MOZGÁSBAN

LV. ÉVFOLYAM, 2023. I. SZÁM

150 ÉVES BUDAPEST

BKV ZRT
BKV. ÖNNEK JÁR.

INTERJÚ: DR. DÖBREI ISTVÁN

5LETMENEDZSMENT - A DÍJAZOTTAK

A VÜI 10 ÉVE

HOZZ EGY ÚJ KOLLÉGÁT

ÉS MEGEMELT ÖSSZEGGEL HONORÁLJUK!

Számos nyitott pozíciónk van, ahova várjuk a jelentkezőket, ezért kérjük, járj nyitott szemmel! Ha úgy látod, hogy családodban, ismeretségi vagy baráti körödben valaki belepasszolna a BKV csapatába, ne habozz, hozz össze minket!

Mindenkinek jól jön az extra bevétel. Segíts nekünk, és mi megháláljuk!

BKV ZRT
BKV. ÖNNEK JÁR.

	BELSŐ AJÁNLÁSSAL TOBOROZHATÓ MUNKAKÖR MEGNEVEZÉSE	AJÁNLÁSI DÍJ MÉRTÉKE (BRUTTÓ) FT/FŐ	
1.	**AUTÓBUSZVEZETŐ** (munkaviszony létrejöttekor van "D" kategóriájú jogosítványa és "GKI" igazolványa)	**250 000**	
	AUTÓBUSZVEZETŐ TANULÓ (munkaviszony létrejöttekor van "D" kategóriájú jogosítványa, de nem rendelkezik "GKI" igazolvánnyal)	**200 000**	
	AUTÓBUSZVEZETŐ TANULÓ (munkaviszony létrejöttekor csak "C" kategóriájú jogosítvánnyal rendelkezik)	**150 000**	
	TROLIBUSZVEZETŐ (munkaviszony létrejöttekor van "TR" kategóriájú jogosítványa)	**250 000**	
	TROLIBUSZVEZETŐ TANULÓ (munkaviszony létrejöttekor "C" kategóriájú jogosítvánnyal rendelkezik)	**150 000**	
	KÖZÚTI VASÚTIJÁRMŰ VEZETŐ (munkaviszony létrejöttekor van érvényes közúti vasútijármű vezető engedélye)	**250 000**	
	KÖZÚTI VASÚTIJÁRMŰ VEZETŐ TANULÓ	**150 000**	
	vasúti üzemeltetési szakterületeken munkát vállaló frissen végzett szakiskolai gyakornok bármely műszaki munkakörben történő foglalkoztatása esetében	**100 000**	
		rendelkezik 3 év releváns szakmai tapasztalattal	NEM rendelkezik 3 év releváns szakmai tapasztalattal
2.	azon munkakörök, melyeket hirdetés útján, **A HIRDETÉS MEGJELENÉSÉTŐL SZÁMÍTVA 1 HÓNAPON BELÜL NEM SIKERÜL A SZÜKSÉGES LÉTSZÁMBAN FELTÖLTENI** az előírt képzettséggel rendelkező munkavállalóval	**150 000**	**100 000**

Tisztelt Munkatársak, kedves Kollégák!

Szeretném hinni, hogy – dacára az irodákban kényszerűen vállalt téli homeoffice-rendszernek – azzal a lendülettel kezdtük meg az újévet, ahogy az óévet befejeztük. A BKV-hoz igencsak illő lendületet láttam ugyanis abban, hogy 14 éve létező hatékonyságnövelő programunk – igen gyorsan reagálva arra a kényszerpályára, amely világszerte az energiagazdálkodást érinti – tavaly Ötletmenedzsment néven megújult. A részvétel széles körű volt, és újfent azt az elhivatottságot sugározta, amit évről-évre megmutattok az extrém helyzetek kezelésében. Szinte minden igazgatóságról érkezett olyan javaslat, amely a BKV szolgáltatási színvonalának növelését, a költségek csökkentését célozza.

Mindannyian büszkék lehetünk azokra a kollégákra, akik napi feladataik és személyes gondjaik mellett tudásukat, kreativitásukat felhasználva újítási javaslataikkal, elképzeléseikkel részt vettek a programban. Nem csak az energiamegtakarítás témájában érkeztek eredeti ötletek, de az energiaválság miatt ezeket éreztük a legaktuálisabbnak. Kiváló javaslatokat küldtetek emellett a forgalomszervezés és a járműkarbantartás egyszerűsítésére, a munkahelyi közérzet javítására, a közösségépítésre, digitalizációs megoldásokra, a szolgáltatás színvonalát emelő-, vagy éppen költségcsökkentő műszaki-, technológiai megoldásokra is. Elmondhatom, hogy megérte ötszörösére emelni a program díjazását!

Bolla Tibor
vezérigazgató

A díjátadón büszkén fogtam kezet azokkal a Kollégákkal, akik ötleteikkel a BKV fennmaradását segítik és elismertségét erősítik. Biztos vagyok benne, hogy hagyományt teremtettünk az első Ötletmenedzsment gálával, és ezúton is gratulálok a nyertes pályázatok benyújtóinak!

TARTALOM

HÍREK 4
JOGI ESETEK 7
INTERJÚ: DR. DÖBREI ISTVÁN 8
A METRÓ GYERMEKI MISZTIKUMA 10
JOGSI NÉLKÜL NEM MEGY 11
A BKV ENERGIAMEGTAKARÍTÁSI INTÉZKEDÉSEI 12
MINDENHOL JÓ, DE A LEGJOBB OTTHON? 14
5LETMENEDZSMENT VERSENY 15
10 ÉVES A VÜI 18
KÖZLEKEDJÜNK KERÉKPÁRRAL 20
ÉLETMENTŐ SOFŐRÖK 22
BUDAPEST HATÁS A VÁRMÚZEUMBAN 24
BUDAPESTI TAVASZI FESZTIVÁL 25
BUDAPEST TE CSODÁS! 26
TOP 10 NOSZTALGIAVILLAMOS 28
RETRÓ 30

NEMZETKÖZI ESÉLYEGYENLŐSÉGI NYILATKOZATHOZ CSATLAKOZOTT A BKV A Nemzetközi Tömegközlekedési Szövetség (UITP) felhívására a BKV is csatlakozott az akadálymentes és mindenki számára elérhető közösségi közlekedési rendszerek kialakítását ösztönző Leccoi Nyilatkozathoz.
A UITP, a Szövetség a Segítő Technológiák Előmozdításáért Európában (AAATE) és az Önálló Életvitel Európai Hálózata (ENIL) képviselői az olaszországi Leccoban egy olyan nyilatkozatot állítottak össze, ami megerősíti az érdekelt felek elkötelezettségét a biztonságos, mindenki számára akadálymentesen elérhető közösségi közlekedés iránt.

MEGVAN A 2023-AS BÉRMEGÁLLAPODÁS Februárban megszületett a bérmegállapodás, amit február 21-én az Igazgatóság is jóváhagyott. Ennek értelmében a BKV-s alapbérfejlesztés mértéke átlagosan 15%, amely az alábbiak szerint lett végrehajtva: a főállású munkavállalók személyi alapbérfejlesztésének mértéke 2023. február 1. napjától minimum 12%, de 13-16 HAY munkaköri szinteken 15%, illetve 7-12 HAY munkaköri szinteken 16%.

MOZGÁSBAN MAGAZIN DIGITÁLISAN IS A fenntarthatóság és környezetvédelem érdekében végzett munkánk eredményeként februárban elfogadták a BKV Frissített Környezetvédelmi Nyilatkozatát. A fenntartható jövő érdekében továbbra is igyekszünk minél több területen olyan eljárásokat alkalmazni, amely a BKV zöldítését célozzák, ezt szolgálja többek között az is, hogy a belső hálózaton elérhető a magazin elektronikus változata.

SZAKMAI NAPOT RENDEZTÜNK AZ ÓBUDAI AUTÓBUSZGARÁZSBAN Február 18-án „autóbuszos” szakmai napra vártuk a 16. életévüket betöltött érdeklődőket az Óbudai Autóbuszgarázsban. A toborzást elősegítő rendezvényen szakértő kollégáink mutatták be a garázs műszaki és forgalmi életét, a különböző munkaköröket, a szabad pozíciókat, és a BKV-s munkavállalói élet előnyeit. A látogatók 7 állomásos kiscsoportos vezetett bejáráson ismerhették meg az ott zajló összetett munkafolyamatokat.

Hírek

BÚCSÚZTAK AZ UTASFORGALOMBÓL AZ IKARUS 435T ÉS AZ MAN NGE 152 TÍPUSÚ TROLIBUSZOK

Az új Solaris-Skoda Trollino trolibuszok fokozatos forgalomba állásának köszönhetően a BKV Zrt. kivonta az utasforgalomból az Ikarus 435T és MAN NGE 152 típusú csuklós trolibuszait.
A járművek utolsó példányaival 2023. március 7-10. között lehetett utoljára utazni – minden nap másik vonalon: a 75-ösön, a 7-esen, a 82A-n és a 80-ason.
Az utolsó üzemnapon, március 10-én, pénteken 21:20 és 21:50 között a Csertő utcai végállomáson biztosítottunk lehetőséget az érdeklődőknek és a rajongóknak a két jármű közös fotózására. Ezt követően a trolibuszok utolsó útjukra indultak a Zách utcai telephelyre.

MEGNYÍLT A HUNGÁRIA MUNKÁSSZÁLLÓ A teljeskörűen felújított munkásszálló a mai kor követelményeinek megfelelő, modern és felszerelt, saját konyhás és fürdőszobás, galériás szobákkal várja az oda beköltöző BKV- és VJSZ-es munkavállalókat. A szobák klimatizáltak és tévékészülékkel, hűtőszekrénnyel, mini konyhával is felszereltek.
A Hungária munkásszálló címe: 1087 Budapest, Brüll Alfréd u. 1. Az elhelyezés térítésidíj-fizetési kötelezettséggel jár.

ÚJABB TÚRA A TERMÉSZETJÁRÓ SZAKOSZTÁLLYAL Január 28-án jó hangulatban zajlott az idei év első túrája, amelyet a Visegrádi-hegység egyik legszebb, legvadregényesebb, szűk, kanyonszerű szurdokába, a Holdvilág-árokba szervezett a Természetjáró Szakosztály.
A kirándulás a hideg téli időjárástól függetlenül remekül sikerült, kicsik és nagyok egyaránt élvezettel teljesítették, még az óriás vaslétra sem okozott gondot, mely talán a szurdok legkalandosabb pontja volt.
A további túrákról hamarosan a belső kommunikációs csatornákon és a szakosztály Facebook oldalán (*BKV Előre SC Természetjárók | Facebook*) tájékozódhatnak.

KÖSZÖNET KONCERT A DEÁK FERENC TÉR METRÓÁLLOMÁSON
Az M3 metróvonal megújult Deák Ferenc tér állomása másfél héttel a hivatalos átadó előtt, január 11-én egy estére koncertteremmé alakult. A Budapesti MediCantare Vegyeskar és a Vox Insana Kamarakórus közös előadásában felcsendülő dallamok a köszönet hangjai voltak.
Az M3-as metró történetében első alkalommal fordult elő, hogy egy állomás koncertnek adott helyet. A közönség a metrófelújítás tervezőiből, irányítóiból, szervezőiből és aktív résztvevőiből állt. A közel nyolcvan előadó, énekesek, hangszereskísérők és karvezetők birtokba vették az alkalmi koncertteret és a közönség élvezhette a közismert komoly- és könnyűzenei darabokból álló színes programot.

BKV-S AJÁNDÉKTÁRGYAK AZ AKÁCFA U. 22-BEN Február 1-től a BKV Székházban található ajándéktárgy és relikvia értékesítési pontját új üzlet váltja fel. Az új cím, Akácfa utca 22. (közvetlenül az utcáról nyíló helyiségben).
A közösségi közlekedés rajongói mostantól itt is átvehetik webshop megrendeléseiket, árverésen megnyert relikviáikat, illetve személyesen válogathatnak színes kínálatunkból.
A BKV-székházzal szemben található üzletünkben hétfőtől-csütörtökig: 10:00-15:00 óra között, pénteken pedig hosszított nyitvatartással: 7:30-14:00-ig várjuk az érdeklődőket.
Ajándéktárgyak vásárlására természetesen múzeumaink és webshopunk továbbra is rendelkezésre áll.
Új termékeink a webshop oldalunkon érhetők el: www.bkv.hu/webshop

ÁTADTUK A DEÁK FERENC TÉR ÉS FERENCIEK TERE METRÓÁLLOMÁSOKAT Az M3 metróvonal középső szakaszának megújult, Deák Ferenc tér és Ferenciek tere állomásait január 23-án adtuk át az utasforgalomnak, így Kőbánya-Kispest és Deák Ferenc tér között már metró szállítja az utasokat. A Deák Ferenc tér kiemelt fontosságú közlekedési csomópont, mivel három metróvonal között biztosít átszállási lehetőséget. Mindkét belvárosi állomás akadálymentesen elérhető, így ismét bővül az egyenlő esélyű elérhetőség a közösségi közlekedésben.
Bolla Tibor, a BKV Zrt. vezérigazgatója – Karácsony Gergely főpolgármester és Navracsics Tibor miniszter társaságában – az átadáson kiemelte, hogy az újabb két belvárosi állomással a végfázisában jár az M3 metrófelújítás, májusban már egy kívül-belül újjászületett, modernizált, akadályoktól mentes, biztonságosabb vonalon közlekednek a szerelvények Újpesttől egészen Kőbánya-Kispestig. A Ferenciek terén szintén ferdepályás felvonó biztosít akadálymentes kapcsolatot, míg a Deák Ferenc téren egy nagykapacitású, hagyományos lift épült, ami egyben egy harmadik kijáratot jelent az állomás területéről.
Márciusban megnyílnak az utasforgalom előtt az Arany János utca és Nyugati pályaudvar, valamint a Dózsa György út állomások, már akadálymentes elérhetőséggel. Májusban pedig visszakapja az utazóközönség a teljes, megújult és akadálymentes M3 metróvonalat.

A MAGYAR KULTÚRA NAPJA A FERENCVÁROSI METRÓMEGÁLLÓKBAN A BKV, a BKK, valamint a Ferencvárosi Művelődési Központ és Intézményei együttműködésének köszönhetően 2023. január 20-án – immár hagyományosan – rövid kulturális programokkal vártuk utasainkat az M4 Kálvin téri és Fővám téri állomásainak galériáján.
A magyar kultúra napját 1989 óta ünnepeljük arra emlékezve, hogy – a kézirat tanúsága szerint – Kölcsey Ferenc 1823-ban, január 22-én tisztázta le Szatmárcsekén a Himnuszt. Ezen jeles alkalomból szerte az országban, így a fővárosban is – a magyar kultúra széles palettájából merített – számtalan bemutató közül válogathatunk.
A BKV utasai számára már nem meglepetés, hogy a metróra várakozva zenés-, táncos produkciókkal, vagy minikoncert-sorozattal találkozhatnak, hiszen régóta helyet adunk ezeknek a kezdeményezéseknek, illetve együttműködünk különböző művészeti csoportokkal, színházakkal, és koncertek szervezőivel.

