hatósági engedélyek kiadása után 2012. szeptember 7-től megkezdődött az új Alstom szerelvények utasforgalmi üzeme. A próbaüzem sikeres lezárását követően a teljes járműpark cseréje 2013 második negyedévére lezárult.

2013-ban a tervezettnél megfelelően befejeződött 17 db IK412 típusú autóbusz részleges vázcsere felújítása. A felújítás során többek között megvalósult a teljes alvázszerkezet újragyártása egy módosított konstrukciónak megfelelően, az utasok komfortjának növelése érdekében hő- és fényenergiát elnyelő színezett üvegű, félig eltolható ablakok beszerelése,

a járművek fényezése, az utastér teljes felújítása és az utastájékoztató berendezések felszerelése.

2013. évi forrásból 13 db trolibusz felújítása fejeződött be, amely során karosszéria- és vázszerkezeti felújítás, világító- és jelzőberendezések javítása, az utastér teljes felújítása, belső és külső fényezés, korrózióvédelem, elektronikus utastájékoztató berendezés beszerelése valósult meg. Továbbá befejeződött a 2012-ben Eberswaldeből kapott 1 db jármű honosítása is.

A villamos járműállomány felújítása az előírt ciklusrendi technológia szerint teljesült:

megvalósult 17 db jármű műszakilag megbízható üzemeltetése érdekében történő munka, amely jellemzően a forgóvázak gépészeti egységeinek továbbá az elektromos berendezéseinek felújítását jelentette. Ezen felül 16 villamos, 25 metrókocsi, 4 MFAV szerelvény főjavítása is lezajlott.

Társaságunk 2012-ben megvásárolt 38 db Volvo 7700 típusú használt, alacsonypadlós, szóló autóbust. Az utasok komfortérzetének növelése érdekében még ebben az évben megkezdődött, és év végéig elkészült 4 db jármű klimatizálása. 2013-ban folytatódott, és az ütemterv szerint április végére 34 db autóbuszba került a légkondicionáló berendezés, így a teljes 38 db-os állomány klimatizálttá vált.

Az ütemezésnek megfelelően december végére befejeződött a Hungária és a Várhegy BKV hajók főmotorcseréje.

Progresszív költségmegtakarítást eredményező beruházás keretein belül megvalósult a Cinkota autóbusz telephely tetőszigetelése, és a Dél-pesti autóbusz telephely irodaépület felújítási munkái, az irodaépület gerinchálózatának kiépítése.

Az eszközpark állapota

A BKV Zrt. tulajdonában lévő vasúti járművek és infrastrukturális eszközök gazdaságos és biztonságos üzemeltetése valamint az ehhez szükséges műszaki-technológiai háttér biztosítása fontos feladat.

A Főváros közösségi közlekedésében sok pozitív változás zajlott és folyik jelenleg is, melynek eredményeként utasaink gyorsabban, kényelmesebben érhetik el úti céljukat. A Combino villamosok mára

bizonyították, hogy képesek a legmagasabb szintű utas elvárások mellett is ellátni Európa egyik legfrequentáltabb villamos vonalának szolgáltatási feladatait. A műszaki üzemeltetési feladatokkal kapcsolatban a legnagyobb szakmai kihívást az eszközpark állapota jelenti. A BKV Zrt. műszaki eszközrendszere (járműállomány, infrastruktúra) napjainkra a teljesítőképességének, használhatóságának határára jutott. A járművek átlagosan túlhaladták a tervezett élettartamukat. Az infrastrukturális berendezések, eszközök olyan állapotban vannak, hogy a jelentkező meghibásodások miatti korlátozások állandósultak – ez alól kivételt az M2-es és M4-es metróvonal jelent.

Az infrastruktúra megközelíti, a járműpark pedig elérte azt a bizonyos „billenő pontot”, ahonnan az állapotok romlása az idő függvényében már nem lineáris, hanem exponenciális. Természetesen ez az állapot nem átmenet nélkül, egy adott pillanatban következett be, hanem egy jól érzékelhető, több évtizedes folyamat során alakult ki, amit hosszú időn keresztül tudott is kezelni a BKV Zrt.

Mivel a járműpark és az előregedett infrastrukturális eszközrendszer jelentős hányada a tervezett élettartamát már meghaladta, a beszerzés és/vagy korszerűsítés szükségessé vált. Tény, hogy az elmúlt években az üzemeltetésre rendelkezésre álló keretek egyszer sem változtak a tényleges infláció mértékében, tehát az üzemeltetési források reálértéke folyamatosan csökkent.

A műszaki állapotok jelentős üzemeltetési kockázatokat hordoznak magukban. A műszaki üzemeltetés kockázatkezelési gyakorlata során a legfontosabb alapelvek, hogy olyan jármű nem adható forgalomba, illetve olyan infrastrukturális eszköz nem tartható üzemben, amely forgalombiztonsági kockázatot jelent.

A műszaki üzemeltetés a BKV Zrt.-nél már hosszú ideje kizárólag kockázatelemzésen alapuló döntéssorozat mentén zajlik. Az üzemeltetés kiemelt és folyamatos feladata a műszaki szükséglet és a rendelkezésre álló források ellentmondásainak feloldása, a végrehajtandó feladatok rangsorolásával.

Az általános állapotokat némileg árnyalja, hogy az Alstom járműbeszerzési szerződés ismételt megindí-

tását követően az eljárás során az Alstom az M2 és az M4 vonalra vonatkozóan megszerezte a típusengedélyt, ezt követően megkezdte a sorozatjárművek leszállítását. Az M2 vonalon 2013. március 4-én, az M4 vonalon pedig 2013. október 24-én sikeres hatósági vizsgát tett az utolsó szerelvény is, így a teljes M2 és M4 Alstom járműpark megkapta az üzembe helyezési engedélyt.

Tekintettel arra, hogy az elavult eszközparkra még hosszú időn át szükség van, és a tervezett élettartamon túli üzemeltetés feltételrendszere nem definiált, egyetemek és a közlekedéssel foglalkozó tudományos intézetek bevonásával egy átfogó és komplex, tudományos szinten megalapozott, a hasznos élettartam növelését objektív alapon biztosító szakmai beavatkozási módszertan kidolgozása, a feltételek megteremtése és a belső szabályozások elkészítése kezdődött meg. E módszertan alkalmazásával a teljes vasúti eszközparkon belül az életkorukat jelentősen meghaladó eszközök esetében – mérésen, értékelésen és ezek eredményeihez kapcsolódó döntésen alapuló objektív vizsgálatok, javítások végrehajtásával – rövid- és középtávon biztonságosan megoldható a továbbüzemeltetés.

Eszközök tervezett hasznos élettartamának növelése

A közlekedési eszközpark jelentős része túl van a beszerzéskor tervezett hasznos élettartamán. Miután ezen eszközök további üzemeltetése még hosszú ideig szükséges, ezért indokolt célkitűzés volt a hasznos élettartam növelése. Tekintettel arra, hogy a hasznos élettartam növelésére nem volt auditált módszertan, ezért szakmai döntés született egy ilyen műszaki és gazdasági feladatot tudományos alapon és auditált módon támogató rendszer kidolgozására. A szakmai alapot a negyvenéves és a forgalomból kivont metrókocsik rehabilitálásához a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem és a győri Széchenyi István Egyetem által kidolgozott audit rendszer adta. Ezzel pozitív tapasztalatokat szerzett Társaságunk, amire alapozva felelősen hozhattuk meg az annak kiterjesztésére vonatkozó döntést a teljes vasúti esz-

közparkra vonatkozóan.

Miután a feladatot csak tudományos alapon lehet teljes felelősséggel végrehajtani, ezért egy nyílt közbeszerzési eljáráson választottuk ki a programot és rendszert kidolgozó, tudományos körökből érkező tervező és kidolgozó partnert. Az eljárást a győri Széchenyi István Egyetem, a budapesti Corvinus Egyetem és a TÜV Rheinland Kft. által alkotott konzorcium nyerte. A munkát határidőre, megfelelő minőségben és mennyiségben elvégezték, ennek eredményeképpen a vasúti ágazatok használatba vehették az eszközeik hasznos élettartamát tudományos alapon növelő rendszereket.

A rendszer hivatalos neve: Tudományos alapú Továbbüzemeltetési Protokoll, rövidítve TTP.

Az új eljárás rendszerbe állítását a BKV Zrt. Igazgatósága elrendelte, és megkezdődött a tényleges alkalmazás előkészítése is.

A rendszerek (metró-villamos-HÉV eszközrendszerei) teljes mértékben illeszkednek a Közszolgáltatási Szerződés, a számvitel, a beruházások előkészítése és az érvényben levő szabványok/technológiák vonatkozó előírásaihoz.



Pályafelújítás



Pályafelújítás

Nagykörút pályafelújítás (Rákóczi út – Oktogon, Petőfi híd és környéke)

Folytatódott a nagykörúti villamosvágányok 2012-ben elkezdett felújítása. Budapest egyik legtöbb utast szállító villamosvonalán az alaposan igénybevett pálya felújítása ismét időszerűvé vált. A nyári tanítási szünet idejére ütemezett munkálatok két ütemben zajlottak. Az első ütem 2013. július 1-jén kezdődött meg. A munkák során felújítottuk az Oktogon megállóhely peron melletti, és Oktogon csomóponton áthaladó vágányokat, a csatlakozó ívvel együtt. A Népszínház utcánál kicseréltük a csomópont valamennyi kitérőjét és a csatlakozó gyalogos átkelőhelyen keresztülhaladó vágányokat. A 25 napos vágányzárban összesen 504 vágányméter vágány, 3 csoport kitérő és 1 csoport átszelés került kicserélésre. Az útátjáróba eső vágányrészek nagyteherbírású bazaltbeton burkolattal épültek át. Az elkészült vágányok és kitérők ideiglenes forgalomba helyezése 2013. július 26-án megtörtént, a villamos forgalom 2013. július 27-én üzemkezdetől beindult. A második ütem munkái ezzel egy időben megkezdődtek. A munkák során az Üllői út és Dél budai végállomások közötti vágányzárban közel 719 vágányméter vágányt cseréltünk ki, elsősorban a Boráros tér – Goldmann György tér között, valamint felújítottunk valamennyi síndilatációs szerkezetet a Petőfi hídon. A Goldmann György térnél 1 csoport kitérő teljes cseréje is megtörtént. A pályarekonstrukció ideje alatt a villamosok helyett autóbuszok közlekedtek, a forgalom zavartalan lebonyolítása érdekében buszsávot jelöltek ki. A villamos közlekedés augusztus 20-án megindult.

Fogaskerekű vonalán talpfák és kitérőfák cseréje

A Fogaskerekű vasútvonal al- és felépítmény a rend-

szeres karbantartás mellett is több helyen felújításra szorult. Előzetes állapotfelvételt követően született döntés a talpfák és lekötések cseréjének több ütemben történő elvégzésére – a Fővárosi Közlekedési Felügyelet előírta 5900 db talpfa cseréjét 2013 év végéig. A 2009-ben kezdődő talpfák és kitérőfák cseréje így folytatódott, és 2013. március 28-ától június 2-áig összesen 1095 db 2,4 méter hosszú talpfa és 105 db kitérőfa cseréjére került sor a Sváb-hegy felső kitérő és Széchenyi hegy végállomás közötti szakaszon, valamint a Városmajor, kocsiszínbén.

Az 1300 m vízelvezető árok és támfal javítása a bedőlt burkolóelemek cseréjével, felületi javításokkal, fugázással az Erdei megálló és Orgonás megálló között megtörtént.

A Felügyelet által előírt határidőre a talpfaállomány cseréje a Fogaskerekű vasút vonalán befejeződött. A felújítási munkák vágányzár elrendelését nem tették szükségessé, így biztosított volt a fogaskerekű folyamatos üzemeltetése. A pályaállapot javulásával jelentősen csökkent a menetidő, nőtt a forgalombiztonság.

HÉV pályafelújítások

A csepeli, ráckevei, gödöllői és szentendrei HÉV-vonalak használatbavételi engedélyével összefüggő beruházások harmadik ütemének kivitelezési munkái 2013-ban befejeződtek. A jellemzően hétvégi és iskolaszüneti vágányzárakban pályafelújítási munkákat végeztek külsős vállalkozók és Társaságunk szakemberei.

