

MOZGÁSBAN

LVI. ÉVFOLYAM, 2024.

I. SZÁM

KELENFÖLD ÜNNEPEL





A MI MUNKÁNK – A MI VÁROSUNK!

jelentkezz:
karrier.bkv.hu



Tisztelt Munkatársak, kedves Kollégák!

Az irodai dolgozók téli homeoffice-rendszeréből újra lendületesen, megújulva tértünk vissza februárban. A fenntarthatóság érdekében hozott intézkedés ismét hozzátett Társaságunk eredményességéhez, ezúttal a rezsitakarékosság frontján.

Már másodjára alkalmazva, amolyan jó gyakorlatnak, best practice-nek tarthatjuk ezt a rendszert, amire az informatikai fejlődés adott lehetőséget, és anno egy kényszerű helyzetben alkalmaztunk először. Emlékezzünk csak a néhány évvel ezelőtti COVID-járvány hullámaira: 2020 előtt az otthoni munkavégzés még egyáltalán nem volt gyakorlat nálunk.

Ebből a szorult helyzetből kiindulva sikerült mára – munkaadónak és munkavállalónak egyaránt előnyökkel járó – jó gyakorlatot kidolgoznunk, és ezt munkaszervezési elveinkbe integrálnunk. Olyannyira, hogy ma már toborzó munkánkat is segíti: vonzóbbá teszi Társaságunkat az irodai munkát keresők körében. Nem elhallgatva, hogy a rendszernek hátulütői is vannak, örömmre szolgál, hogy a dolgozói jelenlét személyes és online rendszerének egész éves szabályozásában a kollégák megbízható partnerek. Úgy vélem, mára mindkét fél megtanulta minimalizálni a HO-rendszer negatív hatásait, a kollégák már rutinosan osztják meg a személyes és munkavégzési tereket, percek, nem először birkóznak meg sikeresen a figyelmüket próbára tevő, családi térbe bevont munkafeladataikkal.

A kihívást sikerrel teljesítő kollégák jutalma az utazás megspórolása, idejük kihasználásának optimalizálása. Ezzel Társaságunk a munkaszervezés területén is a XXI. századba lépett.

Kollégáink remélhetőleg az iskolákba is elviszik majd ennek hírét tavasszal, a Fenntarthatósági témahétre, amelyen hagyományosnak

mondható önkénteseink jelenléte. A BKV legszebb tradícióit ápoljuk ezzel: társadalmi felelősségvállalásunkat őrizzük, és a BKV-sok közismert szakmai elhivatottságát mutatjuk fel a jövő generációnak. Ezt a hivatástudatot pedig leginkább járművezetőink, szerelőink, diszpécserünk, vagyis azok képviselik, akik az első vonalban állnak helyt. Az ő munkájuk egyben hivatás, amelyben minden munkanapjukon, akár hétvégén vagy ünnepnapon is személyes jelenlétet vállalnak azért, hogy mozgásban maradjon a város.



Bolla Tibor
vezérigazgató

TARTALOM

HÍREK	4
JOGI ESETEK	7
INTERJÚ: DR. TAKÁCS PÉTER.....	8
A LEGJOBB ÖTLETGAZDA.....	10
INTERJÚ: HERCZEG JÓZSEF	12
KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG	14
TALÁLT TÁRGYAK.....	15
ÁLLÁSBÖRZÉK.....	16

INTERJÚ: RÁKÓCZI FERI.....	18
REPORT	20
KELENFÖLD 75.....	22
BUDAPESTI TAVASZI FESZTIVÁL	24
AZ ELHIVATOTTSÁG JUTALMA	26
TOP 10 VILLAMOSVONAL	28
RETRÓ.....	30

ARANY JELVÉNY ELISMERÉS A KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI EGYESÜLET ÜLÉSÉN

Február 1-jén a Danubius Hotel Hungáriában tartotta országos elnökségi ülését a Közlekedéstudományi Egyesület. A rendezvény keretében az elnökség különböző elismeréseket adott át. Társaságunktól Berhidi Zsolt szakszolgálatvezető – a Közlekedésbiztonsági Tagozaton belüli kiemelkedő társadalmi munkájáért – a KTE Arany jelvényét kapta, amit dr. Horváth Balázs, az egyesület főtitkára adott át. Elismeréséhez gratulálunk!