A BKV MINT NEMZETKÖZI SZEREPLŐ
A BKV logó láttán talán senkinek eszébe sem jutna, hány szállal kötődik társaságunk a nemzetközi szakmához. Nem kell messzire menni, csak a közvetlen környezetünkben szétnézni: a francia és orosz metrót, a német és spanyol villamost, a német és korábban svéd, holland buszt kollégáink vezették, vezetik és tartják karban. Ehhez megfelelő, külföldön is elismerésre méltó szakmai tudás, hozzáértés szükséges.
Világelsők között voltunk a kisföldalatti építésekor, a sikló megvalósításakor, bevéstük nevünket még a 19. század történelmébe az első belvárosi villamosvonal, valamint a fogaskerekű elindításával is. Szerencsére mindez nem merült feledésbe, és számos megkeresés érkezik hozzánk ezek fotózására, filmezésére, de a mai BKV is érdekli a külföldieket. Március közepén például egy külföldi egyetemista csapat érkezett hozzánk a cég megismerésének szándékával. A francia köztelevízió turisztikai jellegű riportja a siklóról a Valentin nap közeledtének alkalmából készült, és azt írta a szervező, hogy szívesen visszajönne másik tévés csapattal is.
Kollégáink jelen vannak a Nemzetközi Tömegközlekedési Szövetség (UITP) különböző szakbizottságaiban, van, aki választott tisztséget is betölt. Az ott tartott prezentációk, eszmecserék alkalmával a külföldi kollégák betekintést nyerhetnek a nálunk folyó munkába.
Mindannyian büszkék vagyunk a nemzetközi villamosvezetői verseny megmérettetéseire is.
A BKV tehát sokkal inkább tekinthető nemzetközinek, mint ahogy az a hétköznapi megítélésből látható. Ezért is gondoltuk, hogy rendszeresen összegyűjtjük a nemzetközi vonatkozású dolgainkat, és bemutatjuk a Mozgásban magazin hasábjain az olvasóinknak. Emellett egy virtuális emlékkönyvet szeretnénk bevezetni, ahol a külföldiek tapasztalatairól, véleményéről hiteles képet kaphatunk.
A nemzetközi környezetre való odafigyelés része az is, hogy a megújuló honlap majd angol nyelven is frissül, és a statikus felületek helyett dinamikus angol nyelvű feltöltések, folyamatos fordítások várhatók, különös tekintettel azokra a tartalmakra, amelyeknél számítunk a külföldi látogatók érdeklődésére.

GYÁSZJELENTÉSEK
Kollégánk, barátunk Dr. Dézsi Mihály életének 66. évében 2023. január 17-én az esti órákban eltávozott közülünk. 1956.február 22-én született Budapesten. Ifjú éveiben aktívan sportolt, vívott. Érettségi után rövid ideig a Telefongyárban dolgozott, majd belépett a Rendőrség kötelékébe. Munka mellett elvégezte a Rendőrtiszti Főiskolát, majd a Pécsi Állam és Jogtudományi Egyetemen szerzett jogi doktori végzettséget. Különböző beosztásokban szolgált, és amikor a Budapesti Rendőr Főkapitányság szóvivője lett országos ismeretséget is szerzett. Nyugállományba vonulása után dolgozott a Belügyminisztériumban, de kipróbálta magát a versenyszférában is.
2015. szeptember 16-tól volt a BKV Zrt. dolgozója.
A Biztonsági Igazgatóságon vállalatbiztonsági főmunkatársként mindvégig Társaságunk zavartalan, biztonságos, jogszerű gazdasági működésének elősegítése, biztosítása érdekében fáradozott. Halála veszteség mindazoknak, akik ismerték, szerették.

Mély fájdalommal tudatjuk mindazokkal, akik ismerték és szerették, hogy Szabóné Takács Margit, ügyiratkezelő kollégánk 60 éves korában elhunyt. 2022. december végén kollégái egy szál virággal búcsúztak el Tőle a Fiumei úti temető szóróparcellájában.

Szintén mély fájdalommal tudatjuk, hogy Kiss József, az M4 Vontatási Szakszolgálat III-as váltócsoportjának munkavállalója türelemmel viselt betegség után elhunyt. József – vagy ahogyan mindenki ismerte: Papus – a frissen induló M4 metróvonalhoz lépett be 2013. októberében. Munkáját mindig lelkiismeretesen, nagy precizitással végezte. Emlékét megőrizzük!

Biró Tibor műszaki diszpécser 2023. január 13-án hunyt el. Társaságunknál 1999-óta dolgozott, 2008 májusában az M2 vonal III. műszaki ügyeletes csoport vezetésére kapott kinevezést, amit haláláig lelkiismeretesen ellátott. Munkáját mindig tudása legjava szerint végezte.

Gallai Gáspár trolibusz divízió szolgálatvezető 65 évesen elhunyt. Temetése 2023. január 13-án a Kispesti Temetőben volt. Emlékét megőrizzük!

JOGI ESETEK

A JOGSEGÉLYSZOLGÁLATRÓL

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

Jogeset:
A házamat az unokaöcsémre akarom hagyni. Azt szeretném megtudni, hogy a végrendeletet én is megírhatom vagy feltétlenül ügyvéd kell hozzá?

Válasz:
A Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény (Ptk.) alapján a végrendelet elkészítéséhez alapvetően nem szükséges jogi közreműködés, a végrendelkezni kívánó személy a végrendeletet – néhány kivételtől eltekintve – maga is megírhatja.

Mikor lesz érvényes az írásbeli magánvégrendelet?

Mindenekelőtt megállapíthatónak kell lennie, hogy a végrendelet a végrendelkezőtől származik, és a halála esetére szóló vagyoni rendelkezést kell tartalmaznia.
Továbbá:

- Írásbeli magánvégrendeletet olyan nyelven lehet érvényesen tenni, amelyet a végrendelkező ért, és amelyen sajátkezűleg írt végrendelet esetén írni, más által írt végrendelet esetén olvasni tud.
- A végrendelet írásjeleinek meg kell, hogy feleljenek a közönséges írás követelményeinek (a gyorsírással jel- vagy számjegyírással készült végrendelet tehát érvénytelen).
- A végrendeletből ki kell tűnnie a készítése idejének.
- A több különálló lapból álló sajátkezűleg írt írásbeli magánvégrendelet minden lapját folyamatos sorszámozással kell ellátni. Ez az előírás a saját kézzel írt és a más által írt végrendeletekre egyaránt irányadó. A több különálló lapból álló más által írt írásbeli magánvégrendelet akkor érvényes, ha minden lapját folyamatos sorszámozással látták el, továbbá, ha minden lapját a végrendelkező és mindkét tanú aláírta.
- A más által vagy géppel írt végrendeletet a végrendelkezőnek két tanú együttes jelenlétében kell aláírnia, vagy ha azt már korábban aláírta, akkor az aláírást a két tanú előtt, azok együttes jelenlétében a magáénak kell elismernie, és a végrendeletet mindkét esetben a tanúknak is – e minőségük feltüntetésével – alá kell írniuk.

Konkrét jogi kérdés felmerülése esetén – a munkáltatóval szembeni jogvita kivételével – továbbra is várjuk a kollégák megkeresését jogsegélyszolgálat keretében. Felhívjuk a figyelmet, hogy a jogsegélyszolgálat igénybevételéhez előzetes bejelentkezés szükséges. Ennek érdekében hívják a Jogi Iroda titkárságát a 061 461 6500 /11-233-as telefonszámon.

Az írásbeli magánvégrendeletet a végrendelkező maga megírhatja, vagy akár mással megírathatja. A gépírás akkor sem számít saját írásnak, ha a végrendelet szövegét maga a végrendelkező gépeli be. Ha a végrendeletet a végrendelkező sajátkezűleg írja elejétől a végéig és aláírja, akkor nincs szükség tanúkra. Ha azonban a végrendeletet más írja meg (vagy a végrendelkező géppel írja meg), akkor – a fentieknek megfelelően – nélkülözhetetlen a tanúk bevonása.
Felhívjuk a figyelmet arra, hogy egyértelműen ki kell derülnie a végrendeletből, ha azt valaki tanúként írta alá. Tanúként nem járhat el, aki írástudatlan, a végrendelkező személyazonosságának tanúsítására nem képes, továbbá a kiskorú, a cselekvőképtelen nagykorú személy, valamint az a személy, akinek cselekvőképességét részlegesen úgy korlátozta a bíróság, hogy az kizárja tanúkénti közreműködését.

Figyelni kell arra, hogy ha a tanú egyben kedvezményezettje is a végrendeletnek, akkor a végrendeletnek az ő és a hozzátartozója javára szóló juttatást tartalmazó rendelkezése érvénytelen lesz. Kivéve, ha a végrendeletnek ezt a részét a végrendelkező sajátkezűleg írta és aláírta, vagy ha a végrendelet megalkotásában az érintett tanún kívül még két tanú részt vett.
Fontos tudni, hogy aki vak, írástudatlan, olvasásra vagy nevének aláírására képtelen állapotban van, írásban érvényesen kizárólag közvégrendeletet tehet a közjegyző előtt. Szintén csak a közjegyző előtt végrendelkezhet érvényesen a korlátozottan cselekvőképes kiskorú (aki 14 és 18 év közötti) és a cselekvőképességében vagyoni jognyilatkozatai tekintetében részlegesen korlátozott nagykorú. Mindazonáltal más személyek is dönthetnek úgy, hogy a végrendelettel kapcsolatosan közjegyző segítségét kérik.

Sok esetben előfordul, hogy a jogi közreműködés nélkül elkészített végrendelet olyat hibában szenved, ami miatt a végrendelet részben vagy teljes egészében érvénytelenné válik. Ennek elkerülésére indokolt lehet a végrendelet elkészítésébe ügyvédet vagy közjegyzőt bevonni. Az ügyvédi vagy közjegyzői közreműködés azért is előnyös, mivel ebben az esetben – a biztonságos őrzés, valamint annak érdekében, hogy a végrendelet léte és tartalma később ismertté válhasson a közjegyzők és a bíróságok előtt – lehetőség van a végrendelet Magyar Ügyvédi Kamara/ Magyar Országos Közjegyzői Kamara által működtetett nyilvántartásba történő bejegyzésére, illetve a végrendelet nyilvántartásba vételére.

Jogi Iroda

Amennyiben van olyan téma, amiről a kollégák szívesen olvasnának a Jogi esetek hasábjain, jelezzék a jogiiroda@bkv.hu email címen.

MINDEN MINDENNEL ÖSSZEFÜGG

- PONTOSAN TUDOM, MIK AZOK AZ IGÉNYEK, ÉS MIK AZOK A LEHETŐSÉGEK, AMIKET TÁMOGATNI ÉS SEGÍTENI KELL – MONDJA DR. DÖBREI ISTVÁN STRATÉGIAI ÉS BESZERZÉSI IGAZGATÓ, AKIVEL A BKV-S RANGLÉTRA VÉGIGJÁRÁSÁRÓL, AZ IGAZGATÓSÁG KIHÍVÁSOKKAL TELI MUNKÁJÁRÓL BESZÉLGETTÜNK.

A 2016-2017-es BHÉV-es kitérőtől eltekintve jövőre 40 éve dolgozik a BKV-nál. Ha szabad így mondani, végigjárta a ranglétrát. Mindig közlekedési pályára készült?

Közlekedésmérnökként, üzemmérnökként végeztem a győri főiskolán, azután szakmérnöki végzettséget szereztem. Igen, közlekedési pályára készültem. A munkámat 2016-ig alapvetően a forgalmi, üzemeltetési területtel kapcsolatos mérnöki szaktudásomat felhasználva végeztem.

2011-ben jogi diplomát is szerzett. Milyen indíttatásból?

Mindig is érdekelt a jog. Számos a közlekedéssel kapcsolódó jogi terület van, elsősorban polgárjogi, fuvarjogi kérdések, vagy maga a közlekedésszabályozás. Vezetőként a munkajogi ismeretek is hasznosak. Illetve talán magamnak is bizonyítani akartam, hogy képes vagyok sikeresen elvégezni a jogi képzést. A jogi megközelítés teljesen másfajta szemléletet ad, mint a mérnöki, jól kiegészítik egymást.

Említette a 2016-os évet. Akkor vált ki a HÉV üzem a BKV-ból, aminek a menedzselésében részt vett Ön is.

Igen, a projektet, ami gyakorlatilag a HÉV kiválását előkészítette én menedzseltem. Meg kellett oldanunk, hogy a HÉV folyamatosan működő szervezetként tudjon kiválni a BKV-ból. Azután a BHÉV-nél üzemeltetési vezérigazgató-helyettes lettem, ami nem jelentett nagy váltást, hiszen a kiválás előtt a BKV keretein belül is a HÉV Üzemigazgatóságot vezettem.

A BKV-hoz visszakerülve a Minőségirányítási Főosztály vezetője lett. Ez már nem forgalmi szakterület. Mivel foglalkozik a Minőségirányítási Főosztály?

A főosztály előtt még a Vasúti Üzemeltetési Igazgatóság műszaki szakértőjeként dolgoztam, és segítettem a vezérigazgató-helyettes úr munkáját különböző dedikált szakmai feladatok elvégzésével. 2019-ben lettem a Minőségirányítási Főosztály vezetője, ami a jelenleg a vezetésem alatt álló Igazgatóság alá tartozik a Stratégiai és a Beszerzési Főosztálylyal együtt. A minőségirányítás lényege, hogy a társaság különböző folyamatait pontosan leírja, a folyamatokra mérőszámokat alakítson ki, és azok segítségével vizsgálja, hogy a kívánt célok teljesülnek-e. Ezeket a célokat a szabványok írják elő, és azt is, hogyan kell ezeket mérni. A BKV-nál az ISO 9001-es szabvány alkalmazása általános, de emellett több más szabványt is alkalmazunk, amelyeket egy integrált irányítási rendszer fog össze. Az irányítási rendszereken belül a környezetirányítási rendszer kiemelten fontos napjainkban. Ki kell emelni, hogy Magyarországon a közlekedési vállalatok közül egyedül mi rendelkezünk EMAS minősítéssel, méghozzá a Budafok Villamos Járműtelep és az M4 Metró Járműtelep. Az EMAS egy környezetvédelmi vezetési és hitelesítési rendszer, ami a legmagasabb fokú garanciája annak, hogy ezek a telephelyek megfelelnek mindenfajta környezetvédelmi előírásnak, mind kialakításukban, mind működtetésükben. Az ott dolgozó kollégák elismerést érdemelnek, hogy napi működtetése során is folyamatosan teljesítik azokat a magasszintű követelményeket, amiket ez az irányítási rendszer előír. Az ezirányú tevékenységüket a Környezetvédelmi Osztály felkészült

munkatársai támogatják akár azzal is, hogy segítenek felkészülni egy hatósági ellenőrzésre, vagy a beszerzések, műszaki fejlesztések során pontosan megfogalmazzák azokat a környezetvédelmi igényeket, amelyeknek meg kell felelni. Az irányítási rendszerek megfelelőségét rendszeres külső auditok erősítik meg.

Előfordult már, hogy egy ilyen audit sikertelen volt?

Szerencsére nem. De még arra sem igen volt példa, hogy az auditor ajánlásokat fogalmazzon meg, hogy milyen lépéseket kell tenni esetleges hiányosságok kiküszöbölésére. Az azonban előfordul, hogy javaslatokat tesz a rendszer továbbfejlesztésére, amit a minőségirányítás bele is épít a tevékenységébe. Az Irányítási Rendszer Menedzsment Iroda felkészült, jó társasági kapcsolatokat kialakító fiatal, dinamikus csapat.

Ejtsünk egy pár szót a Stratégiai Főosztályról is! Biztosan nem én vagyok az egyetlen, aki nincs teljesen tisztában a szerepével.