A HÉV vasúti pályák és műtárgyak műszaki állapota az elmúlt években a beruházási és fenntartási források csökkenése miatt erősen leromlott, és a folyamatot az elemek korossága, heterogén összetétele felerősítette. A jogszabályokban előírt, forgalombiztonsági szempontból szükséges feladatok végrehajtásához 2013-ban bővítettük az erőforrásainkat és azok felhasználását tovább optimalizáltuk. Ennek eredmé-

nyeképpen a műszaki berendezések biztonságos működtetése céljából bevezetett korlátozásokat 2013. év végére csökkenteni tudtuk. Az összes vonalhossz ~44%-án volt érvényben valamilyen mértékű sebességkorlátozás, ami a megelőző félévhez képest ~4% javulást jelentett.

Villamospálya-felújítások

2013-ban több mint 9.979 vágányméter hosszon újítottunk fel villamos vágányokat. A felújítások során a folyópályán kívül összetettebb pályaelemek is felújításra kerültek: kitérők, vágánykapcsolatok, átszelések, valamint két tucat dilatációs szerkezet is cserére került.

A megvalósult munkákon túl több projekt előkészítésébe is belekezdünk: több olyan tervezési, engedélyeztetési eljárást is elindítottunk, amelyek elengedhetetlenek a későbbi munkavégzéshez.

Főbb eredményeink a 2013-as évből

- a 2-es villamos vonalán a Vágóhíd végállomás kitérőinek vasanyag cseréje,
- az 50-es villamos vonalán a Száva kocsiszín ki-, beálló felújítása,
- az 50-es villamos vonalán a Lehel utcai útátjáró,
- az 51/52-es villamos vonalán a Török Flóris utca, a Jókai Mór utca, valamint a 61-es villamos vonalán a Völgy utca, valamint a 12-es villamos vonalán a Pozsonyi utca MÁV aluljáró nagypaneles vágánycseréje,
- a Nagykörúton a Rákóczi út – Oktogon, Petőfi híd és környéke pályaszakasz felújítása,
- a 18-as villamos vonalán a Déli pu. - Attila út közötti szakasz felújítása,
- az 52-es villamos vonalán végzett felújítások,
- az 59-es villamos vonalán a Jagelló út/Apor Vilmos tér - Nagyenyed utca közötti pályafelújítás,
- a 18/41/47-es villamos, Fehérvári út, Hamzsabégi út – Prielle Kornélia út közötti vágány felújítási munkák,
- a 69-es villamos vonalán a Miskolci utca - Rákospatak utca között lévő szakasz felújítása,

- a 62-69-es villamos vonalán a Naspolya utca - Széchenyi utca közötti szakasz felújítása,
- 69-es villamos vonalán a Nyírpalota úti útátjáró átépítése és a csatlakozó vágányok felújítása.

18-as villamos vonalán felújítás (Déli pályaudvar - Attila út között)

A Széll Kálmán tér - Déli pályaudvar közötti vágány felújítási munkák 2013. július 28-án kezdődtek meg. A munkák során 1080 vágányméter vágányt, 2 csoport kitérőt és 1 csoport átszelést cseréltünk ki. Az átépült vágányok nagyteherbírású bazaltbeton burkolattal kerültek kialakításra. Az üzemszerű villamos forgalom augusztus 20-án beindult.

69-es villamos vonalán útátjárók cseréje

A 69-es villamos vonalán a Nyírpalota úti útátjáró átépítése és csatlakozó vágányok felújítása 2013. Augusztus 21-én kezdődött meg. A munkák során 96 vágányméter nagyteherbírású vasbetonlemez, sínkörülöntéses útátjárót alakítottunk ki a régi aszfaltburkolatú helyett, valamint a csatlakozó vágányrészekben 760 vágányméter sínt cseréltünk ki, illetve részleges alj- és ágyazat felújítása is megtörtént. A menetrendszerinti villamosközlekedés 2013. szeptember 2-án rendben beindult.

2-es villamos vonalán Vágóhíd végállomás kitérőinek vasanyag cseréje

A 2-es villamos vonalán, Vágóhíd végállomáson a kettős vágánykapcsolat és a csonka vágányok elosztó kitérője elhasználódott a végállomásra behaladó burkolt vágányokkal és a végállomási csonka vágányokkal együtt. Cseréjük feltétlenül szükséges volt, a beruházás megvalósulásával biztonságossá vált a közlekedés. A kettős vágánykapcsolaton és az elosztó kitérőn kívül 468 m vágány cseréjére is sor került. Az 5 csoport kitérőbe új váltófűtés beszerelése valósult meg. A Rákóczi híd alatt lévő útátjáró, mely a Soroksári útra vezet a közúti forgalmat nagy teherbírású bazalt burkolatot kapott. Az átépített szakaszba eső szívópont felújításra került. A 2013. április 28-án sikeresen befejeződött vágányzári munkákat követően az útburkolati felfestések és a terület rendezése megtörtént.

18/41/47-es villamos vonalán felújítás

A 18/41/47-es villamos, Fehérvári út, Hamzsabégyi út - Prielle Kornélia út közötti vágányfelújítás során 524 vágányméter villamosvágányt cseréltünk ki. Az átépült vágányokat nagyteherbírású beton burkolattal alakítottunk ki. A Dombóvári út - MÁV felüljáró közötti szakaszon megerősített alépítmény került kialakításra, a vágány alatt található számos közmű védelme miatt. A vágányzári időtartam alatt a FŐTÁV Zrt. havária feladatként elvégezte a vágányzóna alatti 4 m mélységben a járható közműalagútjának szigetelését. Az üzemszerű villamos forgalom augusztus 25-én beindult.

59-es villamos vonalán felújítás (Jagelló út/ Apor Vilmos tér - Nagyenyed utca között)

A pályafelújítási és áramellátási munkák összehangoltan a Déli pályaudvarnál folyó munkákkal 2013. július 28-án indultak meg. A vágányfelújítások során 568 vágányméter nagypaneles vágány került kicserélésre és további 382 m síncsere került elvégzésre. A vágányfelújítások a Böszörményi úton a Nagyenyed utca és Apor Vilmos tér között zajlottak. Az áramellátási munkák során a térségben található elöregedett, illetve hibás kábelszakaszok és csatlakozások kerültek kicserélésre. A villamos közlekedés augusztus 20-án megindult.

Nagypaneles vágányfelújítás

- Az 50-es villamos vonalán a XIX. kerület Lehel utcai útátjáró nagypaneles vágánycseréje két napos vágányzárban 2013. június 8-án és 9-én megtörtént. A munkák során 87 méter nagypaneles vágány került kicserélésre a csatlakozó útburkolatokkal együtt.
- Az 51/52-es villamos vonalán a XX. kerület Török Flóris utcában és a Jókai Mór utcában a vágányfelújítás vágányzári munkái 2013. szeptember 21-én megkezdődtek és október 13-án befejeződtek. A munkák során összesen 1011 méter nagypaneles vágány cseréjére került sor.
- A 61-es villamos vonalán a nagypaneles vágánycseré vágányzári munkái 2013. október 5-én kezdődtek meg a XII. kerület Völgy utcában.

A vágányzári munkák 2013. október 25-én befejeződtek. A munkák során összesen 954 méter nagypaneles vágány cseréjére valósult meg.

- A 12-es villamos vonalán a XV. kerület Pozsonyi utcában (MÁV aluljáró) a nagypaneles vágánycseré vágányzári munkái 2013. november 9-10. hétvégén lezajlottak. A munkák során 22 méter nagypaneles vágány cseréje valósult meg.

50-es villamos vonalán Száva kocsisín ki-, beálló felújítás

A 2013. május 3-án megkezdődött Száva kocsisín ki-, beálló vágányainak felújítási munkálatai sikeresen befejeződtek. A munkák során az Üllői út, illetve az Ady Endre - Ferde utcát keresztező vágányok is felújításra kerültek. A jelentős közúti forgalom minél kisebb zavartatása érdekében a munkákat hat ütemben, szakaszosan, elsősorban hétvégenként kellett elvégezni, ezáltal az 50-es, 52-es és 3-as villamosok forgalmi zavartatása is kisebb volt. A vágányzári munkák 2013. június. 10-én fejeződtek be.

52-es villamos vonalán felújítások

Az 51-es és 52-es villamosok nagypaneles vágánycserélési munkái sikeresen befejeződtek. A 2013. május 2-án megindult munkák a XX. kerület Nagysándor József utcában a Vörösmarty utca és a Jókai Mór utca között, illetve a Jókai Mór utcában a Nagysándor József valamint a Kossuth Lajos utca között zajlottak. A 2013. május 3. és 2013. június 3. közötti folyamatos vágányzár alatt összesen 1743 méter vágányt cseréltünk ki szakaszosan, a közúti forgalmi rend jelentős változása mellett. A menetrendszerű villamos forgalom 2013. június 1-jén üzemkezdetkor megindult.

62-69-es villamos vonalán felújítás

A nagypaneles vágánycseré vágányzári munkái a XIV. kerület Erzsébet királyné útján a Rákos patak utca és a Miskolci utca között, valamint a XV. kerület Kolozsvár utcában a Naspolya utca és a Széchenyi utca között zajlottak. A szakaszokon szórványosan 735 vágányméter nagypanel cseréjére valamint 426 méter síncserére került sor. A menetrendszerinti villamos közlekedés 2013. szeptember 2-án rendben beindult.

Egyéb vágányzárak

Áprilisban megkezdődtek a 2-es villamos vonalán a Kossuth Lajos téri Rekonstrukció, Parlamenti Látogatóközpont és mélygarázs beruházási munkái (2013-2014). A rekonstrukcióhoz kapcsolódóan szükségessé vált a Kossuth téri ideiglenes villamos végállomás kiépítése, a hozzá tartozó felsővezeték építése és bontása, valamint egyéb kapcsolódó munkák elvégzése a Kossuth Lajos tér előtt, a Széchenyi rakparton.

Június 8. és 10. között az 50-es villamos vonalon a Hátár út végállomás – Villanytelep között a CBA bejáratánál az útátjáró felújítását végeztük el.

A 41-es villamosvonalon a nagy esőzések következtében elkerülhetetlenné vált az évek alatt a Hosszúréti patak által alámosott partfal megerősítése, ezt a munkát (Gabion támfal) augusztusban és szeptemberben elvégezték.

A 61-es villamos vonalán július hónapban Budagyöngye és Húvösvölgy között a Völgy utcában szükség volt a vízcsákók megszüntetésére, ami teljes körű ágyazat cserével járt. Ugyanezen a viszonylaton októberben Budagyöngye utánjáró kiterő-vágánykapcsolat között a leromlott vágányszakaszt kellett cserélni.

Szeptember 6-án a budai villamos közlekedés fenntartása szempontjából kiemelt helyen lévő Szent Gelért téren a kritikus állapotban lévő váltóhajtómű és hajtómű szekrény cseréjét kellett elvégezni.

Novemberben a 12-es és 14-es villamosok közlekedését befolyásoló Vécsey áramátalakítóban vált szükségessé a 10kV-os kábelek mérése és hibajavítása.

Az M2 metróvonalon 2013. október és november hónapokban a Siemens biztosítóberendezés és vonatvezérlő rendszer sötétüzemi tesztjeihez összesen 35 napon (14 hétvégi nap teljes üzemidőben és 21 munkanap 20 órától másnap üzemkezdetig) került sor teljes vonali autóbusz-pótlásos vágányzár megtartására.

M3 vonalon síncserék

Az M3 metróvonal Budapest leghosszabb metróvonal, amely jelenleg Kőbánya-Kispest MÁV állomás és Újpest-Központ végállomások között üzemel. A vonal építési hossza 17,3 km, melyből 15,5 km alagúti szakasz. A több mint három évtizedes működés alatt az

építmények és a bennük lévő műszaki berendezések (infrastruktúra) erősen elhasználódtak, felújításuk halaszthatatlanná vált. A 15 000 vágányméter cseréjéhez szükséges anyagbeszerzés megtörtént, a jobb és a bal vágányon összesen 14 466 méter sínt cserélünk ki. A síncsere 2013-as üteme éjszakai üzemszünetekben, saját erős kivitelezésben befejeződött.