FŐPOLGÁRMESTERI DICSÉRETEN RÉSZESÜLT KOLLÉGÁNK

December 19-én Karácsony Gergely főpolgármesteri dicséretben részesítette Pnyakovics Gergely forgalom-előkészítési osztályvezető kollégánkat az M3 metróvonal felújítása idején az autóbuszos pótlás szervezésében és lebonyolításában végzett kiemelkedő munkája elismeréseként. Az elismerés évente annak a legfeljebb harminc személynek adományozható, akik a Főpolgármesteri Hivatal vagy fővárosi tulajdonú cég munkavállalójaként kiemelkedő munkát végeztek. Elismeréséhez gratulálunk!

Hírek

MEGÉRKEZETT AZ ELSŐ SOR-TROLI SZEGEDRE

A Zöld Busz Program keretében érkezik Csehországból négy SOR-trolis Szegedre. A járműveket 577 millió forint támogatással és 232 millió forint önkormányzati önrésszel vásárolja meg az SZKT. A cég elkezdte a trolifelújítási programot is. Elsőként a 453-as csuklós trolit korszerűsítették. A felújításhoz a BKV segítségét kérték, a fővárosi szakemberekkel együtt gyakorlatilag szétszedték, majd újra összerakták a trolit.



ÚJABB BKV SIKER: MÁR HÁROM TELEPHELYÜNK RENDELKEZIK EMAS HITELESÍTÉSSEL

Környezetvédelem iránti elköteleződésünket eddig is számos fejlesztés bizonyította, de 2023 végén újabb mérföldkőhöz érkezünk, amikor az EMAS védjegyet (Eco-Management and Audit Scheme = környezetvédelmi vezetési és hitelesítési rendszer) egy további telephelyünkre is kiterjesztettük. Így az M4 Metró Járműtelep és a Budafok Villamos Járműtelep mellett immár a Szépilona Villamos Járműtelep is az EMAS hitelesített telephelyek körébe tartozik.

Továbbra is elsődleges céljaink között szerepel környezeti teljesítményünk folyamatos növelése, ezért lehetőségeinkhez mérten szeretnénk, ha a jövőben minél több olyan környezetvédelmi fejlesztést tudnánk véghez vinni, amelyek hozzájárulnak szolgáltatásunk fenntartható működtetéséhez.

KORSZERŰBBÉ ÉS HATÉKONYABBÁ VÁLT A NAGYKÖRŰTI VILLAMOSOK ÁRAMELLÁTÁSA

Nyolc modern, az eddigieknél jobb hatásfokú és zajszigetelt transzformátor látja el ezentúl árammal a 4-es, 6-os villamosvonal egyik szakaszát, illetve több trolibuszvonalat: a BKV új, korszerű berendezésekre cserélte a Kertész áramátalakító transzformátorait. A beruházás költségeit a Fővárosi Önkormányzat finanszírozta.

A vontatási transzformátorok teljesítménye egyenként 1650 kVA, súlyuk pedig darabonként csaknem öt tonna. Az új transzformátorok a korábbi berendezésekkel azonos teljesítménnyel működnek, ám jobb hatásfokúak, korszerűbbek és zajszigetelték. Az új berendezések alá egy zajszigetelő alátétet is szereltek a BKV szakemberei, ennek köszönhetően a transzformátorok mintegy 10 decibellel halkabban üzemelnek. A beruházás csaknem nettó 90 millió forintos költségét a Fővárosi Önkormányzat finanszírozta egy fejlesztési megállapodás keretében. A transzformátorokat a BKV áramellátási szakemberei szerelték be.



MEGVAN A BÉRMEGÁLLAPODÁS

Év elején megszületett a 2024-re vonatkozó bérmegállapodás, aminek köszönhetően munkavállalóink már februárban átlagosan 12,5 százalékkal magasabb bért kaptak és emelkedtek egyéb juttatások is.

A Főváros és a bérszövetséget alkotó érdekképviselések között érvényben lévő Bérpolitikai Megállapodás értelmében 12,5 + 1 százalékos keret állt rendelkezésre. A megállapodás szerint 2024-ben átlagosan 12,5 százalékos lesz az alapbérfejlés. Egyéb bérelemek is emelkednek, a megállapodás ugyanis forrást biztosít egyebek között a szénioritási rendszer megőrzéséhez és a Budapest pótlék emeléséhez.