A Stratégiai Főosztályt Jangel Mátyás kollégám vezeti. Tevékenységük lényege, hogy figyelik a közlekedésre, a közlekedési szakmára hatással lévő környezeti változásokat, vizsgálják a nemzetközi tendenciákat, összegyűjtik más közlekedési társaságok működéséből leszűrhető tapasztalatokat, és azokat igyekeznek mintegy tudástárba a céghez behozni, bemutatni a társaság döntéshozóinak, illetve az ismeretek alapján javaslatokat megfogalmazni bizonyos helyzetek kezelésére. „A fejlődés útján” címmel a BKV-nak létezik egy átfogó vállalati stratégiája, ami fenntartható fejlődési alternatívát kínál a közösségi közlekedés jó színvonalú fenntartása révén a főváros számára. Ehhez a mindenkor rendelkezésre álló járműparkot megfelelő hatékonysággal kell tudnunk üzemeltetni. Fontos eleme a stratégiának, hogy a humán erőforrás Társaságunk nagyon jelentős értéke. A komoly szakmai tapasztalatokkal rendelkező, a járműpark és az infrastruktúra speciális elemeit jól ismerő kollégákat meg kell becsülni, támaszkodni kell rájuk. A stratégiaalkotással egyébként nem vagyunk könnyű helyzetben, hiszen a mostani időszakban, amikor napról napra változnak a körülmények, a Társaság és a világ működésének feltételei, nehéz hosszabb távú stratégiákat megfogalmazni, és végig vinni.

A Stratégiai Főosztálynak ezek szerint van mondandója az üzemeltetési igazgatóságok és akár a HR felé is? Folyamatos a párbeszéd az igazgatóságokkal?

A vállalati stratégia kialakítása természetesen csakis a különböző szakterületekkel közösen történhet. A szakterületekhez tartozó szűk szakmai kérdésekben is készülnek stratégiák, de ezeknek értelemszerűen illeszkedniük kell a BKV vállalati stratégiájába. Minden mindennel összefügg. Mondok egy példát: a fejődési irányokból tisztán látszik, hogy a járműpark fiatalodásával párhuzamosan egyre több automatizmus, egyre magasabb technológiák is érkeznek. Míg korábban bizonyos feladatokat szakmunkások kézi szerszámokkal végeztek el, most lehet, hogy ugyanazt egy számítógépes diagnosztikai eszköz használatával kell megoldani. Ha ezt a jelenséget a humánstratégia felől nézem, azt látom, hogy változik a foglalkoztatási struktúrában a különböző szakmákra való igény nagysága. Nő az igény a diplomások, a mérnökök iránt, akik a modernebb rendszerek üzemeltetéséhez szükséges tudással rendelkeznek. Ezeket a tendenciákat előre kell látni.

Ha jól sejtem, nemcsak a stratégiaalkotás, hanem a beszerzések területén sem egyszerű a helyzete?

Így van. A Társaság pénzeszközeinek minél hatékonyabb felhasználása érdekében elsődleges cél, hogy amit beszerzünk, azt minél olcsóbban szerezzük be. Másik elsődleges elvárás, hogy a beszerzések minél gyorsabbak legyenek, csökkentve a beszerzésre fordított erőforrásigényt, valamint annak érdekében, hogy a területeknek az alaptevékenység ellátásához szükséges eszközök, szolgáltatások, berendezések a lehető leggyorsabban rendelkezésére álljanak. Ugyanakkor meg kell felelnünk a jogszabályi előírásoknak, amelyeket a beszerzésekkel szemben egy közpénzből működő cég felé támasztanak. Ezek nagyon fontos és rigorózus elvárások. Ilyen a mindenki által ismert közbeszerzési törvény, és amellett számos egyéb jogszabály. A gyorsaság és olcsóság igényének, valamint a jogszabályi követelményeknek egyszerre megfelelni nem egy esetben meglehetősen nehéz. De nincs más út. Úgy gondolom, hogy a dr. Gara Richárd által vezetett Beszerzési Főosztály eredményesen oldja meg ezt az összetett feladatot. Vagy nézzünk egy másik vetületet. Uniós elvárás nyomán kormányrendelet írja elő az egyszereplős közbeszerzések számának a radikális csökkentését. Ennek a követelménynek szintén nem egyszerű megfelelni, ha megvizsgáljuk a beszerzési piac helyzetét. A gazdasági válság, a forint különböző valutákhoz viszonyított árfolyamingadozása miatt számos vállalkozás nem, vagy nehezen indul csak el egy közbeszerzési eljárásban, ugyanis nem akar hosszabb időre meglehetősen szigorú szabályok alapján leszerződni. Magyarán szólva szűkült az a piac az elmúlt időszakban, ahonnan a BKV a termékeit, szolgáltatásait be tudja szerezni, ugyanakkor megjelent egy kormányzati elvárás, hogy minél több szereplő versenyezzen ezen a piacon. Próbálunk sokkal szorosabban együttműködni a szakterületekkel a beszerzési igények megfogalmazásában annak érdekében, hogy ezeknek a több irányból érkező ellentmondásos elvárásoknak meg tudjunk felelni.

Az ukrán háború hatása mennyire érzékelhető a beszerzések során?

Folyamatos nehézségeket támaszt, a piac beszűkülésére is hatással van. Nyersanyagokból kevesebb áll rendelkezésre a piacokon, ezért a beszállítóink is nehezebben vállalnak kötelezettséget. Külön kihívás a korábban a térségből érkező szolgáltatások, illetve elsősorban termékek pótlása.

Ütköztek már megoldhatatlan problémába?

Előfordult, hogy egy-egy beszerzés elhúzódott, de eddig minden olyan terméket, szolgáltatást sikerült beszereznünk, ami a társaság stabil működéséhez szükséges. Tóvári László főosztályvezető vezetésével a Minőségirányítási Főosztály ehhez az eredményhez egy nagyon intenzív piackutatási tevékenységgel tud hozzájárulni.

Az elmúlt bő fél év tapasztalatai alapján hogyan érzi magát a kihívásokkal teli igazgatói pozícióban?

Egyértelműen új feladatokat tartogat számomra a pozíció. A Stratégiai és Beszerzési Igazgatóság elsősorban egy szolgáltató terület a társaságon belül. De szerencsés vagyok, mivel sokat dolgoztam a megrendelői oldalon, ahol ezeket a szolgáltatásokat igénybe vettük a társaságon belülről. Mint üzemeltetői területről érkező, pontosan tudom, mik azok az igények és mik azok a lehetőségek, amiket támogatni és segíteni kell.

Nagy utat járt be a BKV-ban, van még a céggel kapcsolatos be nem teljesült álma?

A céggel kapcsolatos álmom nem személyes jellegű. Régi BKV-s vagyok, kötődöm a céghez. Azt szeretném, hogy a Társaság a következő években is tudja teljesíteni a kijelölt stratégiai célokat, és a mostaninál egy kicsit nyugodtabb körülmények között működő cég lehessen. Ha ennek bármilyen módon részese lehetek, annak nagyon örülök.

Kárpáthegyi Bálint

A METRÓ **GYERMEKI MISZTIKUMA**

AMIKOR A GYERMEKI KÉPZELŐERŐ SZABADON SZÁRNYAL, MÉG EGY OLYAN HÉTKÖZNAPI TÉMÁT, MINT EGY ÉPÍTÉSI BERUHÁZÁS IS KÉPES KISZABADÍTANI A MINDENNAPOK MEGSZOKOTT SZÜRKESÉGÉBŐL. AZ M3 METRÓFELÚJÍTÁS MÁS NÉZŐPONTBÓL CÍMŰ, HARMADIK ÉS EGYBEN UTOLSÓ ALKOTÓI PÁLYÁZATUNK NEM VÁRT SIKERREL ZÁRULT. A MÁRCIUS 1-JÉN TARTOTT DÍJÁTADÓT ÓRIÁSI ÉRDEKLŐDÉS KÍSÉRTE.

A gyerekek és fiatalok megmutatták nekünk, hogy a metró titkokkal teli labirintus, ami a gyereklélek számára egy élménypark erejével ér fel. Az ország egész területéről érkeztek pályaművek összesen 492 alkotás. Az alkotásokat szakértő zsűri értékelte és bírálta: Rumi Rózsa festőművész, művésztanár, Garami Gréta művészettörténész, a Deák17 Gyermek és Ifjúsági Művészeti Galéria igazgatóhelyettese, Labrosse Daniel francia-magyar képzőművész.

Mindenkinek köszönjük, aki időt szentelt az M3 metró és metrófelújítás megismerésére és gratulálunk az alkotóknak!

JOGSI NÉLKÜL **NEM MEGY!**

ÚJ ÉV, ÚJ KIHÍVÁS! – SZOKTÁK MONDANI ÉV ELEJÉN. AZONBAN VANNAK OLYAN DOLGOK, AMELYEKRE ÉVRŐL-ÉVRE ÜGYELNÜNK KELL. ILYEN PÉLDÁUL A MUNKAHELYÜNK VAGY A MUNKAESZKÖZÜNK MEGÓVÁSA, MEGTARTÁSA IS. HISZEN EZEK NÉLKÜL TÉNYLEG NAGY KIHÍVÁST JELENTENÉNEK A MINDENNAPOK.

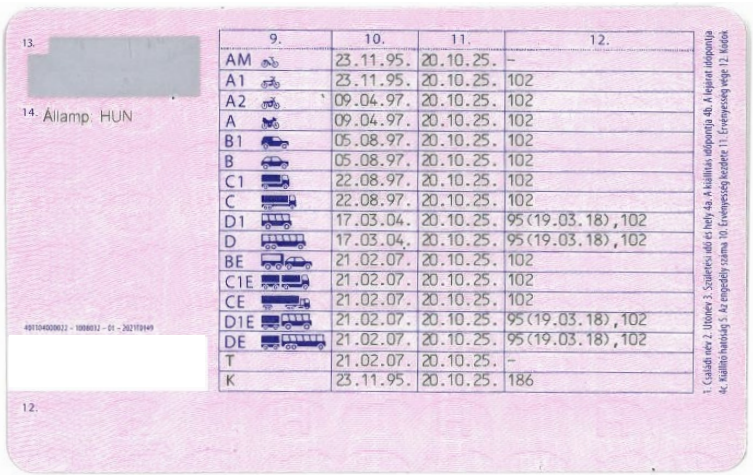
Ma már nagyon ritka, ha valaki nem vezet rendszeresen autót, még ritkább, ha valakinek jogosítványa sincs, hiszen a mindennapjaink részévé vált az autós közlekedés. A jogosítvány megszerzése néhány hetes-hónapos tanfolyam és egy kisebb vagyon kifizetésével megszerezhető mindenki számára. Majd ezt követően, ha betartjuk a KRESZ szabályait, a jogosítványunk életünk végéig megmarad.

Nincs ez másként járművezető kollégáinkkal sem, azzal a nehezítéssel, hogy a jogosítvány megszerzése hosszadalmasabb, bonyolultabb és a felelősség is jóval nagyobb. És itt már munkaeszközről beszélhetünk, amit minden nap be kell mutatni munkába álláskor. Nem is kell megmagyarázni, hogy hova vezet, ha elveszítjük a jogosítványunkat. Pedig akár a civil életben, akár a munkánkban elkövethetünk olyan szabálytalanságokat, hogy ha akarjuk, ha nem, de egy hatósági eljárás eredményeként bevonják az engedélyünket.

A közlekedés körében számos szabálysértés, közigazgatási szabályszegés és többféle bűncselekmény létezik, aminek megvalósítása, megvalósulása a járművezetői jogosultságunk szüneteltetéséhez vezethet. Nem feltétlen kell szándékos elkövetés, néha a gondatlanságunkkal is bajt okozhatunk. Persze, egy közlekedési vállalat munkavállalói esetében szerencsére nem jellemző a közlekedési bűncselekmények elkövetése, de akár a munkánkat, hivatásunkat, akár a magánéletünket nézem, kimondhatom, beoltva ellene nem vagyunk. Gondolok itt például az ittas vezetésre vagy éppen a segítségnyújtás elmulasztására, és sorolhatnám még.

Az országos átlaghoz hasonlóan egy hivatásos járművezető is leggyakrabban a kisebb közlekedési szabályszegéseket véti, mint például a sebességtúllépés, tilos jelzésen áthaladás, kanyarodási szabályok megsértése stb.

2022-ben a BKV járművezetői a rendőrség által műszeres sebességméréssel igazoltan 18 esetben lépték túl az adott útszakaszon megengedett legnagyobb sebességet. Ez 2021-hez (8 eset) viszonyítva 125%-os növekedés.



De ezek csak azok az ügyek, amelyeket „lefüleltek”. A regisztrált sebességtúllépések kapcsán sajnálatos módon kiemelt értékeket is látunk. Tavaly 50 km/h-s területen 75 km/h-t is mért a traffipax, de 30 km/h-s korlátozás esetében is volt, hogy 59 km/h-val „száguldoztunk”. Az országos statisztikák alapján a sebességtúllépés mindig az első 3 legnagyobb baleseti kockázatba tartozott – egy tömegközlekedési eszköz volánja mögött ez a veszélyeztető magatartás nem csak a járművezető, de több tíz vagy száz utas életét is veszélyezteti.

Még ha nem is történik baleset, a hatósági ellenőrzést egyértelműen büntetés követi, ami végső esetben a vezetői engedélyünk, a munkánk elvesztéséhez is vezethet.

Ne tegyük, ne kockáztassunk!

Egy másik nagy baleseti kockázatot jelentő szabálytalanság a tilos jelzésen áthaladás. Sajnos tavaly erre is volt példa, amikor állampolgári bejelentés alapján indult egy buszvezetővel szemben rendőrségi eljárás.

A közlekedési magatartásunkat ráadásul nem csak a hatóság emberei, de a civilek is figyelemmel kísérik. A közlekedés pedig érzékeny terület, pláne, ha egy „méretes” járművel végezzük. A tömegközlekedési eszköz vezetője „kirakatban” van, mindenki látja, mindenki figyeli. Ne adjunk okot arra, hogy egyetlen szabálytalanság miatt az egész vállalatot, a szakmát vagy a járművezető kollégákat megbélyegezzék!

Kürti István
helyszínelői csoportvezető

Egy-egy közlekedési kihágás kapcsán a büntetési tételek is igazodnak az elkövetett szabálytalanság mértékéhez. A kisebb sebességtúllépés esetén, általánosságban 5.000-50.000 Ft közötti helyszíni bírsággal, vagy a nagyobb mértékű gyorshajtás már 30.000-300.000 Ft-ig terjedő közigazgatási bírsággal sújtandó. Egy tilos jelzésen áthaladás pedig 50.000 Ft közigazgatási bírságot von maga után.

Mindemellett pedig az úgynevezett „büntető pontok” is jelentősek. Sebességtúllépés esetében, annak mértékétől függően 4-8 előéleti pont jár, tilos jelzésen áthaladás pedig 8 büntetőpontot ér.
A jelenlegi szabályozás értelmében 18 előéleti pont esetében a hatóság azonnal bevonja a vezetői engedélyt. A számokat megnézve ez hamar összejöhet.

A BKV ENERGIAMEGTAKARÍTÁSI INTÉZKEDÉSEI

– 1,35 MILLIÓ M³-ES FÖLDGÁZ MEGTAKARÍTÁS!

MINT ISMERETES, 2022 NOVEMBERÉBEN MEGJELENT A 38/VU/2022-ES UTASÍTÁS A 2022-2023. ÉVI TÉLI IDŐSZAKBAN ALKALMAZANDÓ ENERGIAHATÉKONYSÁGI INTÉZKEDÉSEKRŐL. A MUNKAVÁLLALÓK RÉSZÉRE SZÓLÓ RENDKÍVÜL FONTOS UTASÍTÁS SZÁMOS INTÉZKEDÉST ÉS JAVASLATOT FOGALMAZOTT MEG AZ ENERGIAPIACI HELYZETBEN ANNAK ÉRDEKÉBEN, HOGY A BKV ZRT. ÁLTAL FIZETETT REZSIKÖLTSÉGEK MÉRHETŐEN CSÖKKENJENEK.