Áramellátás

A vonali létesítmények üzembiztonsága érdekében az áramellátás területén 10 kV-os védelmek, távvezérlő berendezések, egyenirányítók, elosztók, kábelek és transzformátorok cseréje zajlott, az alábbi legfontosabb beruházások teljesültek:

- Ráckevei és a Szentendrei HÉV vonalon tápkábel pótlása
- Fogaskerekű vonalán erőátviteli kábelek kiváltása (Orgonás megállóhelynél), valamint világítási és váltófűtés szekrények cseréje
- Körtér áramátalakító tápkábelek cseréje
- Távvezérlő berendezések cseréje a Gyöngyösi úti állomáson és az Ecseri úti áramátalakítóknál
- Lúgos akkumulátorok cseréje a Kőbánya-Kispest és Újpest városközpont áramátalakítóknál
- Vécsey és a BÚR áramátalakítóknál szakaszvédelmi rendszerek kiépítése
- Pestlőrinc és Szépilep áramátalakítóknál transzformátorok cseréje
- Kőér utcai járműtelep vizsgáló és tároló csarnok feszültség állapotjelzés felújítása





Távközlési és biztosítóberendezés

Távközlési és biztosítóberendezés

A K-Ny-i metróvonalon 2013. december 1-jén befejeződött a Siemens biztosítóberendezés és vonatvezérlő rendszer – 2013. szeptember 4-én kezdődött – úgynevezett sötétüzemi próbája. A sötétüzemi próbák alatt került tesztelésre a rendszer biztonságos működése, beleértve az összes Siemens alrendszert is.

A próbák utolsó fázisában, november 23-tól zajlottak az NKH által előírt tartampróbák. A próbák eredményeként megállapítható volt, hogy a futások során nem merültek fel biztonságkritikus problémák, melyet a különböző tanúsítások is alátámasztottak. A próbákat az érintettek sikeresnek tekintették.

2013. december 5-i kezdettel megkezdődött a rendszer átállítása a teljes vonalon a Siemens rendszerére. A munkák befejezése december 8-án reggelre sikeresen megtörtént. A Hatóság az utasokkal történő forgalom lebonyolításához a még hátralévő javítások, a rendszer finomítását szolgáló szoftvermódosítások elvégzése miatt korlátozott tartalmú, „utasokkal történő korlátozott szolgáltatási szintű forgalom megkezdését” engedélyezte. Ezzel 2013. december 8-án 12 óra 25 perccel kezdődően indult az új rendszer használatával történő utasszállító üzem.

Az átállás kezdeti nehézségeit (meghibásodásokból adódóan menetrendi eltérések és következményei) az üzemeltető személyzetnek sikerült megfelelően kezelni, ezen felül a Siemens folyamatosan javítja a rendszert.

Az NKH által az utasokkal történő korlátozott szolgáltatási szintű forgalom lebonyolítására kiadott engedély 2014. április 30-ig érvényes, ez idő alatt a hibákat javítani kell és el kell végezni a rendszer további finomhangolását. A Hatóság ezt követően adja ki az ideiglenes használatba vételi engedélyt, és ez alapján kezdődhet el az egyéves utasforgalmi próbaüzem.

További munkák

- Az M3 metróvonal Határ úti kezelőpult fedlap cseréje megvalósult
- az M3 metróvonal SEL 700 váltóhajtómű 2013-ra

tervezett mennyiség felújítása, és

- 8 db generátor/ modulátor felújítása elkészült
- a Fogaskerekű vasút biztosítóberendezés áramellátásának cseréje befejeződött
- a Villamos vonalhálózat váltófűtései korszerűsítése négy helyszínen elkészült

Egyéb infrastruktúra felújítás

Az infrastruktúra különböző területein jelentkező beruházások és felújítások megvalósítására biztosított keretből az alábbi projektek fejeződtek be:

- az M3 metróvonalon a tűz elleni hatékonyabb védekezés érdekében, mintegy 3 000 méter hosszban új vonali tűzivíz-hálózat kiépítése a Deák Ferenc tér, Arany János utca és a Nyugati pályaudvar állomások körzetében,
- a 61-es villamos vonalán lévő Zsemlye utcai híd, hídfő, szárnyfalak, támfalak és csatlakozó lépcsők felújítása,
- a 47-es villamos vonalán a Leányka utcai közműalagút felújítása,
- a Városmajor és Szépilona kocsiszín szabványossági átalakítása,
- az É-D-i metróvonalon, és a MFAV vonalon 2013-ra tervezett szakasz alagútszigetelése,
- gépek és technológia berendezések beszerzése,
- Cinkota HÉV járműjavító csarnok pincefödém megerősítése, földszinti vizesblokk felújítása.

Mozgólépcső emelt szintű karbantartása

A mozgólépcsők emelt szintű karbantartása a tervnek megfelelően, ütemezetten haladt. Befejeződött az Astoria, Batthyány tér, Déli pályaudvar, Ferenciek tere, Arany János utca, Nyugati tér állomásokon egy-egy nagy emelőmagasságú, valamint a Deák tér és Forgách utca állomásokon egy-egy kis emelőmagasságú mozgólépcső emelt szintű karbantartása.



Európai Unió projekt

Európai Uniós projektek

2013-ban folytatódtak a BKK vezetésével zajló európai uniós közlekedési projektek, amelyek a BKV Zrt. eszközein valósulnak meg.

1-es és 3-as villamosvonalak továbbfejlesztése, I. ütem

Az 1-es és 3-as villamosvonalak rekonstrukciója során Budapest két kiemelt fontosságú, körgyűrűs villamosvonalának felújítása, és az 1-es villamosvonal meghosszabbítása történik meg a Rákóczi hídon keresztül a Fehérvári útig. Az 1-es villamos I. szakaszának kivitelezését a Városi Vasútépítő Konzorcium (tagjai: Colas Alterra Zrt. és A-Híd Építő Zrt.) megkezdte. A pesti oldalon a Váci út – Lehel út között 2013. december 15-én a felújított szakaszt ideiglenesen forgalomba helyeztük. A szükséges forgalomtechnikai változtatások megtörténtek. A biztonságos forgalmat nem akadályozó egyes építési, szerelési munkák még folytatódnak. A budai oldalon a villamos pálya, a kábelhálózat és a megállóhelyi peronok építése, valamint a beruházáshoz kapcsolódva egyes közművek felújítása, cseréje történik. Az Árpád hídon a villamospálya építése az egyes részekben különböző fázisban van. A Szentlélek téri és a Népfürdő utcai megállóhelynél folynak a műtárgyak (liftek, mozgólépcsők) létesítéséhez szükséges építési munkák. A Váci út és a Bécsi úti végállomás közötti szakasz forgalomba helyezésének tervezett időpontja 2014. május 2.

Alacsonypadlós villamos és trolibusz járműbeszerzés Budapesten

A projekt célja a műszakilag és erkölcsileg is elavult villamos- és trolibusz járműpark cseréje, az alacsonypadlós járművek nagyobb arányú megjelenése elsősorban az uniós forrásból felújított vonalakon. A pro-

jekt keretében átépítésre kerül a Budafok és a Száva kocsiszín is. 2013-ban lezajlott a közbeszerzés a villamos és trolibusz járműbeszerzési projekt tekintetében. A villamos járműbeszerzés nyertese a CAF. A trolibusz jármű beszerzésére kiírt első közbeszerzési eljárás eredménytelenül zárult. A Nemzeti Fejlesztési Ügynökség (NFÜ) jóváhagyása után 2013. december 4-én újra megjelent a trolibusz járművekre vonatkozó közbeszerzési felhívás. Az ajánlatok beadási határideje 2014. január 30-ról 2014. február 28-ra módosult.

Budai fonódó villamosközlekedés megteremtése, I. ütem

A Budai fonódó villamosközlekedés megteremtése tárgyú fejlesztés célja, hogy a budai villamos vonalakon egységes, átszállásmentes kapcsolatok jöjjenek létre Észak-, Közép- és Dél-Buda között. A Kivitelezési közbeszerzési eljárás 2013. december 5-én kezdődött meg a Széll Kálmán téri és Bem rakparti ágon.

Dunai hivatásforgalmi vízi közlekedés

Sikeres projekt eredményeként újraindult a Dunai hivatásforgalmi vízi közlekedés Budapesten. A beruházás keretében korszerű kikötőket építettünk és több, már meglévő kikötőt újítottunk fel. Az uniós pályázat csak a kikötőfejlesztéshez nyújtott forrást, járműbeszerzésre nem adott lehetőséget, ezért a BKV Zrt. meglévő – lehetőségei szerint radarral és nagyobb teljesítményű motorokkal felszerelt, korszerűsített – hajóflottájával biztosítja a forgalmat. A tervek között szerepel új, akadálymentes hajók beszerzése.

M4

2013 a 4-es metró projekt életében a munkák befejezésének, a különböző tesztek lefolytatásának, a számtalan használatbavételi engedély megszerzésének és

a közelgő átadásra való felkészülésnek az éve volt. A belső beépítési és rendszerépítési munkák nagyrészt befejeződtek, lezárultak az állomások integrációs tesztjei, folyamatosan érkeztek és vizsgáztak a szerelvények, illetve kezdetét vette a vállalkozói, majd a kiterjesztett sötétüzemi, azaz még utasok nélküli tesztidőszak. Mindenközben folyamatosan zajlottak a kapcsolódó felszínrendezési munkák és a használatbavételhez szükséges engedélyezési eljárások.

Ütemterv

2013-ban végig és minden területen feszített munka folyt a 2014. március 31-ére kitűzött véghatáridő betartása és betarttatása érdekében. A megbízó és a beruházás új mérnöke, a BKK Közút Zrt. folyamatosan ellenőrizte az előrehaladást, szükség esetén beavatkozott, számos alkalommal vezetői szinten is.

Készültség

Az egész éves munkatempó feszítettségét mutatja, hogy a teljes projekt készültsége 2013 elején még alig érte el a 70, míg az év végére meghaladta a 85%-ot. Az állomások belső beépítésének készültsége az év elején mindössze 54%-on állt, ami egy év alatt elérte a 84%-ot. A másik kulcsfontosságú projekt-elem, a rendszerek és áramellátás szerződés helyzete is hasonlóan alakult: az év eleji 55%-os készültség közel 80%-ra emelkedett 2013 decemberére. A szerelvényekkel kapcsolatos munkák döntő része szintén erre az évre maradt, illetve a kapcsolódó felszíni beruházások jelentős része is tavaly valósult meg, vagy ért el magas készültségi fokot (a dél-nyugati végpont, az őrmezői kijárat építése 2013 elején még el sem kezdődött, az új vonal észak-keleti végén a Baross tér rendezése pedig épphogy csak elindult – év végére mindkét helyszínen közel 70% feletti volt a készültség).

Belső beépítési munkák

2013 áprilisában a belső beépítés keretében, a rendszerépítő vállalkozó bevonásával megkezdődött az első – Bikás park – állomás integrált tesztje. Valamennyi állomás tekintetében ezek a tesztek – az Őr-

mezői kijárat műtárgy által érintett terület kivételével – 2013 októberében fejeződtek be. Az első elkészült állomás is a Bikás park volt 2013 szeptemberében, itt fejeződtek be legkorábban a belső beépítési munkák, a falfelületek, a világító és díszmegvilágítást biztosító berendezések, a füstmentes lépcsőházak kialakítása, a mozgólépcsők, a liftek, az állomásbútorok, a padlóburkolatok, az állomási vízködoltó, vízellátó és fűszelőlőző berendezések, illetve az utastájékoztató rendszer tartóelemeinek beépítése. Valamennyi állomás füstpróbája sikeresen lezajlott szeptember közepéig.

A Főváros és a Swietelsky vezetése a projekt vég-határidejének tarthatósága és az addigi késedelem miatt felmerült időalapú követelések végleges rendezése érdekében szándéknyilatkozatot írt alá 2013 áprilisában három jelentős szerződés – a Rákóczi tér és a Kálvin tér állomások szerkezetépítése, illetve a teljes vonal állomásainak belső beépítése – vonatkozásában. A teljes projekt jelentős késedelmé miatt a kivitelező a szerződéseiben vállalt határidőre a feladatait nem tudta teljesíteni, az emiatt felmerült többletköveteléseit 16,3 milliárd forintban határozta meg. A szándéknyilatkozatban a kivitelező vállalta, hogy valamennyi, még hátralévő munkáját befejezi a kitűzött véghatáridőig, időalapú többletkövetelései pedig nem lépik túl a 9,7 milliárd forintos maximális keretösszeget, azaz közel 6 milliárd forinttal csökkenti igényeit. A BKV Zrt. és a vállalkozó a megállapodást 2013. szeptember közepén írta alá.

Rendszerek és áramellátás

A vonatvezérlő rendszert építő és az áramellátó berendezéseket biztosító Siemens saját eredeti ütemtervét és a megbízó kifejezett kérését figyelmen kívül hagyva nem 2013 szeptemberében, hanem csak októberben kezdte meg a vállalkozói sötétüzemi teszteket és miután nem zárta azokat le december elejére, a megbízó nem tudta megkezdeni saját sötétüzemi tesztjeit, ami miatt ún. kiterjesztett vállalkozói sötétüzemi tesztek keretében folyt tovább a fellelt vállalkozói hibák és hiányosságok javítása. Végül 2013. december 21-én kezdődhetett meg a megbízói sötétüzem és a kö-

zős felkészülés a két hónapos hibamentes hatósági tesztek megkezdésére.