A bérfejlés differenciált mértékű, többek között a járművezetők, a járművezető tanulók, egyéb hiányszakmában foglalkoztatottak és a kulcspozíciókban dolgozók számíthatnak átlag feletti fizetésemelésre, ami hozzájárul ahhoz, hogy a BKV 2024-ben is megőrizze munkaerőpiaci helyzetét.



VÉGET ÉRT A HOME OFFICE

Az elmúlt hónapokban, azaz a téli időszakban foganatosított energiahatékonysági intézkedések meghozták a várt eredményt, hiszen ezek betartása komoly energiamegtakarítást jelentett társaságunknak. Február 12-én ismét megnyitották az Akácfa utcai irodák.

Mint ismeretes, a Fővárosi Önkormányzat egy olyan energiaakciótervet dolgozott ki, amelynek célja a költségcsökkentés, a klímacelok való megfelelés és a főváros energetikai ellátásbiztonságának javítása. Az energiahordozók árának drasztikus növekedését látva a BKV is időben kidolgozta saját energiamegtakarítási intézkedéseit, összhangban a Fővárosi Önkormányzat energiamegtakarítási elvárásaival.

TÁRLATVEZETÉS A FÖLDALATTI VASÚTI MÚZEUMBAN

Rendhagyó tárlatvezetésekkel csatlakozott idén is az idegenvezetők világnapja programsorozathoz a BKV. A Földalatti Vasúti Múzeumban február végén öt napon keresztül szakértő kalauzolásával, érdekes történetek meghallgatása mellett nézhették meg az érdeklődők a kisérdalattit bemutató állandó kiállítást.

A múzeumban a 150 éves Budapest közlekedéstörténetének legfontosabb állomásait felvillantó 150 év – 150 közlekedési esemény című időszaki kiállítást is megtekinthették az érdeklődők. A múzeumok éjszakájára megnyílt kiállítás rekord látogatottságot ért el, már több mint 17 ezren látták. A tárlat – a Budapest 150 programsorozat részeként – az 1873 és 2023 közötti legfontosabb és legérdekesebb közlekedési eseményeket eleveníti fel. A generációról generációra fejlődő közösségi közlekedés 150 kiemelt mozzanatát fotók és tárgyi emlékek jelenítik meg. Ikonikus járművek modelljeit, alkatrészeket, viszonylatteláblákat, régi jegyeket, jegylukasztókat lehet megnézni.



JUBILEUMI EMLÉKMENET A TROLIBUSZ-KÖZLEKEDÉS 90. ÉVFORDULÓJÁN

A trolibusz-közlekedés 90. évfordulóját koszorúzással és látványos emlékmennel ünnepelte a BKV. A főváros első trolibusz viszonylata 1933. december 16-án indult el Óbudán.

Budapest 150 éves történelméből majd egy évszázadnyit már a trolibuszokkal együtt élt meg a főváros lakossága. A korszak technikai újításaként kísérleti jelleggel vezették be, de a városvezetők már akkor felismerték a trolibuszok üzemeltetésében rejlő lehetőségeket. A piros trolik amellet, hogy a budapesti közlekedési rendszer részét képezik, a főváros arculatához is szervesen hozzátartoznak.

A főváros első trolibusz viszonylata 90 évvel ezelőtt, 1933. december 16-án indult el az óbuda Bécsi út – Óbudai temető között. A II. világháborúban a felsővezeték-rendszer megsemmisült, a járművek pedig megsérültek. A világháború után a troliközlekedés Budáról Pestre került. Napjaink belvárosi hálózata az 1950-es évek végére alakult ki, a zuglói hálózat pedig a 80-as évek elejére. A fővárosban a betétjáratokkal együtt jelenleg 15 vonalon közlekednek trolibuszok. Az önjárára képes Solaris-Skoda Trollino járművek megjelenésével a közelmúltban lehetőség nyílt vonalhosszabbításokra.

A trolibusz-közlekedés 90., jubileumi évfordulóján – 2023. december 16-án – az egykori Óbudai remíznél, a jelenlegi Bécsi út/Vörösvári úti villamos végállomáson tartott megemlékezést a BKV. A résztvevők megkoszorúzták az első trolibuszjárat emléktábláját, majd emlékmennel indult az egykori óbuda trolibusz vonalán, a Bécsi úti végállomás és az óbuda autóbuszgarázs között. A rendezvényen Szedlmayer László, a BKV autóbusz és trolibusz üzemeltetési vezérigazgató-helyettese elmondta, hogy a BKV az elmúlt években is folyamatosan fejlesztette a trolihálózatát, részben megújult a felsővezeték-hálózat, és jelenleg is zajlik a villanyváltók cseréje. A társaság trolibuszainak 70 százaléka képes önjáró üzemmódra.