Mi vezetett eddig?

A COVID lezárásokat követően az orosz-ukrán háború kirobbánasa és a vélt vagy valós földgázhálózati karbantartási problémák miatt a 2021 végén érzékelhető energiapiaci folyamatok felgyorsultak, és hatalmas emelkedésnek indult a földgáz világpiaci ára. 2022 nyarára a tavaszi 20 EUR/MWh-s ár 330 EUR/MWh fölé emelkedett, amit tovább fokozott a Ft/EUR árfolyama.

Az energiahordozók árának drasztikus növekedését látva a BKV kidolgozta az energiamegtakarítási intézkedéseit, ami teljes összhangban volt a Fővárosi Önkormányzat energiamegtakarítási elvárásaival. A cél az volt, hogy a 2022/2023. téli, intenzív gázfogyasztással járó időszak a magas árak miatt a lehető legkisebb költségekkel átvészelhető legyen.

A javaslatok egyik jelentős része volt az önmérséklés, amelynek eredményeképpen 2022. november 10-én megjelent a 38. számú vezérigazgatói utasítás, ami a munkavédelmi törvénynek megfelel, emellett a lehető legalacsonyabb belső hőmérsékleteket rendelte el a BKV Zrt. létesítményeiben és a Székház épületének részleges lezárását irányozta elő. A költségcsökkentés fokozására a műszaki lehetőségektől függően visszafogtuk a CNG üzemű autóbuszok futásteljesítményét is.

Mit tartalmazott az utasítás?

a) A munkahelyek munkavédelmi követelményeinek minimális szintjéről szóló 3/2002. (II. 8.) SzCsM-EüM együttes rendeletben foglalt előírások figyelembevételével a Társaság telephelyein az irodák hőmérséklete 20 °C, a fizikai munkavégzési környezetben 18 °C lehet.
b) Munkaidőn kívül a nem használt helyiségekben a helyi fűtési rendszer sajátosságait figyelembe véve minimális, lehetőség szerint temperáló fűtés alkalmazandó (maximum 10 °C)
c) A fűtött helyiségekben egyéni kiegészítő fűtőeszközök (pl. olajradiátorok, hősugárzók) használata tilos.
d) Klímaberendezések fűtési célú használata tilos.
e) Az épületek irodahasználatát csökkenteni szükséges.
f) Az időszakosan használt helyiségek (tárgyalók, oktatótermek) használatát minimalizálni szükséges.
g) Folyamatos munkavégzési helynek nem minősülő raktári tárolóterek és egyéb tárolók esetén a fagyvédelmet biztosító fűtés megengedett.
h) A szabadra nyíló nyílászárók, valamint az egyes folyosószakaszok ajtajainak zárt állapotban tartásáról gondoskodni szükséges.
i) Az érintett időszakban tartandó képzések, oktatások szükségszerűségét felül kell vizsgálni. Törekedni kell az online oktatás lehetőségek alkalmazására.
j) Törekedni kell a világítási teljesítmény csökkentésére.

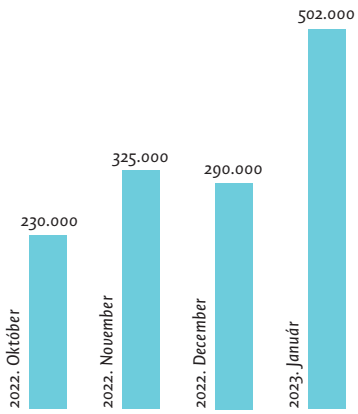
Ennek egyik további eleme a távmunkaszerződések megkötése, illetve 2022. november végétől a home office elrendelése volt. Ez idő alatt a székházban és a telephelyeken temperáló jelleggel működött a fűtés, illetve a takarítási és egyéb járulékos költségek is lecsökkentek.
A téli időszak alatt az energiamegtakarítási szempontok előtérbehelyezése mellett törekedni kellett a dokumentumok, iratok, levelek stb. elektronikus úton történő továbbítására, a papír alapú dokumentáció minimalizálásra.

Visszatértünk!

2023. február 20-ától újra megnyíltak azok az irodák, oktatótermek és egyéb helyiségek, amelyeket az energiahatékonysági intézkedések teljesülése érdekében nem lehetett az elmúlt hónapokban használni.
Ettől kezdve azok a kollégák is, akik a 38/VU/2022. számú utasítás alapján határozott időtartamú távmunkaszerződéssel dolgoztak 2023. február 20-ától ismét a munkaszerződésük szerinti irodákban/helyiségekben végzik a munkájukat.

Eredmények? Eredmények!

Az energiahatékonysági intézkedéseknek köszönhetően rendkívül komoly megtakarítást értünk el a Társaság energiafelhasználásában, így a tél hátralévő időszakában is biztosítani tudjuk a takarékos működésünket.



2022 októberében 230 ezer m³, 2022 novemberében 325 ezer m³, 2022 decemberében 299 ezer m³, 2023 januárjában 502 ezer m³, összesen több mint 1,35 millió m³ földgáz-megtakarítás realizálódott a telephelyeken, ami további 0,5 - 0,7 millió m³-rel növelhető.

Emellett az elektromosáram-fogyasztás tekintetében is megtakarítást értünk el.

Köszönjük, hogy az elmúlt időszakban – akár ideiglenes munkahelyen, akár a megszokottól eltérő, kényelmetlen körülmények között, akár távmunkában dolgoztak – minden munkavállalónk a lehető legjobb teljesítményt nyújtotta, így a munkavégzés folyamatossága és színvonala töretlen maradt!

Sándor Béla

MINDENHOL JÓ, DE A LEGJOBB OTTHON?

NAGY VÁLTOZÁS TÖRTÉNT A SZÉKHÁZ ÉS A TELEPHELYI IRODÁK ÉLETÉBEN A TÉL KEZDETÉVEL: MEGHATÁROZOTT IDEŐRE OTTHONI MUNKAVÉGZÉS LETT BEVEZETVE, A HÁBORÚ OKOZTA ENERGIAVÁLSÁG ÉS AZ EZZEL JÁRÓ ELSZÁLLÓ ÁRAK MIATT.

A BKV több különböző költségcsökkentő intézkedést is elrendelt – például tiltott lett a különféle fűtési berendezések használata, jobban kellett figyelni a világításra, azonban a legdrasztikusabb megelőzés az elrendelt home office munkavégzés volt.

November 28-tól minden irodai munkavállalónknak (akinek munkája ezt lehetővé tette) ideiglenesen „költöznie" kellett a megszokott munkakörnyezetéből, hazavinni a számítógépet, laptopot, egyéb kiegészítőket. Még a növények sem maradhattak az irodában – az Akácfa utcai székház sötétségbe borult. Egészen február 20-ig tartott ez az időszak, amikor is visszatérhettünk irodáinkba, rég nem látott kollégáink közé. De vajon az irodában vagy otthonról jobb a munkavégzés?

A koronavírus járvány berobbanása miatt elrendelt karantén időszak próbára tett mindannyiunkat: eddig még nem tapasztalt helyzetet teremtett azzal, hogy minden embernek a saját otthonából, rendhagyó körülmények között, ezekhez alkalmazkodva kellett elvégeznie mindennapi feladatait. Éppen emiatt az energiaárak okozta bezárás már ismerősként köszöntött minket, azonban egy lényeges különbség adódott a két szituáció között: míg a covid idején tavasszal és nyáron ért minket a bezártság, addig most télen, a legsötétebb hónapokban szorultunk a négy fal közé. Így kihívást okozott az, hogy pozitívan tekintsünk erre az időszakra, pedig az otthoni munkavégzésnek sok előnye is lehet.

Vegyük például a koránkelést, ez valljuk be, nem a kedvenc tevékenységünk: a távmunka azonban lehetővé tette, hogy akár pizsamában kezdjünk neki a napi munkának, és csak ráérősen ébredjünk fel. További előnynek mondható a haza és munkába járással töltött idő, ezt is megspórolta nekünk az otthoni munkavégzés. Sok családanya is fellélegezhetett, ugyanis a házimunka elvégzése is könnyebb volt home office-ban. Sokunk családi élete is biztosan javult ezidő alatt, hiszen többet láthattuk szeretteinket, mint az amúgy rohanós hétköznapokon.

Megannyi előnye mellett azonban hátránynyal is járt ez az időszak számunkra. Elsőként a leglényegesebb negatívum, ami a home office-ból adódott, az a kollégáink és a velük való kommunikáció hiánya. Távmunkából sokkal nehezebben lehet egy-egy projektet vagy feladatot átbeszélni, és sokszor a technika is inkább hátráltatja ezt, mint segítené. Mi a Tájékoztatási Osztályon ezt úgy oldottuk meg, hogy alternatív találkozóhelyeken tartottunk egy-egy közös napot, például kávézókban, vagy egy vállalkozó szellemű kolléga otthonában gyűltünk össze: így adott volt egy közösen eltöltött munkanap lehetősége. Persze az online kommunikáció és a folyamatos helyzetjelentések megsűrűsödtek ezidő alatt, mindenki tudni szerette volna, hogy a másik hogyan érzi magát, mi történik vele, mert valljuk be: szerves részei vagyunk egymás életének.

Az, hogy kinek melyik munkavégzés, az irodai vagy az otthoni válik be jobban, döntse el maga, mindkettőnek megvannak az előnyei és a hátrányai is, azonban egy biztos: mi örülünk, hogy ismét a megszokott helyünkön, a megszokott emberekkel körülvéve tölthetjük el a munkaidőnket.

Farkas Dóra

ÖTLETMENEDZSMENT VERSENY 2022

– AHOL MINDEN RÉSZTVEVŐ NYERT

AHOGY ARRÓL KORÁBBI LAPSZÁMUNKBAN BESZÁMOLTUNK, EGY RÉGI HAGYOMÁNYT FOLYTATVA ÉS ÚJ TARTALOMMAL MEGTÖLTVE 2022 SZEPTEMBERÉBEN MEGHIRDETTÜK AZ ÖTLETMENEDZSMENT VERSENYT. AZ ÖTLET-BÍRÁLÓ BIZOTTSÁG FELHÍVÁSÁRA TÖBB MINT 60 PÁLYÁZAT ÉRKEZETT. EZEK KÖZÜL VÁLASZTOTTÁK KI A BIZOTTSÁG TAGJAI A DECEMBER ELSEJEI DÖNTŐBEN ELŐADOTT PREZENTÁCIÓK MEGHALLGATÁSA UTÁN – MAXIMÁLISAN FIGYELEMBEVÉVE A SZAKTERÜLETI VÉLEMÉNYEKET – A LEGKIEMELKEDŐBBEKET. NEHÉZ DÖNTÉS VOLT, MIVEL JOBBNÁL JOBB ÚJÍTÁSI JAVASLATOK KERÜLTEK ELÉNK, DE A DOBOGÓS HELYEK MELLETT KÜLÖNDÍJJAL TUDTUK JUTALMAZNI TOVÁBBI HÁROM KOLLÉGÁNK MUNKÁJÁT.

Az első helyezett **Füredi Lászlót**, saját bevallása szerint már 13 éves korában „megfertőzve" az elektronika világa, akkor kezdte a zsebpénzét a Rákóczi téri Ezermester boltban tranzisztorokra költeni. Szenvedélye azóta sem csökkent, mai napig sem tud ellenállni a késztetésnek, hogy folyamatosan valami újat, valami jobbat fejlesszen ki, akár „saját zsebből" is. Elektronikai műszerészként, első munkahelyén autó- és toronydaruk vezérlő- és biztonságtechnikai elektronikáját javította, a Siemens Forgalomtechnikai Szervizében a közúti jelzőlámpás csomóponti vezérlőberendezések szervizelése volt a feladata, miközben folyamatosan tanult – német műszaki nyelvismeretének köszönhetően –, évente részt vehetett a müncheni Training Centerben tartott továbbképzéseken is. Szakmai hozzáértése széles körben ismert volt, ezt mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy 1996-ban a Bosch megkeresésére váltott munkahelyet, így a cég gyártósorának betanulása, áttelepítése, majd üzemeltetése lett a feladata. 2002-ben saját céget alapított Fürge-elektronika Bt. (majd Kft.) néven, amely 14 év után pénzügyi okokból megszűnt.

- Mentőövként jött ekkor a lehetőség, amelynek köszönhetően 2016 novembere óta a BKV Metró Üzemigazgatóságánál, az M3 Vontatási Szakszolgálat Javító Üzemében dolgozhatok. A BKV-nál eddig 8 újításom volt, a legegyszerűbb esetektől kezdve a bonyolultabb rendszerig. Azt is mondhatnám, hogy könnyű dolgom van a felújított orosz metrókocsikkal, melyek rendszertechnikai összehangoltsága folyamatos fejlesztési lehetőségeket rejt magában. Többek között ez indított arra, hogy az Ötletmenedzsment versenyre két olyan témát dolgozzak ki, amelyek különösen foglalkoztattak az elmúlt időszakban – mondja.

Az egyik az M3 metrókocsik fékrendszeri nyomásjeladóinak ellenőrzése és mérése egyedi műszerrel; valamint ugyanezen szerelvények akkumulátor egységeinek automatikus fizikai leválasztása a vonatról. –

Az akkumulátorok cseréje költségigényes, a felügyeleti rendszer alkalmazásával ezek a költségek csökkenthetők, a fejlesztés kivitelezésével az akkumulátorok terhelése optimalizálható, élettartamuk megnövelhető– folytatja Füredi László. – A másik téma, a fékrendszeri nyomásjeladók rendszeres ellenőrzése vasútbiztonsági kérdés, mely az új vizsgáló készülékkel költséghatékonyan, rövidebb idő alatt elvégezhető.

Az elektronika a legdinamikusabban fejlődő ágazat, ezért „talpon maradni" csak folyamatos önképzéssel lehet. Minden egyes cégnél, ahol dolgoztam, számos újításom, illetve új termékem volt annak ellenére, hogy nem műszaki fejlesztőként alkalmaztak. Mindig az motivált, hogy akár a munkafolyamatokat, akár a műszaki megoldásokat tegyük egyszerűbbé, üzembiztosabbá és esetleg olcsóbbá. Nekem a munkám egyben a hobbim is, ezért egész pályafutásom alatt folyamatosan képeztem magam – zárta a beszélgetést.

Az ezüstérmes ötlet gazdája **Szuhai Balázs**, második generációs BKV-s, lassan már 10 éve gyűjti a szakmai tapasztalatokat a Kelet-Nyugati, majd a DBR metróvonalon, a Metró Műszaki Üzemeltetési Szakszolgálatnál, mint műszaki ügyeletes. A versenyre az M4 alagúti alapvilágítás optimalizálásának témáját dolgozta ki, amelynek megvalósítása már folyamatban van. Ennek köszönhetően éves szinten több mint 7500 kWh megtakarítás érhető el, amely nagyjából milliós nagyságrendű megtakarítást jelent.

- Tavaly beszélgetésbe elegyedtem egy, az Erőforrás Gazdálkodási Főosztály Műszaki Koordinációs Osztályán dolgozó munkatárssal, akinek felvetettem, hogy véleményem szerint az M4 vonalon az alagúti alapvilágítás üzemszünet előtt és azt követően adott időintervallumokon belül elhagyható, hiszen nincs a vonalon járművezető, akinek ez segítségül világít. Ekkor hallottam először az Ötletládáról és az Ötletmenedzsment Versenyről, ő bátorított, hogy jelentkezzek.

Hogy ötlet terén mit hoz a jövő, abban konkrétumokat még nem lát, de pár gondolat már megfogalmazódott benne. – Szerintem az a lényeg, hogy támogassuk egymást, merjük megosztani az ötleteinket és közösen megvalósítani azokat.