Időközben a Siemens időalapú követelése – tekintettel arra, hogy az alagútépítés jelentős késedelmet szenvedett és döntően emiatt az állomások szerkezetépítése is – meghaladta a 70 millió eurót. A rendkívül magas többletkövetelés megnyugtató rendezése és az európai uniós támogatást is veszélyeztető újabb késedelmek elkerülése érdekében a Főváros és a Siemens vezetése megállapodott az ügyben zajló választottbírói kereset szerződmódosítással történő rendezéséről. Az egyezség értelmében a Siemens 32,05 millió euróban maximalizálta az említett időalapú követelését (ami csökkent az általa elfogadott és a megbízónak járó kötbér 1,8 millió euró összegével) és garanciát vállalt a rendszerépítési munkák határidőre történő befejezésére. A BKV Zrt. Igazgatósága, a Fővárosi Közgyűlés, az illetékes kormányzati szervek (NFÜ/KIKSZ) és a Nemzeti Fejlesztési Kabinet jóváhagyását követően a BKV Zrt. és a Siemens 2013. április végén írta alá a szerződmódosítást egyúttal kérelmezve a Választottbíróstól az egyezség ítéletbe foglalását.

Szerelvények

A 2011 júliusában a Fővárosi Közgyűlés által elfogadott megállapodásnak megfelelően az Alstom prototípus járműve 2012 decemberében megérkezett Magyarországra, és a Nemzeti Közlekedési Hatóság által előírt tesztek sikeres teljesítését tesztek követően 2013 februárjában megkapta a végleges típusengedélyt. Ezt követően kezdődött meg a szerelvényeinek Budapestre szállítása, majd azok hatósági vizsgáztatása. 2013 októberére az utolsó jármű is megszerezte az üzemeltetési bizonyítványt. Az év során folyamatosan érkező szerelvények engedélyezéséhez az Nemzeti Közlekedési Hatóság ezer kilométeres próbaútat írt elő, melyek az év első felében a Kelenföld vasútállomás és a Móricz Zsigmond körtér, majd a Szent Gellért tér állomások között (A szakasz) zajlottak. Ezzel párhuzamosan folyt a pesti oldal (B szakasz) műszaki előkészítése, beüzemelése a próbaútak kiterjesztéséhez, amire 2013. július

közepén került sor, amikortól kezdődően már a teljes 4-es vonalon zajlott a tesztelés. Jelentős mérföldkőhöz érkezett a projekt azzal, hogy 2013. október 24-én sikeres hatósági vizsgát tett az utolsó szerelvény is, így a teljes M4 Alstom járműpark megkapta az üzembe helyezési engedélyt.

Felszínrendezési munkák

A metróprojektet kísérő kapcsolódó beruházások keretében szinte valamennyi állomás környezetét átfogó felszínrendezési munkák kísérték, ezek egy jelentős részének befejezésére szintén 2013-ban került sor. A Kelenföld vasútállomás megálló vonzáskörzetében magánberuházás keretében újult meg az Etele tér felőli kijárat környezete. Az őrzői oldali terület viszont a projekt részét képezte, rendezésére, egy új, terminál jellegű autóbusz-pályaudvar létesítésére és P+R, illetve B+R parkolók kialakítására a városvezetés és a BKV Zrt. tervpályázatot írt ki, illetve megkezdődött 2013 tavaszán egy külön szerződés keretében a metróállomás őrzői kijáratának építése a Péterhegyi út kapcsolódó szakaszának felújításával együtt. Befejeződött a Fővám tér és a Kálvin tér rendezése, a Rákóczi tér és a II. János Pál pápa tér teljes átépítése, megnyílt az új mélygarázs a Rákóczi téri vásárcsarnok alatt, a Móricz Zsigmond körtér jelentős részét az év végére ismét birtokba vehették a fővárosiak, illetve sokat haladtak előre a Baross téri felszínrendezési munkák is.

Engedélyezési eljárások

Az új vonal állomásainak használatbavételi engedélyin túl számos egyéb – szakhatósági, felszíni, vízügyi, illetve az épített, vagy felújított utak tekintetében forgalomba helyezési – engedélyt is meg kellett szereznie a BKV Zrt. DBR Metró Projekt Igazgatóságnak ahhoz, hogy a teljes vonal megkaphassa 2014. március végéig az ideiglenes használatbavételi engedélyt, azaz az utasforgalmi próbaüzem megkezdődhessen. Ez a nagyon komplex engedélyezési eljárás a sötétüzemi tesztek mellett a projekt legfontosabb eleme volt 2013 második felében. A folyamat a Fővárosi Önkormányzat, Budapest Főváros Kormányhivatala,

a Nemzeti Közlekedési Hatóság, a bevont szakhatóságok és a BKV Zrt. DBR Metró Projekt Igazgatóság szoros együttműködésének eredményeként jó ütemben haladt előre: a több száz különböző részletemet (bejárást, szemlét, szakhatósági hozzájárulást, határozathozatalt stb.) magában foglaló engedélyezési folyamatnak az eredményeként 2013 végén már kilenc állomás rendelkezett a Nemzeti Közlekedési Hatóság által kiadott használatbavételi engedéllyel, és közülük hat már a teljes engedélycsomagot is megszerezte.

Költségvetés

A 2012 decemberében Budapest Főváros Önkormányzata és a Magyar Állam képviselőiben a Nemzeti Fejlesztési Ügynökség által aláírt egységes szerződés alapján a projekt új összköltségvetése 452,5 milliárd forintra változott, magában foglalva a vállalkozói követelések kalkulált maximális összegét (67,5 milliárd forint), az EDR (Egységes Digitális Rádiórendszer) ~1 és a bővített műszaki tartalmú kelenföldi intermodális csomópont ~10 milliárd forintos költségét. Az új szerződés aláírásának elsődleges célja az volt, hogy meghatározhatóvá váljon a projekt befejezéséhez szükséges állami szerepvállalás pontos összege, illetve maximalizálható legyen az elszámolható projektköltség az európai uniós Támogatási Szerződésben foglalt előírások megfelelő alkalmazásával. a 1448/2012. (X.11.) számú Kormányhatározat az európai uniós forrásból nem finanszírozott projekt-elemekre az állami kötelezettségvállalás maximumát 77 milliárd forintban határozta meg, ami alapvető feltétele volt a sikeres projektzárásnak. a 2013. december 31-ig elfogadott, leszámlázott műszaki teljesítés 319,225 milliárd forint volt.



Közlekedés



Járműállomány alakulása

22 db Alstom metrószerelvény

Az próbaüzem sikeres lezárását követően a teljes járműpark cseréje 2013 második negyedévére lezárult. Ettől az időponttól a K-Ny-i metróvonalon az utasigényeket teljes mértékben kielégítő, légkondicionált, teljes hosszában átjárható, modern Alstom szerelvényekkel biztosítjuk az utasforgalom lebonyolítását. A szerelvények üzemeltetése során több, alacsony súlyosságú meghibásodás történt, amelyek minimális zavart okoztak a forgalom lebonyolításában, ezek száma azonban az idő előrehaladásával csökkent. A szerelvények karbantartását három évig a szállító Alstom cég végzi, az eredeti szállítási szerződésben rögzítetteknek megfelelően.

2013. negyedik negyedévben az M4-es metróvonalon – az építés utolsó fázisaként – teljes vonalon megkezdődött a sötétüzemi próba, azaz az utasok nélküli tesztidőszak.

150 db operátori autóbusz

A Fővárosi Közgyűlés határozatának megfelelően az új autóbusz-üzemeltetési modell keretein belül 2013 májusától nyolc év időtávra 150 db új (75 db szóló és 75 db csuklós) autóbusz állt forgalomba a BKK Zrt. Alvállalkozójaként. A járművek forgalomba állásával a BKK Zrt.-nek lehetősége nyílt a túlfuttatott, hasznos élettartamukat jócskán meghaladó járművek egy részének selejtezésére, melynek következtében az 1380 darabból álló autóbusz flottája ütemezetten – az év közbeni állományváltozásokat követően – 1243 darabra csökkent. Ezzel párhuzamosan Társaságunk hétköznapi alapmenetrendi járműkiadása 1150 darabról ~1000 darabra mérséklődött, mely mintegy 15%-os járműkiadási teljesítménycsökkenést eredményezett.

25 db genfi Volvo állományba vétele és forgalomba állása

2013 júliusában újabb korszerű, alacsonypadlós Volvo buszokkal bővült a BKV Zrt. buszparkja. Ütemezetten forgalomba álltak a 25 darabos, használtan Svájc-ból vásárolt, akadálymentes, légkondicionált, környezetkímélő buszflotta járművei. A buszok először a 85-ös és a 201E-202E vonalakon teljesítettek szolgálatot, jellemzően a X., XVI., XVII., XIX. kerületeket kiszolgálva. Az autóbuszok futásteljesítménye korukhoz képest alacsony, illetve esztétikai állapotuk is kitűnő. A járművek a komfortérzet növelése és a magasabb színvonalú szolgáltatás érdekében honosítási folyamaton estek át: elektronikus jegykezelőkkel, új kijelzőkkel és a FUTÁR dinamikus utastájékoztató rendszerével lettek felszerelve, valamint új, a fővárosi buszpark megújulását is jelképező égszínképek fényezését is kaptak. A beszerzés honosítással együtt számított egy buszra vetített teljes költsége hosszútávon kedvezőbb, mint a 18-19 éves elavult, magaspadlós buszok vázfelújításának költsége.

1 db VH New A330

2013 szeptemberében újabb szóló, Belgiumból érkezett VanHool busszal bővült a BKV járműflottája.

9 db Mercedes Citaro Frankfurtból és Oslóból

Mercedes-Benz O530 Citaro busztípusból már 2012-ben érkezett a BKV Zrt.-hez 31 darab, melyekhez a most beszerzett járművek műszaki jellemzőikben illeszkednek. A 2005-ben gyártott autóbuszok 12 méter hosszú, szóló, alacsonypadlós, háromajtós, városi kivitelűek, légkondicionálóval és Euro III minősítésű dízelmotorral ellátottak.

37 db VanHool CNG beszerzés

Társaságunk a franciaországi Dijon városából 37 darab Van Hool gyártmányú sűrített földgázüzemű (CNG) buszt vásárolt. A buszok 12 méter hosszú szóló, alacsonypadlós, háromajtós, városi kivitelezésű,

légkondicionálóval ellátott típusok. Budapesten újdonságot jelent, hogy meghajtásukat sűrített földgáz-üzemű (CNG) motor végzi. A CNG-üzem általános előnye a dízelmotorokkal szemben az, hogy kevesebb károsanyagot bocsátanak ki és csendesebbek – ezáltal e járművek nagy mértékben hozzájárulnak Budapest környezeti állapotának, a budapestiek életminőségének javuláshoz.

A jelenlegi beszerzést megelőzően 2013 tavaszán sűrített földgázzal működő (CNG) buszt tesztelt a Budapesti Közlekedési Központ és a BKV. A járművet a Főgáz CNG Kft. és az MAN buszgyártó bocsátotta rendelkezésre. A tesztautóbusz üzemeltetési szempontból megfelelt az elvárásoknak, műszaki hibától mentesen zajlott a tesztidőszak.

3 db Solaris Urbino 10

A BKV használt midibuszok beszerzésére kiírt közbeszerzési tenderét a Solaris nyerte meg, így lengyel gyártmányú járművek állhattak forgalomba Budapesten. A három darab Solaris Urbino 10 típusú jármű 2013. végén érkezett a BKV Vasúti Járműjavító Szolgáltatóhoz, ahol a honosítási folyamat keretében megkapták az egészségkék fényezést, a zárt vezetőfülkét, az utastájékoztató FUTÁR-rendszer fedélzeti egységét, továbbá a jegyérvényesítőket.