KONCERTEK A METRÓÁLLOMÁSOKON A MAGYAR KULTÚRA NAPJÁN

A magyar kultúra napján számos IX. kerületi metróállomáson minikoncerteket, énekes és táncos előadásokat is láthattak az utasok. A rendezvény a BKV, a BKK, valamint a Ferencvárosi Művelődési Központ és Intézményei együttműködésével jött létre.

A magyar kultúra napját 1989 óta ünneplik Magyarországon január 22-én annak emlékére, hogy Kölcsey Ferenc 1823-ban ezen a napon tisztázta le és jelölte meg dátummal a Himnusz kéziratát. A BKV már hagyományosan a Ferencvárosi Önkormányzattal és a Budapesti Közlekedési Központtal közösen vesz részt a rendezvénysorozaton, és hívja fel a figyelmet a magyar kultúra értékeire és fontosságára.

JOGI ESETEK

A JOGSEGÉLYSZOLGÁLATRÓL

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



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

Jögeset:

Vidéki munka miatt az ország túlfelébe költöztem, a lakásomat bérbe adtam. 2023. február 4-én írtuk alá a bérleti szerződést az aláírástól számított 2 éves határozott időre. A szerződés szerint „A szerződést a bérbeadó és a bérlő is felmondhatja indoklás nélkül legkésőbb a hónap 15. napjáig közölt írásbeli rendes felmondással a következő hónap végére, kártérítési kötelezettség nélkül.”

Úgy alakult, hogy a munkám megszűnt és viszsza-költözöm a Fővárosba, ezért a szerződést az abban foglaltaknak megfelelően felmondtam. A bérlő a felmondást átvette, de arra hivatkozik, hogy a jogszabályok szerint határozott idejű bérleti szerződés esetén rendes felmondási jog nem illeti meg a feleket (ilyen csak a határozatlan szerződéseknél van), és ezt a szerződésben sem lehet kikötni, így az ezzel ellentétes szerződéses rendelkezés semmis, vagyis nem lehet figyelembe venni. Ezek miatt azt állítja, hogy a felmondásom jogellenes, és még egy évig nem kell kiköltöznie a lakásból. A szerződés aláírásakor a rendes felmondási jog kikötésével nem volt problémája. Igaza van?

Válasz:

Ha és amennyiben a határozott időre kötött bérleti szerződés tartalmazza a rendes felmondás lehetőségét, akkor a szerződés jogszzerűen felmondható.

A jelen ügyben alkalmazandó Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény (a továbbiakban: Ptk.) – néhány kivételtől eltekintve (ezeket lentebb részletezzük) – valóban nem tartalmaz olyan rendelkezést, amely szerint a határozott időre kötött bérleti szerződés rendes felmondás útján megszüntethető lenne, azonban a Ptk. az úgynevezett „szerződési szabadság” elve alapján a feleknek lehetőséget ad arra, hogy a rendes felmondási jogot a szerződésben kikössék.

Azaz, amennyiben a határozott idejű bérleti szerződésben szerepel – de csak akkor, ha szerepel benne! –, hogy a feleknek vagy akár csak az egyik félnek (a bérbeadónak vagy a bérlőnek) rendes felmondási joga van, akkor a szerződés írásban jogszerűen felmondható a felmondásra jogosult fél/felek által. Ha a felek nem rendelkeznek erről, akkor viszont a Ptk. rendelkezései lesznek az irányadók, és a feleket a lentiekben nevesített kivételeken kívül rendes felmondási jog nem fogja megilletni. Ez egyben azt is jelenti, hogy a szerződés megkötése előtt a bérbeadónak és a bérlőnek gondosan mérlegelni kell, hogy a felmondási jog szerződésbe való beépítése előnyös-e számukra. (A tapasztalatok szerint ez inkább a bérlők javát szolgálja, hiszen mindenféle kártérítési kötelezettség vagy a befizetett kaució elvesztése nélkül szabadulni tudnak a szerződésből.)