• • •

A harmadik díjat a Stratégiai és Beszerzési Igazgatóság Irányítási Rendszer Menedzsment Iroda három munkatársa, **Káplár Zsófia**(*balra*), **Szika Bettina**(*jobbra*) és **Dancsó Zsolt**(*középen*) vehette át. Közösen benyújtott munkájukban a munkaidőadatok digitalizálásának fontosságára hívták fel a figyelmet.

- Részben azért esett erre a témára a választásunk, mert a szakmánkból fakad, hogy a folyamatos fejlesztés és a fenntarthatóság szemléletével dolgozunk, hiszen mindannyian az integrált irányítási rendszer működtetésével foglalkozunk – vallják. – Másrészt egy viszonylag könnyen megvalósítható fejlesztésről van szó, amellyel mérsékelhetjük az adminisztrációs terheket, ezáltal értékteremtőbb folyamatokra is fordíthatjuk erőforrásainkat, nem utolsó sorban pedig csökkenthetjükk a papírfelhasználást és ezáltal a környezeti terhelést, ami számunkra különösen fontos szempont.
A BKV-nál ugyanis a mai napig jelentős mértékű a papíralapú munkavégzés annak ellenére is, hogy már működik az elektronikus aláírás.
– Számításaink szerint évente legalább 20 ezer oldalt csak a munkaidőadatok nyomon követése miatt nyomtatunk ki. Többször feltettük már magunknak a kérdést a jelenléti ív mindennapos aláírása közben, hogy miért ne lehetne ezt elektronikusan vezetni. Erre a célra már rengeteg számítástechnikai program elérhető a piacon, de akár belső erőforrásokból is kialakíthatnánk a megoldást, hiszen ehhez a BKV-nál a tudás is rendelkezésre áll – mondják. Terveik szerint további lépéseket is tesznek az ötletünk megvalósítására, akár első körben saját igazgatóságukon belül egy pilot projekt indításával.

• • •

Különdíjat kapott **Csepreghy Károly**, a VÜI Üzemeltetési Főosztály Létesítményfenntartó szolgálat munkatársa, aki *Mikromobilitás, kombinált utazási formák népszerűsítése* címmel adott be javaslatot arra alapozva, hogy a BKV-nál fontos a fővárosi közlekedés vérkeringésébe való kapcsolódás, a kerékpárokkal, rollerekkel, mint egyre népszerűbb közlekedési formákkal való kapcsolat megteremtése, az útvonaltervezések, ezáltal a közösségi közlekedés propagálása is.
- Korábban építésvezetőként számos társasházat építettem, egyetemi és más középületeket újítottam fel. Ekkor fogalmazódott meg bennem, hogy kevesebb parkolóhely kereséssel és dugóban üldögéléssel járna, ha kombináltan közlekedhetnék két-három párhuzamosan futó projektem között. A jelenlegi városi szabályozások és több sikeres startup vállalkozás elősegítette, hogy a mikrojárművek a popkultúra részévé váljanak. Szerintem a BKV ebbe a biztonságos közegbe tudna kockázat nélkül belépni, kihasználni ezt és előnyöket biztosítani több lehetséges partnernek, illetve az utazóközönségnek – fogalmazza meg. – Remélem, a jövőben a telephelyeink között és a nagyobb telephelyeken belül is mozoghatok egy BKV logóval díszített TIER rolleren!

Molnár Ágnes a Forgalombiztonsági és -felügyeleti Szakszolgálat tájékoztatási referense *A metró állomási utastájékoztatás (M2) energiatakarékossági lehetőségei* című munkájával érdemelte ki a különdíjat. Elkötelezettségét mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy korábbi nyomdász, tördelő-, kiadvány-és olvasószerkesztő tapasztalatait, valamint belföldi idegenvezetői tudását is felhasználva végzi jelenlegi, sokrétű feladatát.

- Feladatunk – Szeidl István kollégámmal – a BKK által igényelt új tájékoztató eszközök legyártása, majd kihelyezése a metróállomásokon, ebből adódik a folyamatos kapcsolattartás a BKK-val és a kocsiszínekkel is. De komoly koordinációt igényel például az M3-as metrófelújítás szakaszos átadása, hiszen egy új állomás megnyitásakor az összes érintett viszonylat járművein, a négy metróvonal állomásain fel kell tüntetni az új állapotot, ez térkép- és táblacseréket, új padlómatricákat, felülragasztásokat, változásjelzőket jelent – nagy mennyiségben – kezdi. – Felfigyeltem arra, hogy az M2-es metróvonalon ugyanazon információk többször ismétlődnek feleslegesen és arra is, hogy a világító utastájékoztató eszközök nagy részénél, például a peronnal szembeni falon az állomásnevek alatt szükségtelen a háttérvilágítás, hiszen a szöveg világítás nélkül is jól olvasható. Innen jött az ötlet, hogy a felhívásra az energiatakarékossági témát dolgozzam ki és bebizonyítsam, hogy a sok energiát fogyasztó világító felirat költsége megtakarítható. Miután a BKK-tól engedélyt kértem és kaptam a frízek világításának kikapcsolására, bebizonyosodott, hogy ezzel – a nyári árakon számolva – nagyjából máris évi 15 millió forint megtakarítást értünk el – foglalja össze.

Ilyés Attila, az I. Vontatási Szakszolgálat járműfenntartási mérnöke, a verseny harmadik különdíjasa 2018 óta él Budapesten és dolgozik a Száva kocsiszínben. Itt ismerkedett meg a villamosokkal, ezen belül is a CAF villamosokkal. A megmérettetésre a *CAF villamosjárművek alsó csuklókapcsolatának védelme* című témát dolgozta ki, amelyben részletesen kifejtette, hogyan lehetséges a csuklókapcsolat élettartamának meghosszabbítása plusz alkatrész beépítésével, és milyen módon oldható meg a flottaszintű meghibásodások kiszűrése, és ezáltal az utaskomfort javítása.

- Amióta a CAF járművekkel foglalkozunk, találkoztunk olyan konstrukciós hibákkal, amelyeket már nekünk kellett megoldani, így mondhatni, hogy a motiváció innen származhat – kezd bele az ötlet ismertetésébe.

– Minden kijavított hiba vagy fejlesztés a mi munkánkat segíti, ezekkel a megoldásokkal olyan meghibásodásokat is el tudunk kerülni, amelyek miatt a jármű akár több napra is kieshet a forgalomból. A versenyen bemutatott ötletem is egy ilyesfajta megoldásból származik. De ez csak a kezdet volt, további ötleteim is vannak, hiszen a CAF villamosok 2016 óta üzemelnek Budapesten, és ez alatt az idő alatt egy jó pár problémára már sikerült megoldást találnunk a kollégáimmal, amelyeket szívesen bemutatnánk. Így talán elmondhatom, hogy a motiváció is folyamatos és az új ötletek, illetve megoldások is folyamatosan részesei a munkámnak, illetve munkánknak.

A nagy sikerre való tekintettel idén is tervezzük az Ötletmenedzsment Verseny indítását, figyelje mindenki az online és egyéb felületeket! Hajrá, ötletelésre fel!

Konyher Mária Terézia

Pataki Margit, az ÖBB elnöke korábbi tanári- és tehetséggondozó tapasztalatait kiválóan tudta ötvözni az Ötletmenedzsment verseny megszervezése, lebonyolítása során.

- Tudtam, ha teret engedünk a kreativitásnak, abból jó dolgok fognak kisülni. Persze volt bennem némi félelem, hogy nagyvállalati környezetben, a napi munkától leterhelten hogyan fogom, fogjuk ezt végig vinni, hogyan működünk a Bizottságon belül, és milyen ötletek érkeznek majd be, és úgy egyáltalán érkeznek-e... Nem igazán tudtuk előre beütemezni a verseny tempóját, hiszen ez egy pilot projekt volt, így nem tudtuk azt sem, hogy ilyen érdeklődés fogja övezni, ilyen nagy számban pályáznak a munkavállalók, ezért hatalmas időprésben dolgoztam, dolgoztunk a Bizottsággal karöltve, de a végső eredmények, az értékes újítások, elgondolások, amelyeket végül jutalmaztunk, kárpótoltak a megfeszített munkáért.

10 ÉVES A VASÚTI ÜZEMELTETÉSI IGAZGATÓSÁG

A VASÚTI ÁGAZAT TÖRTÉNETÉNEK SZEMPONTJÁBÓL EGÉSZEN A LÓVASÚT 1866-OS PESTI UTCÁKON VALÓ MEGJELENÉSÉIG, AZ ELSŐ NORMÁL NYOMTÁVÚ VONAL (EGYETEM TÉR – STÁCZIÓ UTCA – KÖZTEMETŐ ÚT) 1889-ES, VAGY A MILLENNIUMI FÖLDALATTI VASÚT 1896-OS MEGNYITÁSÁIG VISSZA LEHETNE TEKINTENI, DE JELEN CIKK EZT MOST CSAK 2013. MÁRCIUS 1-JÉIG, A VASÚTI ÜZEMELTETÉSI IGAZGATÓSÁG MEGALAKULÁSÁIG TESZI.

A Vasúti Üzemeltetési Igazgatóság Társaságunk legnagyobb szervezete, azon belül működik a Metró és a Villamos Üzemigazgatóság és működött korábban a HÉV Üzemigazgatóság, amely 2016 novemberében kivált a BKV Zrt.-ből. Az Üzemigazgatóságok mellett az Üzemeltetési és az Erőforrás Gazdálkodási Főosztály, valamint a Vasútbiztonsági Iroda segíti a vasúti üzemeltetési szakterületek feladat-végrehajtását 5300 fő feletti munkavállalói állománnyal, 14 nagyobb és számos kisebb telephelyen, valamint a központi irodákban.

Számokban

A Vasúti Üzemeltetési Igazgatóság járművei napjainkban 99,4% feletti menetrendi pontossággal, évi mintegy 3,4 millió menetet teljesítenek közel 500 millió utast szállítva, amely meghaladja a Volánbusz és a MÁV utasszámait. A rendelkezésre bocsátott kapacitás (az M3 felújítás hatását kiszűrve) a metró és a villamos ágazatokban együttesen több, mint 9,5 milliárd férőhely kilométer biztosítását teszi lehetővé egy évben. Ha ezt a teljesítményt 100%-ban kitöltenénk utasokkal, akkor az Európai Unió minden egyes lakosa részese lehetne egy 10 kilométeres villamos és ezen felül még egy 11 kilométeres metrós utazásnak.

A VÜI által üzemeltetett eszközrendszer kiterjedtségét jól mutatják a következő számok: 36 viszonylat, 1030 db vasúti személyszállító jármű (az ehhez tartozó kiszolgáló járműveket nem számítva), 471,9 km vasúti pálya (Debrecen-Bécs távolság autóval), 48 db vasúti híd és műtárgy, 86 db áramátalakító, 655,8 km felsővezeték-hálózat (Budapest-Drezda), 1165,8 km vontatási kábelhálózat (Budapest-Hamburg), továbbá számos egyéb, a biztonságos üzemeltetést elősegítő eszköz.

Az elmúlt tíz év során az egyre öregedő, a tervezett élettartamukat meghaladó járműpark lecserélése, illetve a meglévők korszerűsítése a magasabb utaskomfort és megbízhatóság fenntartása érdekében az anyagi források rendelkezésre állásától függően folyamatos volt.

Föld alatt

A metró ágazat négy üzemeltetett vonalán is számos esemény történt az elmúlt tíz évben. Az M2 vonalon 2013 tavaszán befejeződött az új Alstom járművek forgalomba állítása, 2014 tavaszán átadásra került az M4 metróvonal, ahol szintén a korszerű Alstom szerelvények lettek forgalomba állítva. Az M3-as vonal járművei hajtáskorszerűsítéssel egybekötött felújításon estek át 2015 és 2018 között.

A tervezett élettartamukat futástelítettség és életkor tekintetében is meghaladó M1 vonalon üzemelő MillFAV járművek (23 db) és a hasonló állapotban lévő fogaskerekű járművek (14 db) lecserélésének előkészítése megkezdődött. Ennek keretében elkészültek az új járművek tervei, amelyekhez az elvi előzetes típusengedély mindkét jármű esetében a Hatóság által kiadásra került.

Föld fölött

A villamos ágazat 32 viszonylatot üzemeltet a fogaskerekűt is beleértve 10 járműtípussal és 10 telephellyel, közülük a Budafok villamos kocsiszín teljesen újjáépült. Az elmúlt tíz év során CAF villamosokkal bővült a járműállomány, amely a következő években is folytatódik. Kiépült a Budai fonódó villamoshálózat, a Pesti fonódó részeként megépült a Haller utcai deltavágány. Az 1-3-as és 4-6-os villamosvonal, valamint több forgalmas szakasz felújítása is lezajlott.

Az energiahatékonyság és a munkakörülmények javítása érdekében több telephelyi épület esetében történtek különféle energetikai felújítások (nyílászáró-csere, homlokzatszigetelés, vizesblokk-felújítás, tetőfelújítás, kopolit üveg csere, saját kazánról távhőre való átállás, geotermikus fűtés kialakítása, fűtés- és világítás korszerűsítés, napelem telepítése), amelyek az üzemeltetési költségek csökkenését eredményezték.

Innovációk között

A vaskerekes személyszállító járművek üzemeltetése mellett nagy hangsúlyt kap a forrásokkal történő hatékony gazdálkodás. Ezt támasztja alá, hogy az utóbbi több mint négy évben a társasági saját hatáskörben önköltségi áron végzett síncsiszolási és sínhegesztési tevékenység évi több százmillió forint megtakarítást eredményez(ett) a piaci cégek bevonásához képest, amely megtakarítás az emelkedő piaci árak mellett csak még tovább nőhet.

A VÜI kiemelt hangsúlyt fektet a biztonságra, a túlkoros és túlfuttatott járművek, infrastruktúraelemek biztonságos tovább üzemeltethetőségére. Ennek érdekében külső szakértők bevonásával kidolgozásra és bevezetésre került a Tudományos alapú Továbbüzemeltetési Protokoll (TTP). A TTP által előírt mérési eljárások végrehajtása és azok értékelése alapján elvégzett beavatkozások lehetővé tették a hasznos élettartamukat meghaladó korú járművek és infrastruktúra-eszközök objektív alapon történő továbbüzemeltetését a TTP-ben meghatározott időtartamra.

Kollégák együtt

A szervezeti feladatok ellátásának alapvető eleme a megfelelő mennyiségben és minőségben rendelkezésre álló humánerőforrás is. Éppen ezért a VÜI igyekszik megóvni, megtartani a munkatársak speciális ismereteit, egyedi gyakorlati szaktudását, amit a következő generációnak is továbbadandó kincsként kezel. A meglévő munkavállalók anyagi megbecsülése, szakmai továbbképzése, munka-körülményeinek javítása és új, szakképzett munkaerő toborzása kiemelt célként van jelen. Ezen cél elérését a belső motivációs rendszerek kialakításával, azok folyamatos fejlesztésével igyekszik megvalósítani.

Az új, fiatal közép- és felsőfokú végzettségű munkavállalók toborzása érdekében 2017 óta egyre több oktatási intézménnyel kötöttünk stratégiai együttműködést (Duális képzés, Fiatal Diplomás Munkavállalói Program, egyetemi gyakornokok foglalkoztatása). A fentiek eredményeképpen az értékes szakemberek külső cégekhez történő elvándorlási tendenciájának mérséklése a cél.