15 db bérelt Volvo-Alfa Civis 12

2013 utolsó negyedében Társaságunk tizenöt jó állapotú, használt, a Volvo licence alapján a székesfehérvári Alfabusz által 2009-ben épített autóbuszra vonatkozó rendelkezésre tartási szerződést kötött az Inter Tan-Ker Zrt.-vel. A tizenöt darabos flottából a napi menetrendi igényektől függően 12-14 darab száz százalékban alacsonypadlós autóbusz kiadását teszi lehetővé. A forgalomba álló Volvo-Alfa buszoknak köszönhetően további kiöregedett, leromlott műszaki állapotú Ikarus 260-as és Ikarus 415-ös autóbuszok kivonására nyílt lehetőség. A rendelkezésre tartási konstrukció lényege, hogy a járművek karbantartását, üzemeltetését a bérbeadó végzi, a BKV Zrt. „mindössze” a tárolásához és karbantartásához biztosítja a feltételeket, az üzemeltetéshez a gázolajat, továbbá a szükséges járművezetői állományt.

32 db csuklós VH arculati feljavítása

2013 decemberéig megújult a teljes, 32 db-ból álló Van Hool AG318 típusú csuklós buszflotta. A buszokat 2009-ben vásárolta a BKV közvetlenül a Van Hool gyártótól. Az arculati és esztétikai megújítás az alábbiakra terjedt ki: utastéri komor burkolati elemek világosabb színre cseréltük, és graffititaszító anyaggal vontuk be; az ülések új burkolatot, kárpitot kaptak; valamennyi üvegfelület graffiti- és karcmentesítve lett, valamint egészségkék fényezést és védőfóliát is kaptak a felületek; az ajtók működése – a téli és nyári üzemeltetésnek megfelelően – automatikus üzemmódrá lett visszaállítva; az elektronikus utastájékoztató berendezések kitisztítva, szükség esetén kijavítva kerültek vissza helyükre.

	2013.01.01	2013.12.31
Autóbusz	1 380	1 243
Trolibusz	141	143

Az autóbusz és trolibusz állomány alakulása 2013-ban

Szívó diesel motorok kivezetése

A környezettudatosság jegyében 2013-ban a BKV Zrt. járműállományából kivezetésre kerültek az úgynevezett „fekete motorok”.

Jelentősebb forgalmi változások

- Január 1-jével kivontuk az elavult ZIU-9-es típusú szovjet trolibuszokat a rendszeres budapesti utasforgalomból, és helyettük korszerűbb, akadálymentes MAN típusú csuklós járműveket állítottunk üzembe, egyúttal a nagyjavításoknak köszönhetően az Ikarus 412-es és 435-ös típusú trolibuszok megbízhatósága és üzemképessége jelentősen megnövekedett.
- Márciustól a HÉV vonalakon tartott vágányzárak esetén forgalomba álló pótlóbuszokon is lehetséges a kerékpárok szállítása. Eddig a HÉV-en megengedett kerékpár-szállítás lehetősége autóbuszos pótlás esetén nem volt megoldott, ezért a BKK kezdeményezte a szükséges hatósági előírások és szabályzatok módosítását, melynek

- eredményeként ettől a hév-pótlástól kezdődően a hév-pótló buszokon is lehet kerékpárt szállítani.
- Május 1-jétől az 5-ös autóbusz vonalán nagy befogadóképességű, csuklós autóbuszokat közlekedtetünk a vonalon tapasztalható zsúfoltság csökkentése és utasaink színvonalasabb kiszolgálása érdekében.
 - Szintén május 1-jétől meghosszabbodott a 9-es autóbuszjárat. A 2008-ban – a 9-es és a 206-os buszok összekötésével – létrehozott 109-es járat az utasok körében népszerű lett, az új szakaszon átutazók száma folyamatosan növekedett. A pozitív tapasztalatok alapján 2013. május 1-jétől a 9-es és 206-os buszok helyett munkanapokon egész nap a 109-es busz útvonalán, azaz Óbuda, Bogdáni út és Kőbánya alsó vasútállomás között közlekednek 9-es számon.
 - A strandolásra alkalmas idő beálltával 2013. május 1-jétől új buszjárat indult 171-es jelzéssel. A buszok május 1. és augusztus 31. között, a hétvégi napokon 10-20 percnként közlekedtek. A járat beindításával a jelenleginél kedvezőbb eljutási lehetőséget kínált a Csepeli Strandfürdőbe kikapcsolódni induló utasoknak.
 - A turistaszezonban a szokásosnál többen, gyorsabban szeretnének eljutni a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérre, ezért május 1-jétől sűrűbben, kibővített üzemidővel járnak a repülőtérre közlekedő 200E autóbuszok. A járat menetrendje a repülőgépek közlekedési rendjét és a szezonális utasforgalmat figyelembe véve alakult át.
 - Június 1-jétől átalakult a főváros legforgalmasabb buszjárat-családja, a 7-es és a 33-as buszcsalád is.
 - Szeptember 16-ától több felszíni járaton egy éven keresztül tesztjelleggel biztosított a kerékpárok szállításának lehetősége. A HÉV, a fogaskerekű és a dunai hajó mellett a Fenyőgyöngye és a Mátyáshegy felé közlekedő 65-ös és a 165-ös autóbuszon, a Németvölgyet és Farkasrétet elérő 59-es, 59A villamoson, valamint a zuglói 77-es trolibuszon is lehetséges a kerékpár szállítása.
 - November 4-étől 236-os és 236A jelzéssel új autóbuszjáratok indultak Pestszentlőrincen a Havana-lakótelep, az Üllői út térsége és a vecsési Market Central kedvezőbb közlekedési kapcsolatának biztosítására.
 - A 2013. évben is folytatódott a Budapest helyi közösségi közlekedés megrendelője, a Budapesti Közlekedési Központ elrendelése alapján az elsőajtós felszállási rend kiterjesztése az autóbusz és trolibusz hálózaton. Az intézkedés eredményeképpen, a jegyellenőrzés szigorításával a közösségi közlekedés bevételei emelkedtek, mely hozzájárul a budapesti fejlesztések megvalósításához, az üzemeltetés költségeinek fedezéséhez. A jegyellenőrzés mellett fontos szempont az utasok jegyhez jutásának biztosítása is, így 2013. szeptember 1-jétől a TW6000-es (Hannoveri) villamosokkal üzemeltetett vonalakon bevezettük a járművezetői jegyértékesítést, és novembertől kezdődően már valamennyi gumikeres járművön jegyhez juthatnak az utasok.
 - A Budapesten megvalósuló FUTÁR (Forgalomirányítási és Utastájékoztatási Rendszer) egyrésztől pontosabb információt szolgál a közösségi közlekedés járműveiről, a menetrendekről az utasok számára, másrészt elősegíti a meghirdetett közlekedési rend betartását, a forgalomirányítást, az esetleges forgalmi zavarok kezelését. A 2013. év fontos volt a rendszer fejlesztése során, hiszen a járművek legnagyobb részét ezen időszakban szerelték fel a fedélzeti eszközökkel (OBU), így járművezetőink munkájuk során mára a menetrend betartásához már valamennyi megállóhelyen pontos információval rendelkeznek.

Forgalombiztonság

A közösségi közlekedési szolgáltatás legfontosabb minőségi paramétere a biztonság, amely objektíven a balesetek számával jellemezhető.

2013-ban az összes baleset száma 7%-kal, a saját hibás balesetek száma 10%-kal növekedett, míg a saját hibás személyi sérüléssel járó balesetek száma 2%-kal csökkent a bázis időszak (2010-2012. január-december időszak adatainak átlaga) adataihoz viszonyítva.

Vis major események

A 2013. évben hazánkat sem kímélte az az árhullám, mely egész Európában gondokat okozott. Magyarország tekintetében minden eddigi rekordot megdöntő mértékű árvíz vonult le a Dunán, mely Budapest életében, közlekedésében is jelentős mértékű átalakításokat kívánt meg. Az árvíz érintette a H5 és a H7 HÉV vonalakat, a 2-es, valamint a 18-as és 41-es villamos vonalakat, illetve a 2-es metró egyes állomásait is (Batthyány tér, Kossuth tér), továbbá befolyásolta a hajójáratok közlekedését.

A H7 (csepeli) vonalon sebességkorlátozást kellett életbe léptetni a magas vízállás miatt, míg a H5 (szentendrei) vonalon a sebességkorlátozások és a folyamatos védekezési munkálatok mellett külön árvízi menetrend szerint, illetve operatíván elrendelt korlátozások mellett közlekedtek a vonatok. A legnagyobb árhullám levonulásakor a vonatok csak Margit híd felszín ideiglenes szolgálati helyig közlekedtek, az alagúti szakaszon a közlekedés letiltásra került.

A pesti oldalon a 2-es villamos közlekedését már az árhullám 6,5 m-es magasságánál részlegesen le kellett állítani a Lánchíd alagút elárasztása miatt. A híd budai alagútjában ennél később került sor a forgalom korlátozására, a járművek a Döbrentei térnél terelt útvonalon, Széll Kálmán tér irányában közlekedtek tovább.

A 2-es metróvonal Batthyány téri állomása az utasforgalom elől lezárásra került, a vonatok megállás nélkül áthaladtak. A lejtakna aljában található elzáró kapu bezárásával az állomás és így a metró vonalszakasz az esetleges vízelöntéstől védve volt.

Az árvíz során – a vis major helyzetre való tekintettel – a HÉV, a Villamos, valamint a Metró Üzemigazgatóság szakemberei folyamatos felügyeletet láttak el, ellenőrizték a biztonságos közlekedés-lebonyolítás valamennyi feltételének meglétét, továbbá részt vállaltak a város irányába történő védelem kiépítésében, a homokzsákfalak építésében. A Batthyány tér állomáson több lépcsős homokzsákfal, úgynevezett „nyúlgát” épült.

Az árhullám levonulását követően a sérült elektromos berendezések helyreállítását valamint a lánchídi

alagutak és a viadukt, továbbá az aluljárók, metró és HÉV állomások helyiségeinek takarítását, fertőtlenítését is el kellett végezni. Az árvíz során a Lánchíd pesti alagútjában a villamos, valamint Szépvölgyi út és Szentlélek tér között a HÉV pálya is meggyengült, a helyreállítási munkák a fővárosi finanszírozás függvényében kezdhetők meg. Az árvíz során a Lánchíd pesti alagútjában a villamos pálya is meggyengült, a helyreállítási munkák a fővárosi finanszírozás függvényében kezdhetők meg.

Az árhullámok, nagy esőzések hatására a 41-es villamos vonalával párhuzamosan futó Hosszúréti patak töltésrongáló hatása miatt azonnali intézkedésekre volt szükség. A patak a töltésoldalt folyamatosan és láncreakció-szerűen elmossa, így szükségessé vált annak szakszerű, hosszútávú védelemre alkalmas megtámasztása. Bár a patakmeder szabályozása nem képezi a pályafenntartási munkák részét, a Főváros döntése alapján a gabionos támfal megépítését a BKV Zrt. végeztette el. Sajnos a patak romboló hatása továbbra is fennáll, ezért a munkát folytatnunk kell azokon a szakaszokon, amelyeken a töltés-megerősítés még nem történt meg.

Rendezvények

- A rendkívüli utasforgalmat hozó Forma 1-es verseny idején (2013. július 26-28.) a H8-as (gödöllői) vonalán a HÉV hatkocsis szerelvényekkel közlekedett, és tartalékszerelvény is forgalomba állt.
- A Sziget Fesztivál 2013. Augusztus 7. és 12. között zajlott, azonban a programok már augusztus 5-től várták a résztvevőket. A fesztivál ideje alatt a H5-ös (szentendrei) HÉV sűrítve, folyamatosan (éjszaka Batthyány tér – Kaszásdűlő között) közlekedett, hatkocsis szerelvényekkel. Az 1 és 1A jelzésű villamosok szintén sűrített menetrend szerint közlekedtek. A Sziget Fesztivál rendkívüli utasforgalmát forgalmi ügyelettel és a biztonsági szolgálat segítségével szervezte és irányította a szakterület.
- Az augusztus 20-i tűzijáték idején jelentkező intenzív utasforgalmi igényeket a Metró és HÉV vonalakon a rendezvény előtt és után sűrített menetrendekkel, hatkocsis szerelvényekkel, meghosszabbított üzemidővel szolgálta ki Társaságunk.

- Szeptemberben ismét megrendeztük a BKV Zrt. Pongrácz úti troligarázs nyílt napját, ahol a tavalyi meglepetés, az ÁMG pótkocsi után most annak méltó párja, az Ikarus 60T is megtekinthető volt.
- Októberben szakmai bemutatóval egybekötött nyílt napon emlékeztünk meg a Dél-pesti garázs 30. évfordulójáról.
- 2013-ban volt 80 éves a budapesti trolibusz közle-

kedés. A BKV Zrt. A jeles évforduló megünneplését decemberben a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeummal közös szervezésben kiállítással, trolibuszos nyílt nappal és látványos ünnepi felvonulással tette emlékezetessé.