Fent már előrevetítettük, hogy a határozott idejű bérleti szerződések egyes speciális körülmények fennállása esetén akkor is felmondhatók, ha a felek a szerződésben nem kötöttek ki rendes felmondást. A Ptk. értelmében a határozott idejű szerződés – a törvény erejénél fogva – felmondható:

- a bérlő részéről, ha a bérleményben olyan korszerűsítési munkák történnek, amelyek a lakás (ingatlan) használatát jelentősen korlátozzák;
- az ingatlan új tulajdonosa részéről, ha a bérlő a bérleti szerződés lényeges feltételeiben vagy a bérleti viszony fennállásában megváltoztatta; illetve
- a bérlő elhalálozása esetén a bérlő örököse részéről a Ptk.-ban meghatározott 30 napos határidőn belül (megjegyezzük, hogy önmagában a bérbeadó vagy a bérlő halála a bérleti szerződést nem szünteti meg).

Természetesen annak sincs akadálya, hogy a felek a határozott időre kötött bérleti szerződést annak lejáratá előtt írásban közös megegyezéssel szüntessék meg.

Ki kell emelni, hogy a fenti megállapítások a 2014. március 15. napját követően kötött bérleti szerződések vonatkozásában helytállóak. A jogszabályok változása következtében az ezen időpontot megelőzően létrejött szerződések tekintetében a rendes felmondással kapcsolatos jogi szabályozás eltérő.

Általánosságban javasoljuk, hogy minden fontos nyilatkozat közlése – így a felmondásé is – írásban, bizonyítható módon történjen. Posztán történő elküldéskor ezt a nyilatkozat tértivevényes küldeményként történő feladása biztosítja, személyes átadás esetén pedig arra kell figyelni, hogy az átvévo írásban nyilatkozzon arról, hogy a nyilatkozatot az adott napon átvette. Így egy későbbi jogvita során igazolni lehet, hogy az érintett jognyilatkozat elküldésre, illetve átvételre került, vagy azt, hogy az átvételt a címzett megtagadta. Amennyiben a nyilatkozatot személyesen akarjuk átadni, de felmerülhet, hogy a címzett az átvételt megtagadja (felmondás esetén ez a forgatókönyv különösen életszerű lehet), érdemes az átadást egy tanúként közreműködő harmadik személy jelenlétében megkíséríteni, mivel szükség esetén ezen személy tanúsítani tudja az átvétel megtagadásának tényét. A megtagadás tényét és ezt alátámasztandó a tanú aláírását célszerű rávezetni a dokumentumra. Ezeket fontos megemlíteni, mivel a felmondás jogszerűségének feltétele a felmondás szabályszerű közlése is, mely körülményt – mint már említettük – jogvita esetén bizonyítani kell tudni.

Jogi Iroda

A JÓ IS LEHET JOBB

– EGY BUDAPEST MÉRETŰ VÁROS KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSÉNEK FOLYAMATOSAN FEJLŐDNI KELL



2024. A TÚLÉLÉS ÉVE LESZ A BKV ÉLETÉBEN: A TÉLI ENERGIASPÓROLÁSSAL INDULT, DE SZÁMOS NAGY-SZABÁSÚ FEJLESZTÉSI TERV VAN A FIÓKOKBAN A KÖVETKEZŐ IDŐSZAKRA. BÁR NEMZETKÖZI ÖSSZEHASONLÍTÁSBAN KIFEJEZETTEN JÓNAK MONDHATÓ A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS SZÍNVONALA BUDAPESTEN, A FEJLŐDÉS ELENGEDHETETLEN. ÉVINDÍTÓ INTERJÚ DR. TAKÁCS PÉTER VASÚTI ÜZEMELTETÉSI VEZÉRIGAZGATÓ-HELYETTESSEL.

Az idei tél is a megtakarításról, a spórolásról szólt. A BKV székháza két és fél hónapig zárva volt, és a telephelyeken is energiatakarékossági intézkedések vannak érvényben. Mit mutatnak a számok, mennyire hatékonyak ezek az intézkedések?

Nagy jelentősége van annak, hogy energiamegtakarítást próbálunk elérni a székház ideiglenes bezárásával, de a megtakarítás nagy részét azok az intézkedések hozzák, amelyekkel a telephelyeken alacsonyabb szinten tartjuk a hőmérsékletet. Ezzel nemcsak energiát spórolunk, hanem a megtakarított energiát el is lehet adni, ez pedig bevételt hoz.

Tavaly összesen több mint kétmilliárd forintot hozott a BKV konyhájára. Ez a pénz már bekeverült a BKV idei gazdálkodási keretébe.

Ez jó a cégnek, de miért jó az energiatakarékosság a dolgozóknak?