A Társaság hírnevét, presztízsét növelve 2020-óta a Közlekedéstudományi Egyesület és a VÜI együttműködésében éves rendszerességgel kerül megrendezésre a „City Rail" konferenciasorozat, amely alkalmas a városi vasútüzemeltetéssel kapcsolatos szakmai ismeretek átadására és összegyűjtésére nemzetközi szinten. A konferencia bölcsője a VÜI által belső körben 2016-tól pár alkalom után már magát kinővő „Szakmai Napok" rendezvény volt.

A VÜI méltán lehet büszke elhivatott munkavállalóira, akiknek segítségével a Szervezet számos akadály leküzdésére volt képes az elmúlt tíz évnyi működés során, mindvégig biztosítva az elvárt magas szolgáltatási színvonalat és teljesítményt. Ugyanezzel a közös helytállással és elhivatottsággal még számos hatékonyságot növelő elképzelés valósulhat meg a következő években is az élhető városi környezet, a zéró emisszió, valamint a növekvő utaskomfort jegyében, tovább haladva az európai színvonalú közösségi közlekedés fenntartása, fejlesztése felé.

Vasúti Üzemeltetési Igazgatóság

A vasúti pálya- és felsővezetékrendszer karbantartására, javítására fordítható szűkös anyagi források hatékony és célzott felhasználását segíti a 2016-ban saját hatáskörben forgalmi járműből kialakított Mérővillamos, amely gazdag műszerezettségével alkalmas a pálya- és felsővezeték-hálózat műszaki állapotjellemzőinek objektív mérésére, a beavatkozási helyek azonosítására.

A Vasúti Üzemeltetési Igazgatóság a Társasági Integrált Irányítási Rendszer (IIR) ISO 9001, ISO 50001, ISO 14001 alkalmazása mellett végzi mindennapi tevékenységét – ezek eredményei alapján a Virtuális Erőmű Program Energiahatékonysági Kiválósági Pályázatain a Társaság rendre elnyerte az Energiatudatos vagy az Energiahatékony Vállalat címet. Emellett – a BKV-n belül úttörő módon – a VÜI-n került elsőként bevezetésre az EMAS Hitelesített Környezetvédelmi Vezetési Rendszer.

KÖZLEKEDJÜNK KERÉKPÁRRAL!

BORONGÓS ŐSZI NAPON, CSEPERGŐ ESŐBEN GURULOK BE EGY BKV TELEPHELYRE, 20 KM BRINGÁZÁS UTÁN BÜSZKE VIGYORRAL AZ ARCOMON ÉRKEZEM A KÖRNYEZETVÉDELMI ELLENŐRZÉSRE. EGY ARRA JÁRÓ KOLLÉGA VIDÁMAN INT FELÉM, MAJD MEGSZÓLÍT, ÉS AZ ALÁBBI KEDÉLYES, RÖVID, DE ANNÁL SOKATMONDÓBB PÁRBESZÉD ZAJLIK LE:

- NA MI VAN? BRINGÁVAL?

- PERSZE. MIVEL MÁSSAL?

- MI VAN, NINCS LÓVÉ AUTÓRA?

FEJEMBEN LAVINAKÉNT ÁRAD ÉRVRENDSZEREM A KERÉKPÁROZÁS MINDEN ELŐNYÉRŐL, HOGY A KÖVETKEZŐ PILLANATBAN GYANÚTLAN ÁLDOZATOMRA ZÚDULJON, DE MEGGONDOLOM MAGAM. EGYRÉSZT NINCS ÉPPEN MÁSFÉL ÓRÁM, HOGY LENYŰGÖZZEM AZ EMBEREMET A GONDOLATAIMMAL, MÁSRÉSZT BELÁTOM, NEM BIZTOS, HOGY A SZEMERKÉLŐ ESŐBEN REGGEL 8-KOR KELL BÁRKIT MEGGYŐZNÖM ERRŐL.

SEBAJ! MAJD A MOZGÁSBAN MAGAZIN OLVASÓIT FOGOM A MÁNIÁMMAL ZAKLATNI. ÚGYHOGY TESSÉK:

Miért biciklivel?

A fenti beszélgetés is mutatja, hogy hazánkban sokan előítéletesek a kerékpározással szemben. Ezek egy részét megpróbálom eloszlatni, nem elhallgatva a létező árnyoldalakat sem.

Jómagam két éve kezdtem el biciklit használni a munkába járáshoz. Nem volt könnyű belekezdeni a napi kétszer 12 km-es, mintegy 50 percig tartó tekerésbe minden reggel és délután, de meglepve tapasztaltam, hogy ez bizony addiktív, és egy idő után már rosszul esett nem ilyen módon elindulni otthonról. Talán furcsán hangzik, de leginkább azért jó, mert lusta vagyok. Ülőmunkát végezve hiányzik a testmozgás, de délután fáradtan haza-

érve a munkából már nehezen talál az ember időt és motivációt arra, hogy sportoljon. Ezt a problémát oldja meg egy huszárvágással a bringázás: nem igényel ugyanis plusz időráfordítást, hiszen ezt az időt amúgy is utazással tölteném, és tökéletesen kielégíti a napi mozgásigényemet. További előnye, hogy kiszámítható közlekedési mód, nem kerülsz dugóba és pontosan megérkezel mindenhova.

Sokan ódzkodnak a kerékpározástól mondván, nyáron túl meleg van, télen túl hideg, ha esik, az a baj, ha fúj a szél, akkor az, ha hó van, csúszik, ha jég, akkor meg se állunk a csúszással... Amikor belekezdtem a biciklizésbe nekem is voltak ilyen félelmeim. Ezzel szemben hőségben a biciklin kellemes az ellenszél, ami kellőképpen lehűt, a legnagyobb meleg is elviselhető. Biztosan kellemesebb, mint sétálni, vagy ne adj' isten légkondi nélküli járműben ülni. Télen réteges öltözködéssel megelőzhető a fagy általi halál, de még ilyen hidegben is egy 20 perc tekerés után bizony izzadni kezd az ember. Ilyenkor nem árt, ha a munkahelyen lehet venni egy jó meleg zuhanyt érkezéskor. Az eső – a nagy záporok kivételével – sem rettenetesen zavaró, itt is az a lényeg, hogy az úticélunknál át tudjunk öltözni. Hó nincs. És nem is lesz. Sajnos. A jeget meg ki lehet kerülni, de figyelni kell rá. A legrosszabb a szél, a szembeszél. Az olyan, mintha hegyre tekerne az ember. Összefoglalva tehát: van olyan időjárás, mikor nem indulok el biciklivel, mint nagy vihar vagy egész napos eső esetén, de ilyen az elmúlt évben összesen 2-3 alkalommal fordult elő.

Gyakran próbálom meggyőzni az ismerőseimet, hogy térjenek át a kerékpározásra. Leggyakoribb ellenvetésük az, hogy Budapesten veszélyes biciklizni, nem mernek. Saját tapasztalataim alapján elmondhatom, hogy ebben nagy fejlődést érzek az elmúlt 10-15 évben. Határozottan érezhető, hogy a közlekedés többi résztvevője egyre jobban figyel a biciklisekre, számuk növekedésével kezdik megszokni a jelenlétüket, és jobban számítanak a felbukkanásukra. A bicikliutak elterjedésével is érezhetően nőtt a biztonság. Ennek igazolására kezdtem baleseti statisztikákat böngészni, de nem várt adatokra bukkantam. Ezek szerint Budapesten az utaskilométerek 2%-át teszik meg biciklivel, viszont a balesetek okozói 12%-ban (!) kerékpárosok. Ez megdöbbentően magas szám, és jókora kritika a kerékpáros társadalom felé. Egy rendőrségi tanulmány azonban azt is elárulja, hogy a balesetet szenvedők körében folyamatosan csökken a kerékpározók aránya! Mit jelent ez? Azt, hogyha kerékpárra ülsz, elsősorban akkor fenyeget a baleset veszélye, ha te magad okozod! Tehát ha a közlekedési szabályokat betartva közlekedsz, akkor a kerékpározás egyre biztonságosabb közlekedési módnak számít! Saját tapasztalatból pedig elmondhatom, az elmúlt 2 év során egyszer sem voltam baleset részese, sőt veszélyben sem éreztem magam!

Nézzünk még néhány érvet a bringázás mellett! Ha nem csak a munkába járáshoz használod, akkor felfedezheted vele a város eddig ismeretlen részeit. A tájékozódáshoz pedig már nagyon jó biciklis útvonaltervező alkalmazások léteznek, amelyek segítségével olyan helyeken sikerült már biciklizném, amelyek bemutatásáról külön cikkeket lehetne írni a Turista magazinban, de akár a Zsaru magazinban is Budapest tanösvényei és örömnegyedei címmel... kalandnak sem utolsó.
Nem hallgathatom el még az egyik legerősebb személyes motivációmat sem: sok társaságban kifejezetten menő dolog biciklisnek lenni. Ha te is sütkéreznél ismerőseid elismerésének fényében, pattanj nyeregbe és a tisztelet nem fog elkerülni!
Mivel ezen a ponton már mindenki a netet böngészi, hogy milyen biciklit vegyen magának a munkába járáshoz, nézzük meg, milyen adottságokkal és hiányosságokkal találkozhatunk munkahelyünkön, ha ezt az utazási formát választjuk.

Kíváncsi voltam, hogy látják ezt a közlekedés egyéb résztvevői, ezért megkértem egy részmunkaidős buszvezető kollégát, hogy ossza meg velünk tapasztalatait a biciklisekről. Ez olyannyira jól sikerült, hogy ezt a következő lapszámban olvashatjátok a magazin hasábjain.

Kovács Márton

PRAKTIKUS TANÁCSOK
Ha valaki újonnan biciklizésre adja a fejét, annak álljon itt végül néhány tapasztalati úton szerzett jótanács.
BUKÓSISAK
Az unalomig ismert, de mégis kihagyhatatlan figyelemfelhívás, hogy hordj sisakot! Kényelmetlen, ronda, idegesítő, de kell. Nem vita tárgya.
DEFEKT
A biciklizés, mint említettem, időben az egyik legkiszámíthatóbb közlekedési forma. Amennyiben nem kapsz defektet. Ennek elkerülésére azonban rengeteg lehetőség van már: használj defektmentes kevlár szövetes külsőt vagy defektgátló folyadékkal töltött belsőt. Egyéb megoldások is léteznek, valamelyiket mindenképpen érdemes alkalmazni.

GYALOGOSOK
Vigyázz a gyalogosokkal! Személyes tapasztalatom, hogy a legveszélyesebb útszakaszok azok, ahol a bicikliutat a járdára vezetik. Az autósok folyamatosan figyelik az utat és környezetüket, de a gyalogosok sokszor merülnek el zenehallgatásban vagy a telefonjaikban, és teljesen kiszámíthatatlanul mozognak. Óvatosan a járdán!
AJTÓZÁS
A másik legnagyobb veszélyforrás az, amikor a parkoló autók mellett visz az utad, mindig számíts rá, hogy hirtelen rádnyithatják az ajtót. Ha ez az eszedben van el tudod kerülni a bajt.
KÖZLEKEDÉSI KONFLIKTUSOK
Egy szabály: ne üvölts rá a szabálytalan BMW-sre. Inkább menekülj....

A BKV jelenlegi kerékpáros infrastruktúrája

A biciklivel munkába járás fontos feltétele, hogy a munkahelyemen legyen megfelelő kerékpáros infrastruktúra – optimális esetben ez tárolóhelyet, öltözőt (esetleg zuhanyzót) és extrákat (pl. pumpa, szerelőállvány) jelent. A BKV telephelyei ebből a szempontból változatos képet mutatnak.
A leginkább alapvető szükséglet a megfelelő tárolóhely. Ha nem tudom a kerékpáromat biztonságos, kényelmes, eső ellen védett, a bejárathoz közel lévő helyen egyszerűen, erőfeszítés nélkül megtámasztani vagy rögzíteni úgy, hogy nem kell összepiszkolva a ruhámat a saját és a többi kerékpár olajos lánca és koszos kereke körül matatni, akkor a kerékpározás kevésbé vonzó lehetőség lesz számomra. A BKV legtöbb telephelyén létezik kifejezetten biciklitárolásra szánt hely és eszköz, ezeknek azonban nem mindegyike felel meg a fenti kritériumoknak – ugyanakkor vannak jó példák is.
A BKV adottságai kifejezetten kedvezők abból a szempontból, hogy a telephelyek döntő többségében van öltöző és zuhanyzó. Fontos viszont leszögezni, hogy ha a munkahely kerékpárral kényelmes tempóban 30-40 percen belül elérhető, akkor a zuhanyzás nem feltétlenül szükséges, az ember nem izzad meg jobban, mint például a közösségi közlekedés használata és a gyaloglás során.
Az extrának nevezett eszközök – ilyenek például a biciklispumpa vagy kompresszor, szerelőállvány, legalapvetőbb szerszámok vagy például kerékpármosó – jelenleg még nem találhatóak meg a BKV telephelyein, de az igények esetleges növekedése esetén ezek alacsony költséggel beszerezhetők/kialakíthatók. Összességében tehát a BKV viszonylag kiterjedt saját kerékpáros infrastruktúrával rendelkezik, amelyet tovább fejlesztve a kerékpárral munkába járás vonzereje nagy mértékben növelhető.

Hagymási Gergely

ÉLETVESZÉLYES HELYZETEK, **ÉLETMENTŐ SOFŐRÖK**

KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI JÁRMŰVEZETŐNEK LENNI AZ EGYIK LEGFELELŐSSÉGTELJESEBB MUNKA, HISZEN MIKÖZBEN A SOFŐR ELLÁTJA FELADATAIT, NEM CSAK A SAJÁT, DE EGYSZERRE AKÁR SZÁZNÁL IS TÖBB EMBER ÉLETÉÉRT FELELŐS. EZ ÉPPÚGY IGAZ A BUSZVEZETŐRE, MINT A VILLAMOS- VAGY METRÓVEZETŐRE, HISZEN BALESETEK BÁRHOL, BÁRMIKOR TÖRTÉNHETNEK. ÉS BÁRMIKOR ELŐFORDULHAT AZ IS, HOGY EGY ROSSZULLÉT MIATT AZONNAL CSELEKEDNI- ÉS SEGÍTENI KELL EGY UTASON – SZERENCSÉRE JÁRMŰVEZETŐ KOLLÉGÁINK RENDELKEZNEK OLYAN ERŐS LÉLEKJELENLÉTTEL ÉS BÁTORSÁGGAL, AMI SOK ESETBEN MÁR MEGMENTETT EGY-EGY ÉLETET.

Tóth Attila trolibuszvezető kollégánk éppen a végállomás felé tartott egy szombat éjjel, amikor felfigyelt egy magányosan csavargó kutyára a Stefánia út és a Hungária körút kereszteződésénél. Miután leadta a járművét, közelebbről is megvizsgálta a négylábút, akin tisztán látszott, hogy biztosan nem kóbor állat. Mivel semmiképp sem akarta hátrahagyni, hazavitte magával a jószágot, hogy biztonságos helyen lehessen. Pár órával később egy Facebook-bejegyzésből kiderült, hogy az állat nem más házikedvence, mint Nyári Dia színésznőé, így másnap Fibi, a kiskutya hazatérhetett szerető otthonába.

Az egyik alkalommal egy utas kapott epilepsziás rohamot. A buszvezető tudta, mi a teendő, szakszerűen ellátta a bajba jutott utast, aki már stabil állapotban, a saját lábán szállt be a mentőautóba. Kollégánk egyáltalán nem tartja hőstettnek cselekedetét.