*A BKV Zrt. 2013.
évi gazdálkodása*



A BKV Zrt. 2013. évi gazdálkodása

A BKV Zrt. 2013. évben 142 201 millió Ft bevételt (értékesítés nettó árbevétele, egyéb bevétel, aktivált saját teljesítmények értéke, pénzügyi műveletek bevétele, rendkívüli bevétel) realizált, amely a 2012-es év bevételeinél 5 401 millió Ft-tal magasabb.

A BKV Zrt. 2004. évben kötött szolgáltatási szerződése 2012. április 30-án lejárt, a közszolgáltatás megszerzésével a tulajdonos a BKK Zrt. bízta meg. Ennek értelmében a menetdíjbevételek, az árkiegészítés, az agglomerációs és kerületi tömegközlekedési bevételek, a paraméterkönyvi szerződéses járatok bevételei, a fővárosi és állami működési támogatások, valamint az állami normatív támogatás a BKK Zrt. bevételeit képezik

A BKK Zrt. és a BKV Zrt. 2012. május 1-jétől Közszolgáltatási Szerződést kötött. A szerződés értelmében a BKK Zrt. belső szolgáltatóként veszi igénybe a BKV Zrt. által nyújtott teljesítményeket, amelyekért a bevételekkel nem fedezett indokolt költségei erejéig kompenzációt fizet. Az aláírt szerződés tartalmazta a fizetendő havi szolgáltatási díj kalkulációjának alapját adó kompenzációs módszertant, a megrendelt teljesítményt, a teljesítés feltételeit, a tervezési és beszámolási követelményeket, bonus/malus rendszert, kötbérezési tételeket.

2012. májustól a menetdíjbevételek, a jegyek és a bérletek értékesítése a BKK Zrt. hatáskörébe került. Ennek következtében a személyszállítási bevételek értéke bázis időszakhoz viszonyítva alacsonyabb a 2013. évben.

A szerződéses és egyéb szolgáltatások bevételének jelentős részét a különjáratok, a sikló és libegő bevétele adja, mely a 2013. évben hasonlóan alakult a bázis évhez viszonyítva.

Az üzemi, üzleti tevékenység bevétele (értékesítés nettó árbevétele, egyéb bevétel és aktivált saját tel-

jesítmények értéke) 4 101 millió Ft-tal növekedett, amely a bázis évhez viszonyítva 3%-os növekedést jelent.

Az egyéb bevételeknél a bázishoz és a tervhez viszonyítva is többletbevétel keletkezett.

Az üzemi ráfordítások 4 310 millió Ft-tal növekedtek az előző évhez képest, mely 3,2%-os emelkedést jelent. Az üzemi ráfordítások emelkedéséhez az M4 próbaüzemének megindulása és a bérfejlesztés mellett az amortizációs politika átalakítása is hozzájárult. Az üzemi ráfordítások 79%-át adó anyag- és személyi jellegű ráfordítások összegei a tervhez képest 2 112 millió Ft-os megtakarítás keletkezett a Társaság hatékonyságjavító intézkedéseinek hatására.

Az igénybe vett szolgáltatások felhasználása a tervtől minimális elmaradást mutat, míg a bázist 6,5%-kal haladta meg. A költségnövekedés oka az Alstom metrók karbantartási költségei, illetve az egyéb járműjavítások számának emelkedése a bázist jelentősen meghaladták. A költségek emelkedését okozta továbbá a 2012. évhez képest a jutalékok, közvetítói díjak, tervezési költségek, illetve az ügyvédi munkadíjak, perköltségek is többlet ráfordítást jelentettek a Társaságnak tárgyévben.

A személyi jellegű ráfordítások összességében a bázistól 1,3%-kal, a terv értéktől pedig közel 2%-kal maradnak el. A személyi jellegű ráfordítások csökkenésének alapvető oka, hogy a BKK Zrt.-nek átadott feladatokkal együtt a munkavállalók is átkerültek a Társasághoz, valamint megtörtént a 150 autóbust érintő kiszervezés. A 2013. évi bérköltség 0,7%-kal marad el a bázis időszaki értéktől.

Az egyéb ráfordítások mind a bázist, mind pedig a terv értéket is jelentősen meghaladták a 2013. évben.

Az emelkedést a jelentős céltartalék képzés és a nagyberuházásokhoz kötődő selejtezések okozták.

A Társaság üzemi eredménye a 2013. évben 2 969 millió Ft nyereség, mely 7 040 millió Ft-tal meghaladja a 2013. évi Üzleti Tervben előirányzott értéket.

A pénzügyi műveletek egyenlege a jelentős hitelállomány következtében jellemzően negatív. Ugyanakkor elmondható, hogy a bázist és a tervet alapul véve is pozitív irányú a változás tárgyévben a kamatok kedvező alakulása miatt. A tervhez viszonyítva az eredmény javulása megközelíti az 500 millió Ft-ot. A pénzügyi műveletek vesztesége összességében 4 317 millió Ft.

Az adózás előtti eredmény 2013-ban összességében 1 489 millió Ft veszteség, mely kisebb, mint a bázis érték, és a 2013. évi Tervben szereplő 8 935 millió Ft-os veszteségnél is lényegesen kedvezőbb.

A tervhez viszonyított kedvező eredményt a Társaság tárgyévben megtett hatékonyságjavító intézkedései következtében jelentkező megtakarítások eredményezték, amelyek mind az anyagjellegű, mind pedig a személyi jellegű sorokon megjelennek.

Energiagazdálkodás

Az energetikai szakterület alapfeladata a Társaságunk működéséhez szükséges energiafelhasználás optimalizálása, az energiaköltségek tervezése, elszámolása, az energetikai beszámolási rendszer működtetése, energetikát érintő gazdasági események elemzése, a szabadpiaci energiabeszerezések előkészítése és szakmai irányítása, valamint a villamos energia menetrendadási és földgáz-nominálási feladatok elvégzése.

Társaságunk a különböző ingatlanjaiban bérleti jogviszony alapján tartózkodó vállalkozások számára az energetikusok szakmai irányításával biztosítja az energia-továbbadást, amely alapján 2013-ban több mint 200 partner felé történt – havi számlázás melletti – energia továbbadás.

Társaságunk 2013. évi teljes energia költsége hozzávetőleg 23,3 Mrd Ft-ot tett ki, mely megközelítőleg 0,5 Mrd Ft-tal kedvezőbb értékű felhasználás az előző évi költségekhez mérten.

A villamos energia költségekben 326 millió Ft-os növekedés figyelhető meg, mely a fogyasztási volumen változásának hatására kb. 154 millió Ft-os, és a beszerzési egységár változásának következtében kb. 172 millió Ft többletköltség eredményeként képződött. Ennek negatív hatását azonban kompenzálta, hogy a vontatási gázolaj költség-felhasználásban a megelőző évhez képest 724 millió Ft-os (~6%) csökkenés következett be. A költség-megtakarítás nagyobb részben a felhasználási volumen, kisebb részben az egységár csökkenésének tudható be.

A vezetékes energiahordozók esetében a költségek emelkedését a szabadpiaci beszerzések szakmai irányításával, illetve helyi energiamegtakarítások elősegítésével sikerült mérsékelni. A megtakarítások alapvetően a villamos energia költségek csökkentésénél számszerűsíthetőek. A villamos energia felhasználás menetrendadása révén közel 280 millió Ft jóteljesítési prémium realizálódott, mely 119 millió Ft-tal meghaladta az előző évben realizált értéket. A teljesítmény-lekötések optimalizálása, mérőhelyek felülvizsgáltatása, meddő energia fogyasztások csökkentése, a tarifaváltások éves szinten 16 millió Ft megtakarítást eredményeztek. A Nagyváradi téri metróállomás peronja alatti üzemi tér földhőjét hasznosító hőszivattyú – 3,5 COP szám mellett – évi 1 380 000 Ft villamos energia megtakarítást biztosított.

Hatékonyságjavító intézkedések

2013 folyamán a BKV Zrt. A szerkezetátalakítás mellett további hatékonyságjavító intézkedéseket is végrehajtott, melyek összességében jelentős ráfordítás csökkenést eredményeztek.

A mérhető és dokumentálható hatékonyság növelő intézkedések kidolgozására és megvalósítására irányuló tevékenységek legfontosabb célja az adott körülmények között elérhető legjobb módszerek megtalálása:

- hatékonyságnövelés költségmegtakarítással/bevételnöveléssel, vagy
- az adott teljesítmény növelése azonos költség-szinten.

A végrehajtás során – a BKK Zrt. és külső partnerek véleményének figyelembevételével – a Főváros számára a lehető legelőnyösebb megoldások kivitelezése a cél. A keletkezett megtakarítások olyan területekre kerülnek visszaforgatásra, ahol további hosszútávon jelentkező megtakarítások érhetőek el, és a visszaforgatott erőforrások felhasználásával elért további megtakarításokat ismételten hatékonyságjavításra, valamint a műszaki állapotok javítására fordítjuk.

Ennek megfelelően a kezdetben megfogalmazott javaslatokra vonatkozóan széles körű vizsgálatok, elemzések kerültek elvégzésre, továbbiak kerültek megfogalmazásra, melyek eredményeként az egyes feladatok egy-egy jól definiálható csoportba sorolhatóak.

A feladatok jelentős hányadában elsődleges szerepet kaptak az energia megtakarítást célzó intézkedések (felhasznált energia mennyiségének csökkentése, elavult rendszerek korszerűsítése, korszerű technológiai megoldások alkalmazása) – a Társaság költségelemei közül az energiafogyasztás költsége a legnagyobb, és így ezen a területen található a legnagyobb költségcsökkentési potenciál –, melyek eredményei jól számszerűsíthetőek, biztosítva ezzel a megtakarítások kimutathatóságát. További hatékonyságjavulás a cél a feladatok visszavállalása esetén, a bonus/malus értékelést érintő, valamint a nem mérhető, utaskomfort növelését célzó területeken.





A BKK Zrt. eredményösszefoglalója

A BKV Zrt. eredményösszefoglalója

Eszközök

Az immateriális javak könyv szerinti értéke a bázis időszakhoz viszonyítva 196 millió Ft-tal növekedett, amelynek fő oka, hogy a tárgyidőszakban a beszerzésre fordított összeg meghaladta az éves amortizáció összegét.

Társaságunk vagyonában a használatba vett tárgyi eszközök értéke 286.592 millió Ft, amely az eszköz-érték 45,8%-a. A bázishoz viszonyítva ez az arány 0,4 százalékponttal növekedett.

A beruházások tárgyévi záró állománya 317.027 millió Ft, amely a nyitó értékhez viszonyítva 31.390 millió Ft-tal növekedett. A növekedés fő oka a 4-es metró beruházás, amely a záró beruházási érték 98,1%-át teszi ki.

A Társaság részesedéseinek záró állománya 956 millió Ft, amely 22 millió Ft-tal alacsonyabb a tárgyidőszak nyitó állományánál. A változást egyrészt a BKV Mozgólépcső Kft. beolvadása okozta (- 105 millió Ft), másrészt a BKV VJSZ Kft. értékvesztés visszairása (+ 84 millió Ft), valamint a BKV Panoráma Kft. értékvesztése (- 1 millió Ft). A BKV Közbeszerzés Kft. 2013. évben végelszámolás miatt kivezetésre került.

Az egyéb tartósan adott kölcsön záró állománya 203 millió Ft, amely 16 millió Ft-tal csökkent a bázis évhez képest. Törvényi előírásoknak megfelelően a rövid lejáratú egyéb követelések közé került átsorolásra a munkavállalók részére folyósított kölcsön 2014. évi esedékes törlesztése, mely 67 millió Ft.

A Társaság 2013. december 31-i készletállománya 3.198 millió Ft, amely 292 millió Ft-tal magasabb, mint a nyitó állomány.

A követelések záró állománya 5.118 millió Ft, ez az előző évhez képest 1.108 millió Ft-tal csökkent. Ennek döntő részét az egyéb követelések záró állományának csökkenése okozta. Az egyéb követeléseken belül a költségvetési kapcsolatokról eredő követelés aránya 90,4%.

A BKV Trade Kft. A 2013. évben értékesítésre került,

így a forgóeszközök között értékpapírral Társaságunk nem rendelkezik.

A Társaság pénzkészletének záró állománya 5.702 millió Ft, amely 4.069 millió Ft-tal magasabb a nyitó értékénél. A bankbetétek záró állományából 5.348 millió Ft az M4 metró finanszírozásához kapcsolódik.

A BKV Zrt. 2.536 millió Ft bevételt és 147 millió Ft költséget határolt el. Az aktív időbeli elhatárolások összege a 2013. évben 2.683 millió Ft, mely 1.780 millió Ft-tal magasabb a bázis időszaki összeghez képest.

Források

A Társaság saját tőkéjének állománya a beszámolási időszakban 20.637 millió Ft-tal növekedett, a saját tőke és jegyzett tőke aránya 105,8%.

Társaságunk a 2013. évben 1.999 millió Ft céltartalékot képzett és 1.410 millió Ft céltartalékot használt fel, így az előző években képzett, de fel nem használt céltartalékkal együtt a beszámolási időszak záró állománya 4.655 millió Ft.

A Társaság kötelezettségeinek záró állománya 118.800 millió Ft, amely az előző időszakhoz viszonyítva 431 millió Ft-tal növekedett. A hosszú és rövid lejáratú kötelezettségek arányában változás következett be, mivel a 2012. évben megkötött hitelszerződések teljes egészében hosszú lejáratúak voltak, de törlesztésük a 2014. és 2015. gazdasági években válik esedékessé, így a 2014. évi esedékes törlesztő részletek átsorolásra kerültek a rövid lejáratú hitelek közé, melynek összege 9.410 millió Ft.

A Társaságnak nincs 5 éven túli kötelezettsége.

A hosszú lejáratú kötelezettségek záró állománya 50.092 millió Ft, amely 13.393 millió Ft-tal alacsonyabb, mint a nyitó állomány. A változást egyrészt a hitelek és lízing következő évi törlesztő részleteinek átsorolása okozza, másrészt 3.200 millió Ft hitel visszafizetésre került sor.

A rövid lejáratú kötelezettségek záró állománya 68.708 millió Ft, amely 13.824 millió Ft-tal magasabb,

mint a nyitó állomány.

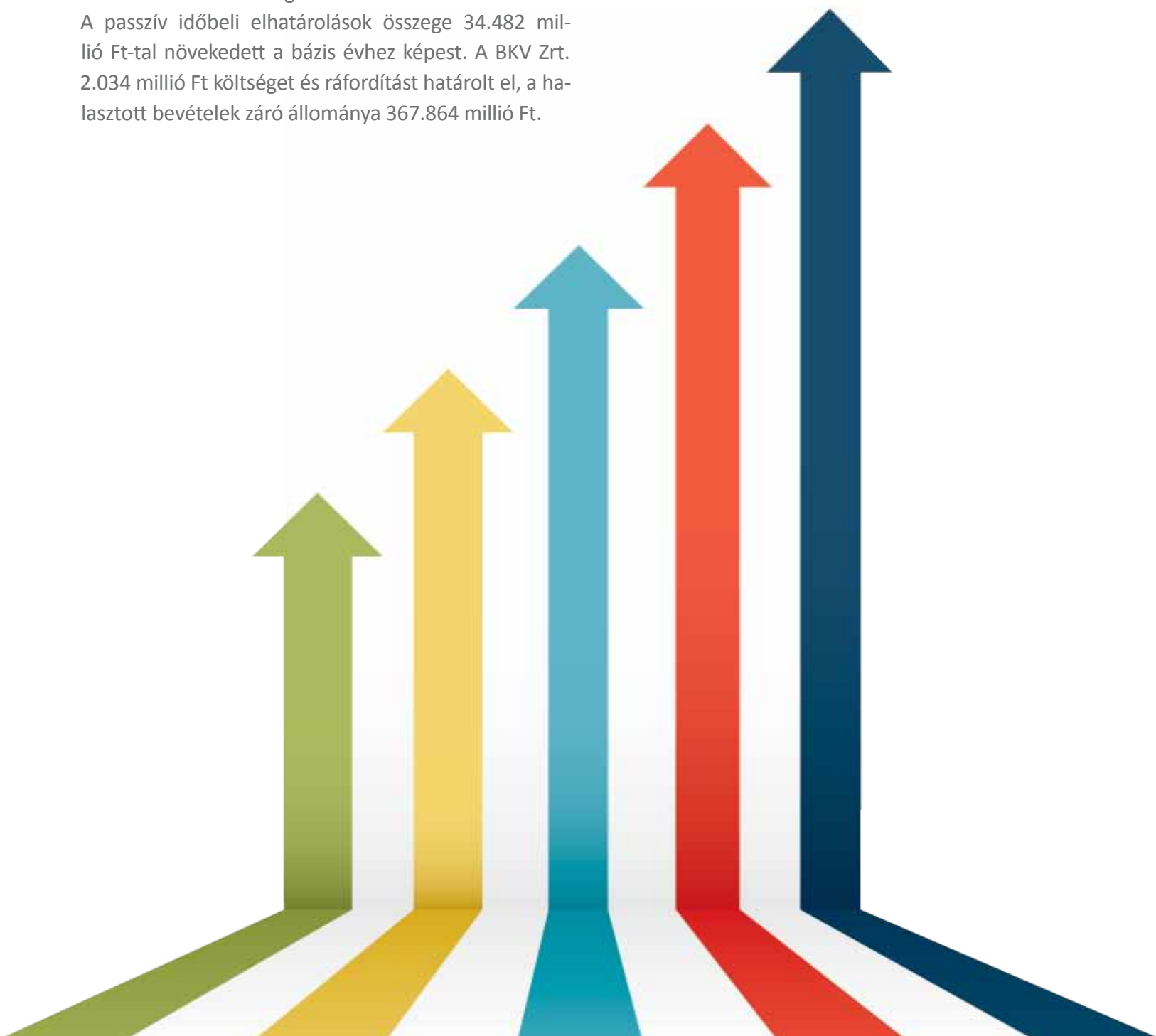
A rövid lejáratú kötelezettségeken belül a 2012. évhez viszonyítva nőtt a hitelek állománya 9.396 millió Ft-tal, a szállítói tartozás 787 millió Ft-tal, és az egyéb rövid lejáratú kötelezettségek összege 3.925 millió Ft-tal.

A rövid lejáratú kötelezettségeken belül a 2012. évhez viszonyítva csökkent a kapcsolt vállalkozásokkal szembeni kötelezettségek összege 262 millió Ft-tal, az egyéb részesedési viszonyban lévő vállalkozással szembeni kötelezettség 22 millió Ft-tal.

A passzív időbeli elhatárolások összege 34.482 millió Ft-tal növekedett a bázis évhez képest. A BKV Zrt. 2.034 millió Ft költséget és ráfordítást határolt el, a használt bevételek záró állománya 367.864 millió Ft.

Cash flow

A pénzeszközök záró állománya 4.069 millió Ft-tal nőtt az előző évhez képest, melynek oka az M4 projekthez kapcsolódó pénzeszközök növekedése. A befektetési tevékenység cash flow-ja – 75.999 millió Ft volt, amelynek egy részét a pénzügyi műveletekből származó cash flow finanszírozta (60.352 millió Ft). A működési cash flow összege 19.716 millió Ft.



Minőségbiztosítás



Minősegbiztosítás

Minőségirányítás az ISO 9001:2009-es szabvány szerint

A 2012 októberében kelt Minőségpolitikai Nyilatkozatban a vezérigazgató deklarálta: a BKV Zrt. A minőségirányítási rendszerét úgy alakította ki és fogja működtetni, hogy az megfeleljen partnerei elvárásainak, a hazai és nemzetközi előírásoknak, a törvényi követelményeknek, valamint biztosítsa a tevékenységeket végző területek eredményességét, elősegítve a minőségirányítási célok megvalósulását. A működés középpontjában a szolgáltatás minőségének folyamatos javítása áll, amelynek célja az utazóközönség elégedettségének növelése és a Megrendelő, BKK Zrt. által meghatározott közszolgáltatási követelmények jó színvonalon történő teljesítése. A BKV Zrt. 2013. évben kifejtett minőségirányítási tevékenységét is e politikában deklarált célok és értékek határozták meg.

A BKV Zrt. oktatási, illetve beruházási folyamatai, valamint az autóbusz vizsgaállomások minőségirányítási rendszereinek üzemeltetése a 2012. évi sikeres auditok után a 2013. évben is eredményesen folytatódott.

Az autóbusz vizsgaállomások tanúsító auditja 2013 júliusában, míg az oktatási és beruházási folyamatok felügyeleti auditjai 2013 decemberében sikeresen megvalósultak, így a BKV Zrt. 2013-ban három területen működtetett ISO 9001:2009-es szabvány szerint tanúsított minőségirányítási rendszert.

Tekintettel arra, hogy Társaságunk vezetése elkötelezett a minőségirányítás mellett, ezért célként fogalmazódott meg a BKV Zrt. Autóbuszszal és trolibuszszal végzett személyszállítási tevékenységének folyamataira vonatkozó minőségirányítási rendszer kiépítése, működtetése, tanúsíttatása, amely tevékenységeket a Társaság 2013 második felében megkezdte.

Környezetközpontú irányítási rendszer

A BKV Zrt. K-Ny Vontatási Szolgálat járműtelepére vonatkozóan 2011-ben, vezetői döntés alapján az MSZ EN ISO 14001:2005 szabvány szerinti környezetközpontú irányítási rendszer (KIR) került bevezetésre és tanúsításra való felkészítésre. A KIR kialakítását a környezetközpontú működés igényén túl az ALSTOM metró kocsik beszerzéséhez kapcsolódó banki feltétel is szükségessé tette. A bevezetést, sikeres tanúsítást igazoló tanúsítvány érvényessége 2015. július 12-ig szól.

2013 márciusában véglegesítésre került a KIR rendszer alapidokumentumát képező Környezeti Politika és Környezetirányítási Kézikönyv. A Politika rögzíti, hogy a K-NY Vontatási Szolgálat elkötelezett a környezetvédelem iránt, mely a vezetői filozófia elválaszthatatlan részét képezi, továbbá kötelezettséget vállal a környezetvédelmi teljesítmény folyamatos javítása iránt.

A K-Ny Metró Járműtelep tevékenységeire vonatkozó környezetközpontú irányítási rendszer első Felügyeleti auditja 2013 júniusában sikerrel zárult.

Közszolgáltatási Szerződés

A BKV Zrt. és a BKK Zrt. által 2012. április 28-án megkötött Közszolgáltatási Szerződés rendelkezik a menetrend szerinti személyszállítási közszolgáltatás ellátásának részletes szabályairól. A BKK Zrt., mint Megrendelő, a BKV Zrt. pedig, mint Szolgáltató vesz részt a rendszerben. A megfelelő színvonalú szolgáltatás ellátását a Megrendelő által megfogalmazott elvárások, illetve az azokhoz kapcsolódó motiváló/szankcionáló eszközök alkalmazása ösztönzi.

A Közszolgáltatási Szerződést a felek 2013 folyamán kétszer is módosították, 2013 júniusában és 2013 októberében. Utóbbi alkalommal egyúttal a 2013–2014-es menetrendi évre szóló Éves Megállapodás is

hatályba lépett. Az Éves Megállapodás rögzíti a Megrendelői elvárásokat, és az ehhez kapcsolódó finanszírozási feltételrendszert. A módosítás során a Közszolgáltatási Szerződésből az Éves Megállapodásba kerültek át azon fejezetrészek, amelyek az adott menetrendi évhez kapcsolódnak szorosabban, mint például a minőségi mutatókat értékelő Bonus-Malus rendszer és a kötbérek megállapításának esetei.

A 2013-2014. menetrendi évre vonatkozó Éves Megállapodásban konkrétan szerepel a Bonus-Malus értékelés alapjául szolgáló menetteljesítési index kiszámításának módszere. Emellett a minőségi mutatók közül a baleseti helyzetet figyelembe vevő indikátorra is Bonus-Malus rendszer került kialakításra az autóbusz, a trolibusz és a villamos ágazat tekintetében. A HÉV és a metró ágazatokat a zártpályás működés sajátosságaiból adódóan nem kell értékelni ezen indikátor keretében. A Megállapodás értelmében a 2013-2014-es menetrendi évben csak regisztrálni és kiértékelni volt szükséges a baleseti statisztikai adatokat, pénzügyi elszámolás még nem kapcsoló-

dott az értékelés eredményéhez.

A kötbérek esetében elsősorban az utastájékoztatásra, az esztétikai megjelenésre, a tisztaságra, a biztonsági elemekre, az utastér fűtésére, hűtésére és szellőzésére, a menetrendi pontosságra és az utazási komfortra vonatkozó kötbértételek pontosítása, illetve beépítése történt meg.