A sajtóban is elterjedt a híre, hogy egy palacsintafalaton fuldokló utas életét a buszsofőr mentette meg. A 40 év körüli férfi evés közben lett rosszul a buszon, hirtelen fellépő, erős köhögés után összeesett. Kollégánk azonnal a segítségére sietett és értesítette a mentőket. A szakemberek utasításait követve megvizsgálta a bajbajutottat, aki ekkor már nem lélegzett. Az instrukciókat pontosan követve várta a mentők megérkezését, akik pár percen belül át is vették az ellátást, és a beteget stabil állapotban szállították kórházba.

Bármilyen korú utassal megeshet, hogy váratlanul életveszélyes állapotba kerül. Novemberben egy 18 éves lány lett rosszul a 77-es trolibuszon. Járművezető kollégánk rögtön felismerte a bajt, így gyors lélekjelentlétének köszönhetően a lehető leghamarabb megkezdte az ellátását. Egy utas hívta a mentőket, ő pedig értesítette a forgalomirányítást. Amikor az utasokkal együtt azt észlelték, hogy a fiatal lány már nem lélegzik, munkatársunk azonnal megkezdte a mellkaskompressziót, miközben a mentőorvos folyamatosan instruálta. A lányt válságos állapotban szállították a kórházba, azonban néhány nappal később édesanyja értesítette a hős kollégát, hogy a lánya állapota stabil. Munkatársunk tiszteletreméltó cselekedetéért kitüntetést is kapott.

De nem csak a buszokon, hanem a villamosokon is előfordulhat a fent említett incidensekhez hasonló. Tavaly a 62-es villamosvonalon lett rosszul egy férfi, később kiderült, hogy szívrohamot kaphatott. A villamosvezető kollégánk azonnal az utas segítségére sietett, és a közben értesített mentős szakember iránymutatása szerint megkezdte az újraélesztést. A beteget az ezután nem sokkal kiérkező mentősök vették át.

A BKV-nál törekszünk arra, hogy járművezetőink bármilyen helyzetben megállják a helyüket, legyen szó egy hirtelen rosszullétről, vagy egy különlegesebb bánásmódot igénylő utasról. Utóbbi esetekhez nagy segítséget nyújthatnak az érzékenyítő tréningek, amelyeket többek között a Suhanj Alapítvány és a Baráthegyi Vakvezető Kutya Iskola Alapítvány segítségével rendezünk meg rendszeresen.

Sokszor nem kap sajtóvisszhangot egy-egy életmentés, azonban minket roppant büszkévé tesz, hogy munkatársaink nem félnek lépni és cselekedni ilyen helyzetekben sem – tudjuk, hogy utasaink biztonságban vannak mellettük, így lehet a BKV szolgáltatása is igazán megbízható.

Farkas Dóra

December elsején, a 45-ös buszjáratot vezetve kollégánk, Szabó László sikeres újraélesztést hajtott végre egy bajba jutott járókelőn. Ő így emlékszik vissza arra a reggelre:
- Amikor a jobbra kanyarodó sávba érkeztem a busszal és megláttam, hogy egy járókelő fekszik a földön, azonnal hívtam a menetirányítómat. Elmondtam neki, hogy mit látok, és azt is, hogy 23 és fél évet dolgoztam az OMSZ-nél mentőápolóként és gépkocsivezetőként. Mivel engedélyt kaptam a segítségnyújtásra, leszállítottam az utasaimat és azonnal futottam a bajbajutotthoz. A többi járókelő akkor már megkezdte a beteg ellátását félautomata defiblilátorral, de amint odaértem mellkaskompressziókat hajtottam végre a betegen. Nemsokára megérkeztek a mentők, akik saját szívhanggal, élve vették át a férfit. Utána folytattam a munkámat, szállítottam tovább az utasokat.
Kollégánk nem tartja tettét kiemelkedőnek, úgy gondolja, hogy ez alapvető emberi cselekedetnek kell, hogy legyen. Ahogy fogalmaz „egy emberi élet megfizethetetlen és pótolhatatlan”.

BUDAPEST-HATÁS A VÁRMÚZEUMBAN

MIT JELENT BUDAPESTINEK LENNI? HOGYAN HAT A FŐVÁROS A LAKÓIRA ÉS AZOKRA, AKIK NAPJAIK LEGALÁBB EGY RÉSZÉT BENNE TÖLTIK? LÉTEZIK OLYAN, KÉPEKBŐL, HANGOKBÓL, FILMEKBŐL ÁLLÓ KÖZÖS TUDÁS, AMIRŐL TUDJUK: EZ A MI BUDAPESTÜNK? A BUDAPESTI TÖRTÉNETI MÚZEUM 2023. ÁPRILIS 28-ÁN NYITJA MEG A „BUDAPEST-HATÁS. FŐVÁROSI KÖTŐDÉSEK ÉS IDENTITÁSOK" CÍMŰ KIÁLLÍTÁSÁT, AMELY A VÁROSEGYESÍTÉS 150 ÉVES ÉVFORDULÓJÁNAK EGYIK KIEMELT ESEMÉNYEKÉNT KÖZEL EGY ÉVIG LESZ LÁTOGATHATÓ A VÁRMÚZEUMBAN, A BUDAVÁRI PALOTA E ÉPÜLETÉBEN.

Hogyan ragadható meg egy város atmoszférája, hogy ábrázolható egy kiállításon, milyen eszközökkel mutatható be a sokféleség és sokszínűség? Beszélhetünk egyáltalán „budapestiségről"? Ha csak az 1873 óta eltelt másfél évszázadot vesszük alapul, a város képét és kultúráját alapvetően meghatározta a „befogadás" gesztusa, az, hogy németek, zsidók, romák, közeli és távoli vidékről betelepülők találták meg helyüket, hozták létre a maguk közösségeit, adták a „közösbe" a saját hagyományaikat. Óbuda, Buda és Pest egyesülését követően apróbb-nagyobb települések csatlakoztak, ma már a nagytétényi vagy a soroksári, a cinkotai vagy a békásmegyeri ugyanúgy budapestinek tekinti magát, mint a rózsadombi vagy az erzsébetvárosi – bárhonnan érkeztél és bármikor, hogy a fővárosban élj vagy dolgozz, bármelyik etnikum vagy felekezet kutúráját követed, lakhatsz a belvárosban, lakótelepen vagy a zöldövezetben, valamilyen budapesti identitással biztosan rendelkezel.

Az első „hatás" a látogatót a tárlat nyitányaként a Barokk csarnokban felállított gigantikus „dobozban" éri, ahol filmhíradókkal és filmrészletekkel ragadja el a nosztalgia. A kiállítás alapja ugyanis negyvenegy interjú, amelyből a budapesti identitás formái és rétegei megrajzolhatóvá válnak. A kiállítótérbe telepített Duna-installáció mentén személyes történetek szólalnak meg, az óbudai régiségkereskedőé, a cukrászdinasztia tagjáé, a fotómodellé, a vízilabdázóé, a színészé, a csillárkészítőjé, a rockzenészé, a buddhista- vagy az LMBTQ-közösség tagjáé. Civilek és ismert emberek, összeköti őket, hogy mindannyiuk életét meghatározza a Budapest-hatás.

A Budapest-hatás persze nem egyirányú, a városlakók, az ingázók, a turisták, mint a kaleidoszkóp kristályai, mozgásban tartják a várost: költöznek, közösségeket hagynak el és alapítanak újabbakat, kihalt tereket vesznek használatba és véleményt alkotnak. Kritikával kapcsolódnak Budapesthez. Gondoljunk a kiürült Nagykörútra, a romkocsmák világára, az egyetemi campusok forgatagára, az alkalmanként lezárt rakpartok és a „Szabihíd" elfoglalására, a nyolcadik kerület felélesztésére. A kiállításon helyet kap a járókelő hangja, a véletlenszerűen kiválasztott nyilatkozók gondolatai a főváros illatáról, színéről, a pestiségről vagy a budaiságról.

Van az a bizonyos „közös tudás", amit versek, filmrészletek és zenei betétek hívnak elő. Az alkotók igazán bőkezűen bántak Budapesttel. (Már megint a Budapest-hatás: a város, mint ihlet, mint múzsa!) Nyilván bárki tudna slágerszövegeket idézni a régi sanzonoktól Cseh Tamásig, filmjelenetekről mesélni, ahol a főváros díszletként szerepel, vagy éppen a főszereplő. Ki talál olyat, amit eddig nem ismert?

A Népessy Noémi kurátori koncepciója alapján létrehozott kiállítás alapvetően a városlakókra épít. Azokra, akik megszólaltak, az arcukat, a hangjukat és a történetüket adták. De csak a látogatók aktivitásával válik teljessé. Mindenki egyfajta attitűddel érkezik, a saját viszonyulásával a városhoz, és ez bizonyára változik, gazdagodik vagy árnyaltabbá válik a tárlat végére. Ez a kiállítás ugyanis nyitott és sokféle. Pont olyan, mint Budapest.

ÁPRILIS 20-ÁN KEZDŐDIK A 43. BUDAPESTI TAVASZI FESZTIVÁL

2023. ÁPRILIS 20. ÉS MÁJUS 2. KÖZÖTT 30 HELYSZÍNEN, TÖBB MINT 50, MŰFAJOKON ÁTÍVELŐ ÖSSZMŰVÉSZETI PROGRAMMAL ÉS JUBILEUMI ÉLMÉNNYEL VÁR MINDENKIT A HAGYOMÁNYT ÚJRAÉRTELMEZŐ FORGATAG, A 150 ÉVES FŐVÁROST ÜNNEPLŐ BUDAPESTI TAVASZI FESZTIVÁL. ÉVFORDULÓK, VILÁGNAPOK, IKONIKUS MŰVÉSZEK, KÖZÖSSÉGI ÉLMÉNYEK A PALETTÁN, KÉT HÉTEN ÁT.

Az idei fesztivál azért is különleges, mert ebben az évben Budapest egyesítésének 150. évfordulóját ünnepli a Főváros. Ezért a Budapesti Tavaszi Fesztivál programjai talán a megszokottnál is erősebben reflektálnak arra, hogy milyenek az itt élők, mi köti össze a budapestieket, miért és hogyan szeretik, élik meg városukat. A kerek fővárosi születésnap kapcsán olyan évfordulós üzeneteket és kiemelt jellegzetességeket is bemutatnak, mint például a Budapest Makett, amely most a modern kor technológiai eszközeivel megjelenített tartalommal egészül ki. A Flying Data Kollektíva részvételi színházi előadása egy utópikus Budapestre invitálja nézőit 2073-ba (a 200 éves Budapestre!), hogy közösen éljük át a fenntarthatóságot, egyenlőséget és társadalmi igazságosságot. Binálé - digitális biennálé: külföldi és hazai művészek alkotásainak immerzív kiállítása jelenik meg egy szokatlan és varázslatos digitális vásznon. Ezeknek a különleges programoknak a margitszigeti Kristály Színtér ad otthont.

Barangolás a programok között

Nem vagy egyedül – Kiss Tibi képzőművész, a Quimby és az Aranyakkord zenész-dalszövegírójának régi és új alkotásait sorakoztatja fel a Főfotó Galériában nyíló kiállítás. A megnyitón kerekasztal-beszélgetést rendeznek a zenészek és a szakmabeliek mentális egészségéről, a mentálhigiéné fontosságáról. A Trojka Színházi Társulás színészei a másság, a szexualitás, a tabuk és önmagunk felvállalásának témáit járják körül őszinteséggel és humorral fűszerezve. A SZX_MCHN (Szexmasín), avagy vágyaink meghurcoltatása zenés színpadi show-műsor ismert popslágerekkel, izgalmas színészi játékkal, zavarba ejtő, személyes, olykor drámai, máskor humoros monológokkal, bátor és egyedi jelmezekkel jelenik meg Gryllus Dorka rendezésében, de egy izgalmas pop-up divatbemutatóval, költészeti esttel és fotókiállítással is gazdagítják a fesztivál programkínálatát.

Erős keretet adnak a fesztiválnak a nyitó- és záró programok; az első hétvégén a 40 éves Katona József Színház több bemutatója is látható: a Sufniban Wolfram Lotz, korunk egyik legjelentősebb német színházi szerzőjének A politikusok című művét Dohy Balázs rendezésében láthatjuk, Zsótér Sándor pedig 15 év után tér vissza a Katonába egy abszurd, szürreális drámával, Stanisław Ignacy Witkiewicz Vízityúk című darabjával a Kamrában. Zárásként a Zeneakadémia nagytermébe Haydn/Ligeti/Beethoven címmel érkezik a Budapesti Tavaszi Fesztivál koncertje a Budapest Sound Collective előadásában kiváló spanyol és ausztrál szólisták közreműködésével. A Budapesti Fesztiválzenekar a Budapest Kongresszusi Központban ad nagyzenekari koncertet. A jazz-rajongók nagy örömére idén is szerepel a Jazzfest Budapest a repertoárban, a Madách tér pedig ebben az évben is szabadtéri tánckavalkáddá alakul, hiszen a tánc világnapján újra kipróbálhatja magát minden amatőr és profi táncos a Tavaszi TáncTéren. A 80-as évek underground kultúráját ismerhetjük meg vagy élhetjük át újra a Lumen Kávézó, a 20 éves Gödör Klub és a Toldi mozi alternatív programjain.

A Budapesti Tavaszi Fesztivál programjai között most is mindenki találhat kedvére valót, hiszen a klasszikustól, az alternatív stíluson át, a digitális és innovatív, valamint a családi és a közösségi élmények, szabadtéri rendezvények egyaránt megtalálhatóak a kínálatban – ettől is összművészeti a fesztivál.

Vannak ingyenesen látogatható, előzetes regisztrációhoz kötött események, illetve előre megvásárolt belépőjeggyel látogatható programok.
A teljes programlista a fesztivál honlapján elérhető: https://budapestitavaszifesztival.hu/

BUDAPEST, TE CSODÁS!

– 150 ÉVES A FŐVÁROS, 1. RÉSZ

1873-BAN HÁROM VÁROSRÉSZ ÖSSZEVONÁSÁVAL SZÜLETETT MEG AZ EGYESÍTETT BUDAPEST, AZ ORSZÁG „SZÍVE", KÖZPONTJA, FŐVÁROSA. A 150. SZÜLETÉSNAP ALKALMÁBÓL TÖRTÉNELMI SOROZATUNKBAN KÖZLEKEDÉSTÖRTÉNETI SZEMSZÖGBŐL TEKINTÜNK VISSZA A MÁSFÉL ÉVSZÁZADDAL EZELŐTTI ESEMÉNYRE.

Duna-parti randevú

A Duna két partján egymás mellett fekvő Buda és Pest külön-külön is fontos szerepet töltött be az ország életében. Buda a középkor óta közigazgatási központ és királyi székhely is volt, Pest a 18. századra az ország kereskedelmi központja lett, jelentősége a 19. századra még inkább megnőtt. A reformkorban fogalmazódott meg először, hogy az egyesített város legyen Magyarország fővárosa. Az összevont Budapest elnevezést gróf Széchenyi István használta először nyilvánosan Világ című művében. A kezdeményezésére megépülő Lánchíd pedig még közelebb hozta egymáshoz a két városrészt. A reformkor pezsgő közélete és az 1848-49-es szabadságharc eseményei is hozzájárultak ahhoz, hogy Pest-Buda valóban az ország „szíve" lett, igazi fővárossá emelkedett. Nemcsak a magyar országgyűlésnek és minisztériumoknak adott otthont, de gazdasági, kulturális centrum is volt.

Jegyesség után házasság

Az igazi fellendülést a dualizmus évei hozták el Pest-Budának. Az 1867-es kiegyezés után a magyar politika kiemelt célja lett, hogy a fővárost Béccsel, az Osztrák-Magyar Monarchia másik központjával egyenrangú nagyvárossá fejlessze, modernizálásában így szerepet játszott a Béccsel való folyamatos versengés is. Egy újonnan felállított intézmény, a Fővárosi Közmunkák Tanácsa vezetésével tudatos, szakszerű városrendezés, fejlesztés kezdődött, óriási építkezések indultak. A mérnöki tervezés szerint kialakított sugár- és körutak mellett hidak, pályaudvarok, oktatási és kulturális intézmények, múzeumok, színházak, kávéházak, fürdők sora született meg.

Ilyen előzmények után került sor 1873-ban a városegyesítésre. Az 1872. évi XXXVI. törvénycikk alapján három városrész: Pest, Buda és Óbuda, illetve a Margit-sziget összevonásával megszületett Budapest. Budapest nemcsak az ország gazdasági, politikai és kulturális életének meghatározója lett, néhány évtized alatt európai nagyvárossá nőtte ki

magát. A lakosság száma példátlan ütemben emelkedett: az egyesüléskor még körülbelül 270 ezer fős népesség a századfordulóra 700 ezerre nőtt. A nagy ütemű fejlődésnek, növekedésnek, az építési láznak a magyar honfoglalás ezeréves évfordulójáról megemlékező 1896-os millenniumi év és az azt kísérő ünnepségsorozat további lendületet adott.

Európa élvonalában

A rövid idő alatt világvárossá fejlődő Budapest egyre nagyobb elvárásokat támasztott a városi közlekedéssel szemben is, szükségszerűvé vált a korszerű közlekedési hálózat megteremtése. Bár már a reformkorban feltűntek az első közösségi igényeket kielégítő közlekedési eszközök, a legnagyobb változások a városegyesítést követően történetek. A technika fejlődése, a sorra megjelenő új találmányok világszerte forradalmi változásokat eredményeztek. Ezek a technikai vívmányok tették le a mai közösségi közlekedés különböző ágazatainak alapjait. A külföldön szabadalmaztatott járműveket Budapest az elsők között vette át.

1820-ban a Carolina gőzhajóval kezdődött meg az átkelő hajózás a Dunán. 1832-től megjelentek az omnibuszok a pesti utcákon, 1866-tól pedig már lóvasúttal is lehetett közlekedni. 1870-ben megépült a Budai Hegypálya, Európa második siklója, majd 1874-ben felavatták a fogaskerekűt, Európa harmadik ilyen típusú vasútját. 1887-től helyi érdekű vasút biztosított összeköttetést a környező településekkel, és ugyanebben az évben elindult az első villamos-próbajárat is a Nagykörúton. 1896-ban a honfoglalás millenniumára elkészült a földalatti vasút, a világ második hasonló közlekedési eszköze.

A közlekedési hálózat fejlődéséhez jelentős mértékben járult hozzá a főváros közútjainak fejlesztése, kiszélesítése (Nagykörút, Sugárút), az új hidak (Margit híd, Ferenc József híd – azaz a későbbi Szabadság híd, Erzsébet híd), és a vasúti pályaudvarok (Keleti, Nyugati, Déli, Ferencvárosi pályaudvar) átadása.

Budapest közösségi közlekedésének lendületes fejlődése, a hálózat folyamatos bővülése a főváros további fejlődését segítette elő. Sorozatunkat folytatjuk.

Győrfi Judit

A MÚLT **MEGSZÉPÜL!**

Családi eseményeken, baráti összejöveteleken a beszélgetések előbb-utóbb a közösen megélt régi történetekhez kanyarodnak vissza és a társalgás nosztalgiázásba csap át. Mindig jó visszaemlékezni az elmúlt időkre, amit már nem terhelnek a mindennapok problémái. A régi történetek mellett a régi tárgyakhoz is hasonló lelkesedéssel viszonyulunk, ez az oka, hogy a nosztalgiavillamosoknak a világon mindenhol óriási a népszerűsége.

Régi favázas, gazdagon díszített és gyönyörűen felújított járművek gurulnak végig a belvárosokon szerte a nagyvárosokban, a turisták és az ott lakók legnagyobb örömére. És bár nem olcsók az ilyen utazások, mégis mindig tele vannak a járatok. A sokszor 50-100 éves járművek különleges hangulatot adnak a történelmi belvárosok utcaképének, visszarepítve az utast és a nézőt egyaránt egy meg nem élt korba. Ez a legnagyobb varázsa a nosztalgiavillamosozásnak.

Ahogy kisüt az első napsugár, a nosztalgiajáratok kedvelői itthon is türelmetlenül várják a szezon kezdetét, ami hamarosan indul.

Budapest

Prága

Belgium

Brüsszel

Isztambul

TOP 10

Nürnberg

Szeged

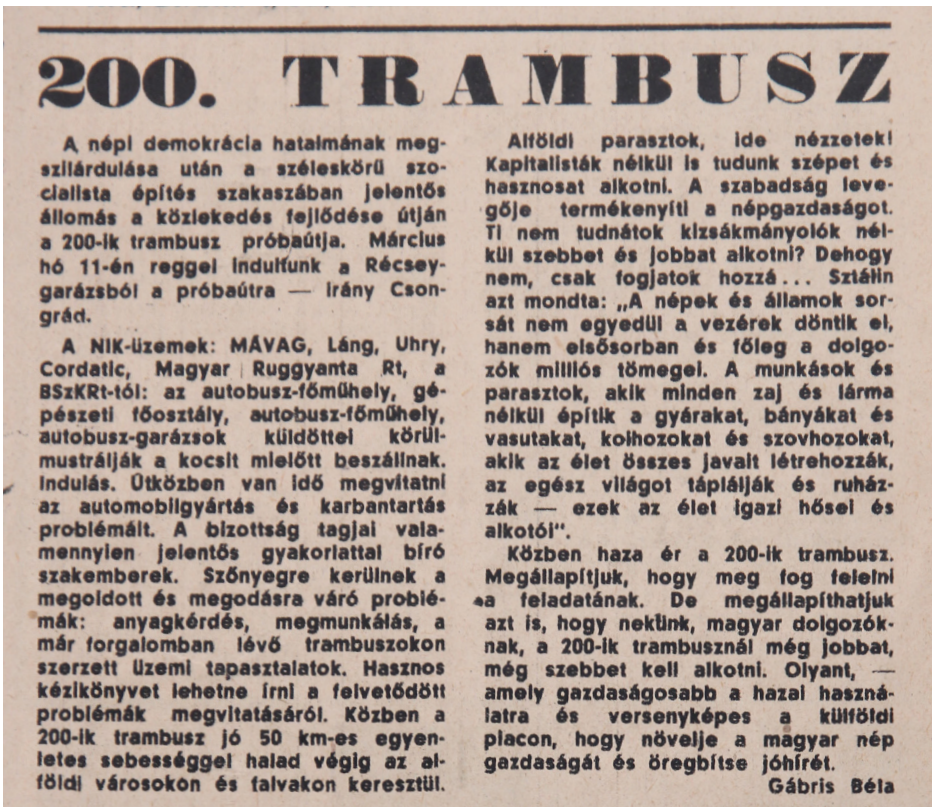
Melbourne

Lisszabon

Új-Zéland

75 ÉVES A MÁVAG TR5

1948-BAN JELENT MEG A TR5, AMELY A HÁBORÚ UTÁNI NEHÉZ BUDAPESTI FORGALMI KÖRÜLMÉNYEK KÖZÖTT IS HOSSZÚ ÉLETŰNEK BIZONYULT, EGY ÉVTIZEDIG A FŐVÁROSI KÖZLEKEDÉS JELLEMZŐ BUSZTÍPUSA VOLT.



200. TRAMBUSZ

A népi demokrácia hatalmának megszilárdulása után a széleskörű szocialista építés szakaszában jelentős állomás a közlekedés fejlődése útján a 200-ik trambusz próbaútja. Március hó 11-én reggel indulfunk a Récsey-garázsból a próbaútra — irány Csongrád.

A NIK-üzemek: MÁVAG, Láng, Uhry, Cordatic, Magyar Ruggyanta Rt, a BSzKRt-tól: az autobusz-főműhely, gépészeti főosztály, autobusz-főműhely, autobusz-garázsok küldöttei körülmustrálják a kocsit mielőtt beszállnak. Indulás. Útközben van idő megvitatni az automobilgyártás és karbantartás problémáit. A bizottság tagjai valamennyien jelentős gyakorlattal bíró szakemberek. Szőnyegre kerülnek a megoldott és megodásra váró problémák: anyagkérdés, megmunkálás, a már forgalomban lévő trambuszokon szerzett üzemi tapasztalatok. Hasznos kézikönyvet lehetne írni a felvetődött problémák megvitatásáról. Közben a 200-ik trambusz jó 50 km-es egyenletes sebességgel halad végig az alföldi városokon és falvakon keresztül.

Alföldi parasztok, ide nézzetek! Kapitalisták nélkül is tudunk szépet és hasznosat alkotni. A szabadság levegője termékenyíti a népgazdaságot. Ti nem tudnátok kizsákmányolók nélkül szebbet és jobbat alkotni? Dehogy nem, csak fogjatok hozzá... Sztálin azt mondta: „A népek és államok sorsát nem egyedül a vezérek döntik el, hanem elsősorban és főleg a dolgozók milliós tömegei. A munkások és parasztok, akik minden zaj és lárma nélkül építik a gyárakat, bányákat és vasutakat, kolhozokat és szovhozokat, akik az élet összes javait létrehozzák, az egész világot táplálják és ruházzák — ezek az élet igazi hősei és alkotói".

Közben haza ér a 200-ik trambusz. Megállapítjuk, hogy meg fog felelni a feladatának. De megállapíthatjuk azt is, hogy nekünk, magyar dolgozóknak, a 200-ik trambusznál még jobbat, még szebbet kell alkotni. Olyant, — amely gazdaságosabb a hazai használatra és versenyképes a külföldi piacon, hogy növelje a magyar nép gazdaságát és öregbítse jóhírét.

Gábris Béla

A fővárosi autóbusz-közlekedés mindössze 25 járművel indult újra a rommá lőtt Budapesten, ahonnan az autóbuszok az országhatáron kívülre kerültek. A gumikerekes ágazat azonban nagyon gyors fejlődésnek indult, jellemző, hogy már megjelenése évében 164 busz került – az egyébként végnapjait élő – BSZKRT állományába. Az új buszokkal új viszonylatok is indulhattak, több meglévőt pedig meghosszabbíthattak, még más cégektől is vettek át vonalakat. A fejlesztés hátterét – amely a munkáslakta peremterületeken volt igazán jelentős, ahol korábban autóbuszok sem jártak – a '48-ban megjelent Tr5-ösök adták.

A MÁVAG Tr5 típussal a hazai autóbusz-közlekedés legnehezebb korszakában sikerült technológiai fejlődést elérni. Korabeli jelentőségével kezdettől fogva tisztában voltak, nem véletlen, hogy az első öt járművet 1948 január 30-án ünnepélyesen, a Parlament előtt adták át.

Az új típust a BSZKRT legnagyobb háború előtti beszállítója, a MÁVAG készítette, tervezői Cziráki Vendel és Stróbl Kornél voltak, akik az 1940-ben bemutatott, közepes méretű Tr4-es alapján tervezték. Az addigi legnagyobb befogadóképességet értek el 33 álló-, és 22 ülőhelyelyel. A 77 kW teljesítményű (105 lóerős) Láng dízelmotor hajtotta trambusz a MÁVAG utolsó típusa volt. Újdonság volt, hogy a hosszú üléseket a tervező – ahol mód nyílt rá – egyszemélyes keresztülésekké alakította át. Különlegessége még, hogy a kocsi elejének jobb oldalán, a szélvédő alatt is ablakot helyeztek el – segítendő a megállóba való beállást. Ezeken a buszokon a maiaknak már sok jellegzetessége megjelent: ikerajtói voltak ráncajtókkal, amelyek az eddig használt tolóajtóknál gyorsabban működtek és ezzel az utascserének is kedveztek.

A Tr5-ösök gyártása kezdettől fogva rohamtempóban zajlott, '49 végére már a – BSZKRT megszűnésével létrejött – FAKV (majd FAÜ, Fővárosi Autóbuszüzem) négyszázegynéhány járművének mintegy felét a Tr5-ösök adták. A háromajtós karosszériát az Uhri Testvérek – a későbbi Ikarus Karosszéria és Járműgyár jogelődje – készítette. A Tr5 az '52-től gyártott Ikarus 60 elődjének tekinthető, amely azonban az évtized második felére jelentőségében, számarányában már túlnőtt elődjén.

Ennek ellenére a Tr5-ösök elsőségét a budapesti közösségi közlekedésben nem lehet elvenni, hiszen elsőként biztosították a hátterét annak a hatalmas fejlődésnek, ami a háború után a budapesti autóbusz-közlekedésben megvalósult. A FAKV megalakulásakor, '49-ben a 249 km-es fővárosi autóbusz-hálózaton már 44 viszonylat közlekedett 1401 megállóhellyel, amely Nagy-Budapest megalakulásakor (1950. január 1.) a MÁVAUT új városhatáron belüli vonalait is magába olvasztotta. A FAKV-nál ekkor már 228 Tr5 autóbusz közlekedett. (A Szárnyaskerék mellékelt száma éppen a 200. Tr5-öst ünnepli.) Az '50-es években aztán a rossz utak miatt az új, Sallai Főműhelybe sorra érkeztek nagyjavításra a Tr 5-ösök is.

A Tr5-ösök selejtezése 1963-ban fejeződött be: a GA 0281 1949. január 3-án lépett szolgálatba, 1 053 646 km-t futott, négyszer kapott főjavítást, és utolsó menetét a 32-es vonalon teljesítette. A leselejtezett buszokat a hatvanas években az ún. csuklósítási programban használták, amikor mintegy 140 Ikarus 60-ast és Tr5-öst építettek össze. Utóbbiak a csukló mögötti részbe kerültek.

Az ikonikus típus a BKV nosztalgiajármű-állományában is fellelhető, a PBC-255-ös rendszámú jármű a nyílt napok, nosztalgiajármű-felvonulások egyik közönségkedvence.

Hradszki Róbert

A hónap képe: Hajbel Erik

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

TAVASZI AKCIÓ A BKV ÉS BKK DOLGOZÓINAK!

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

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

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

JOGOSÍTVÁNY KEDVEZMÉNNYEL!

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

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

MOZGÁSBAN MAGAZIN

A Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság magazinja ● www.bkv.hu ● bkvzrt@bkv.hu ● 2023. tavasz

Lapigazgató: Dr. Székelyné Pásztor Erzsébet ● A szerkesztőbizottság tagjai: Buday Ágota, Gulán András, Hagymási Gergely, Káplár Zsófia, Molnár György, Nemecz-Novák Zsuzsanna, Szirbek-Gucsi László ● Szerzők: Demjén Anikó, Farkas Dóra Katalin, Konyher Mária Terézia, Győrfi Judit, Hagymási Gergely, Hradszki Róbert, Kárpáthegyi Bálint, Kovács Márton, Kürti István, Sándor Béla ● Design: Bene Tamás

Szerkesztőség: 1980 Bp. VII., Akácfa u. 15., Tel.: 461-6500/11973 ● mozgasbanmagazin@bkv.hu ● Kiadja a BKV Zrt. 1980 Bp. VII., Akácfa u. 15.

ISSN 1786-1845 ● Nyomdai munkálatok: Conint-Print Kft. , 1117 Budapest, Galvani utca 1-3., Ügyvezető igazgató: Váradi Attila

NEKÜNK NYÍLNAK AZ ÉLMÉNYEK

Együtt a város

150 ÉVE

2023.04.20. – 05.02.

btf.hu

150 BUDAPEST

BUDAPEST BRAND

BUDAPESTI TAVASZI FESZTIVÁL