A Szerződésben rögzített rendszeres és eseti jelentési kötelezettséget rendben teljesítette a Társaság. Havi rendszerességgel megküldésre kerültek a BKK Zrt. felé a pénzügyi helyzetre vonatkozó adatok, negyedévente pedig megtörtént a személyszállítási teljesítmények és a menetteljesítési index részletes értékelése is.

A Megrendelő igényeinek és az utasok elvárásainak Társaságunk mindjobban igyekezett megfelelni, ezt jól tükrözi a menetkimaradások számának alakulása, amelynek alacsony mértékére tekintettel jelentős Bonus eredményt sikerült elérnünk a 2013-2014-es menetrendi év során.





Turisztika

Turisztika

A BKV Zrt. régóta kiemelt figyelemmel támogatja a turizmust. 2013-tól a Budavári Sikló, a Zugligeti Libegő, a dunai hajózás, a különjárat és a nosztalgia közlekedés koordinációja egy divízió belül történik. A hajózást és a nosztalgia közlekedést – a közszolgáltatás részeként – a BKK Zrt. rendeli meg, a többi, fent említett tevékenység piaci szolgáltatásként működik.

Budavári Sikló és Zugligeti Libegő

Az éves bevétel – természetesen a Sikló kiegyensúlyozott „termelésével együtt” – több mint (nettó) 90 m Ft-tal emelkedett a 2012-es évhez képest. A forgalom további növelése érdekében több együttműködési folyamatot is elindítottunk külsős partnerekkel.

Különjárat és nosztalgia közlekedés

A különjárat tevékenységet új alapokra helyeztük, csökkentettük az indokolatlan kedvezményes járatok körét, a különjárat autóbuszok karbantartási feladatainak jó részét Budapest közelébe helyeztük át a szerződött vidéki szervizből – ezek eredményeként jelentősen javultak az eredményeink. Nőtt a megrendelések és hasznos km-ek száma, ezzel a bevétel is, 39%-kal.

A nosztalgia közlekedés 2013. november 1-től a Fővárosi Közgyűlés határozata értelmében a közszolgáltatás része lett.

Dunai hajózás

A Közszolgáltatási Szerződés részévé vált D11, D12, és D13-as hajójárat folyamatosan növekvő utasforgalmat bonyolított le, viszont a 2013. június elején az egész Európát sújtó, 100 éve nem tapasztalt árvíz miatt hosszabb üzemszünetet kellett tartanunk. Az árvíz – köszönhetően hajósaink szaktudásának és összefogásának – nem okozott nagyobb anyagi kárt eszközeinkben.

A Soroksári Duna-ágban tovább üzemeltettük a kompjáratot.





Társasági Kapcsolatok

Társasági Kapcsolatok

A 2013-as évben is különös hangsúlyt fektettünk arra, hogy értékeinket megóvjuk, és egyben megismertessük a nagyközönséggel. Múzeumaink, nyílt napjaink, jubileumi megemlékezéseink, közleményeink mind arról szólnak, milyen nagy becsben tartjuk a budapesti közlekedés történetét, jelenét és jövőjét egyaránt.

A Szentendrei Városi Tömegközlekedési Múzeumunkban és a Deák téri Földalatti Vasúti Múzeumunkban állandó és időszakos kiállításokkal várjuk azokat, akiket érdekel a főváros közlekedésének múltja. A belváros szívében működő múzeumunk büszkesége, hogy a TripAdvisor, a világ egyik legnagyobb utazási portálja „Ajánlott” besorolással minősítette a BKV kiállítási terét, ahol különleges helyszínen, az eredeti alagútszakaszban megnyitott tárlat az európai kontinens első – 1896. május 2-án átadott – földalattijának állít emléket, és ahol az évet a 2012 decemberében nyílt, FUTOUR című időszakos kiállításunk meghosszabbításával indítottuk. A Moholy-Nagy Művészeti Egyetem együttműködésével létrejött kiállításon makettek és tervrajzok segítségével megismerhettük, hogyan látják a ma formatervezői a jövő járműveit és közlekedését. Azonban nemcsak szakmai kiállítással vártuk az érdeklődőket: második BAM (BKV-s Amatőr Alkotóművészek) kiállításunkon amatőr írók, festők, grafikusok, gobelin vagy éppen ékszerkészítők, fafaragók, keramikusok és fotósok állították ki munkáikat, hiszen fontosnak tartjuk megmutatni, hogy bár mind BKV-sok vagyunk, milyen színes, kreatív csapat együttműködése a fővárosi közlekedés fenntartása.

Fotós meneteinkkel egész évben igazi csemegével szolgáltunk a közlekedésbarátoknak. Nostalgia és ma is futó villamosokkal róttuk Budapest útjait olyan vonalakon, amelyeken az adott villamos nem szokott járni, így utánozhatatlan felvételek készülhettek egy-egy ilyen túrán. Tavasztól pedig egy nostalgia Ikarus 180-as autóbusszal is utazhattak a közlekedés szerelmesei a Széll Kálmán tér és a BKV szentendrei múzeuma között.

Ebben az évben csatlakoztunk a 100 éves épületek ünnepéhez. A programhoz kapcsolódva száz éves nosztalgiavillamost indítottunk mindazoknak, akik azt is tudni szeretnék, milyen lehetett a századelőn Budapest utcáin villamosozni.

Rendezvényeinken színes programokat kínáltunk egész évben kicsiknek és felnőtteknek egyaránt. Gyermeknapunkon, nyílt napjainkon (az Angyalföldi kocsiszínben, a Fogaskerekű Vasút telephelyén, a Kelenföld kocsiszínben és a Villányi úti áramátalakító gépházban, a 30 éves Dél-pest Autóbuszgarázsban) és azokon a – mások által kezdeményezett - nagyobb rendezvényeken, amelyekhez a BKV is csatlakozott (Múzeumok Majálisa, Kulturális Örökség Napjai, Magyar Dal Napja – Dallamos Villamos) mindenki megtalálta a kedvére való érdekességet, játékot.

Az elmúlt évek hagyományaihoz híven idén is új időszakos kiállítás megnyitásával vártuk látogatóinkat a Múzeumok Éjszakáján. Ezúttal igazi kuriózzal találkozhattak látogatóink: a világ közlekedési társaságainak egyenruháiból mutattunk be válogatást.

Ahogy eddig is, 2013-ban is szívesen álltunk olyan kezdeményezések mellé, amelyeket a társadalmi felelősségvállalás jegyében támogathattunk és amelyek színesebbé, jobbá tették az utazást, vagy éppen környezetünket, hangulatunkat. Ilyen volt például, amikor gerillakötők kötötték, horgolták be egyik 49-es villamosvonalon közlekedő járművünket.

Örömmel rendeztük meg a II. Villamosvezető Európa-bajnokságot, hiszen címvédőként indulhattunk az idei versenyen, ahol a második helyen végeztünk.

Az Anglia elleni 6:3-as mérkőzés 60. évfordulója alkalmából az Alstom Hungária Zrt. kezdeményezésére, Budapest Főváros Önkormányzata, a BKV és a BKK két Metropolis metrószerelvényt nevezett el a világklasszis sportolókról. Így két új metrókocsi viseli a legendás nemzeti tizenegy két tagjának, Buzánszky

Jenőnek, az Aranycsapat jobb-hátvédjének és Grosics Gyulának, az Aranycsapat kapusának nevét.

Decemberben ünnepi menet és konvoj indult a fővárosi trolibusz-közlekedés 80. évfordulója alkalmából Óbudán az első budapesti trolibusz útvonalán.

Év végéhez közeledve elindítottuk a Télapó trolit és immár ötödik alkalommal az ünnepi időszak igazi díszét, a karácsonykor közlekedő Fényvillamost is, amely már nemzetközi hírnévnek is örvend.

Ettől az évtől újabb kommunikációs csatornán érjük el utasainkat és a közlekedés iránt érdeklődőket: elindult facebook oldalunk, ahol a BKV-val kapcsolatos hírek, újdonságok, érdekességek olvashatók.

Egy közel 12 ezer fős vállalatnál a közösségi élményeknek, programoknak is nagy szerepe van abban, hogy olajozottan működjön ez a nagy, a főváros közlekedéséért felelős „gépezet”. Ezért a kollégák körében nagy népszerűségnek örvendő BAM kiállítás mellett 2013-ban is megszerveztük a már hagyománnyá váló focibajnokságunkat és főzőversenyünket.

A társasági kapcsolatok ápolásának egyik megnyilvánulása az ügyfelekkel történő kapcsolattartás. Ennek keretében Társaságunk - a hatályos rendelkezéseknek megfelelően - back-office jellegű koordinációs tevékenységet lát el, mely magában foglalja az ügyfélbejelentések hatásköri vizsgálatát, a tartalmi vizsgálatok koordinációját szakterületeink és a Budapesti Közlekedési Központ (BKK) Ügyfélszolgálatá között.

Társaságunk végzi a budapesti közösségi közlekedés teljeskörű talált tárgy kezelését, vagyis a BKV-n kívül a Budapesti Közlekedési Központ (BKK), valamint a BKK alvállalkozói területein, járművein megtalált tárgyakkal kapcsolatos ügyintézés. 2013-ban 8.872 db talált tárgy került a kezelőség hatáskörébe, ennek mintegy 36%-a (3 183 db) került vissza a tulajdonosához.

Oktatás

Az utasok és a megrendelő részéről elvárt minőségű szolgáltatás alapjai a járművezetők és valamennyi forgalom lebonyolításában résztvevő munkatársak belső szervezésű képzése során teremthetők meg. Munkatársaink szakmai továbbképzése, a folyamatosan változó jogszabályoknak való megfeleltetése, munkakör ellátásához szükséges kompetenciák megszerzése, menedzsment nyelvi képzése, valamint felsőfokú és posztgraduális oktatása külső szervezésű képzési formákban valósult meg. Az ismeretbővítő és időszakos oktatásokon a szolgáltatói magatartás témakörén belül minden esetben kiemelt hangsúlyt kapott az utastájékoztató, a konfliktuskezelés, valamint a forgalom- és vasútbiztonság.

Az újonnan felvett járművezetők tanfolyamának keretében beillesztett a szakterület egy külön, csak kifejezetten a szolgáltatói magatartásra irányuló tréninget, amelyen a leendő járművezetőket előre felkészítjük a munkavégzésük során várhatóan jelentkező rendkívüli helyzetek kezelésére. A 2-es és 4-es metró forgalmi és műszaki személyzetének átképzése, alapképzése, az új utasításrendszer oktatása és hatósági vizsgára történő felkészítése kiemelt feladatot jelentett 2013-ban.

A szakiskolai tanulók akkreditált gyakorlati képzőhelyeként különböző szakmák elsajátításában az utánpótlás nevelésében és oktatásában is részt veszünk, ezáltal csökkentve a Társaságunk kötelező szakképzési hozzájárulási kötelezettségének mértékét.



Átlagos állományi létszám

<i>Megnevezés</i>	<i>2012. évitény</i>	<i>2013. évitény</i>	<i>Index bázishoz</i>
	(fő)	(fő)	
1. Gazdasági vezetők	313	317	101,3%
2. Egyetemi főisk.képz.fogl.	320	326	101,9%
3. Egyéb felsőf.középf.fogl.	883	828	93,8%
4. Irodai ügyviteli foglalkoztatott	199	150	75,4%
Szellemi összesen (F 1+2+3+4)	1 715	1 621	94,5%
5. Szolg.jell.fogl. segédvez.nélk.	439	238	54,2%
6. Mezőgazdasági foglalkoztatott	0	0	0,0%
7. Ipari, építőipari foglalkoztatott	2 850	2 990	104,9%
8. Gépkezelők összesen	1 071	1 167	109,0%
9. Szakképz. nem igénylő fogl.	282	268	95,0%
Fizikai összesen jv. és segédvez. nélkül	4 642	4 663	100,5%
Teljes munkaidős összesen (járművezető és segédvez.nélk.)	6 357	6 284	98,9%
Villamos járművezető	907	889	98,0%
Trolibusz járművezető	326	314	96,3%
Autóbusz járművezető	3 159	2 907	92,0%
HÉV járművezető	134	130	97,0%
FAV járművezető	67	65	97,0%
METRÓ járművezető	259	266	102,7%
Tömegközlekedési járművezető összesen:	4 852	4 571	94,2%
METRÓ segédvezető	80	77	96,3%
Tömegközlekedési járművezető és segédvezető összesen:	4 932	4 648	94,2%
Fizikai összesen (F 5+6+7+8+9)	9 574	9 311	97,3%
Teljes munkaidős összesen	11 289	10 932	96,8%

Éves jelentés 2013