A spórolás igazából sem a BKV-nak, sem a munkavállalóknak nem jó. Ez egy szükségszerű helyzetben kialakított, működőképes lehetőség, amivel csökkenthetjük a költségeket. A komfortosabb, jobb színvonalú munkakörülmények ösztönzőleg hatnak a dolgozókra, ezért hosszútávon nem érdemes ezzel a megtakarítási módszerrel számolni, csak ha a szük-

ség úgy hozza. Amikor az energiamegtakarítás érdekében bezárunk irodaépületeket, vagy csökkentjük a fűtési hőmérsékletet, az egy szükséghelyzet, amelyben az együttműködésnek van szerepe, és ahogy a kollégák reagáltak, reagálnak, az példaértékű.

Tavaly a Szépilekocsin érte el a legnagyobb megtakarítást, idén is értékeli a telephelyek energiamegtakarítási eredményeit?

Igen, tervezzük, hogy az értékelés után felállítunk egy rangsort a telephelyek között, és a leghatékonyabbakat jutalmazzuk majd.

Az energiaspórolás mennyire illeszkedik a cég fenntarthatósági törekvései közé?

Az, hogy kevesebb energiát használunk fel, egyfajta fenntarthatósági célnak is felfogható, de ez ennél sokkal összetettebb kérdés. Ma már mindenki tudja és elfogadja, tennünk kell azért, hogy a Föld hosszútávon élhető maradjon, hogy a rendelkezésre álló források ne merüljenek ki. A BKV a fenntarthatóságról tud ilyen globális szempontok alapján gondolkodni – erre egyébként jogszabály is kötelezi, akárcsak a többi gazdálkodó szervezetet –, illetve tud rövidtávú, ha úgy tetszik mikro szemléletben is megoldásokat találni. Sok tényező árnyalja azonban a fenntarthatóságot. Például egy Ganz-csuklóson a fűtés jóval kisebb energiaigényű, mint egy modern Combino-n vagy CAF-on, ugyanakkor a Ganzon nem lehet kigombolni télen a kabátot, mert hidegebb van, kevésbé komfortos, vagyis egy modernebb járművön a fenntarthatósági eszméket hátrébb húzzuk, mert ahhoz, hogy az utazási élmény jobb legyen, több energiát kell elégetni. Szóval, ez egy komplex kérdés, nemcsak nekünk, a világon mindenkinek. Egy biztos, a BKV elkötelezett a fenntarthatóság irányában, és tesz is érte erőfeszítéseket.

Említette a CAF villamosokat. Hamarosan érkeznek az újabb szerelvények, ami a BKV szempontjából fejlesztéseket, beruházásokat jelent.

Igen, az már eldőlt, hogy további CAF villamosok érkeznek Budapestre. A jelenlegi villamoshálózat jelentős része azonban sajnos ma nem alkalmas arra, hogy ilyen típusú járművek közlekedjenek rajta, ezért a pályákat, az infrastruktúrát fejleszteni kell. Ez egy nagy horderejű projekt, amit a BKV már közbeszerzési eljárás szinten kidolgozott. Ennek nagyságrendje 23 milliárd forint és a következő 2-3 évben valósulhat meg, összehangolva a járművek érkezésével.

Milyen nagyobb beruházások várhatóak még a következő időszakban?

Vannak nagyszabású terveink. Az egyik ilyen a 2-es metró akadálymentesítése. A régi, orosz mozgólépcsőket lecserélnénk és ferdelifteket építenénk be, hogy az M2 vonala is alkalmas legyen a fogyatékkal élők kiszolgálására. Ennek megvalósításában a főpolgármesteri kabinet támogatja a BKV-t, és előrehaladtak a tárgyalások a források megteremtéséről is.

Ezek szerint az M3-nál már alkalmazott ferdelifteket beváltak?

A ferdelift fogadtatása pozitív. Most már a tapasztalatok alapján lehet azt mondani, hogy ez egy jó megoldás, és ezen az úton érdemes tovább haladni.



Dr. Takács Péter vezérigazgató-helyettes munkájáért 2023-ban másodszor is megkapta a BKV Elismerő Oklevél kitüntetését. Évtizedek óta dolgozik a társaságnál, az idén jubilál 35. éves törzsgárda tagsággal. Eredményeiért 2019-ben Balázs Mór díjat vehetett át.

Felújításra szorul az M1 is.

A metróvonalak közül jelenleg az 1-es vonal az, ami leginkább rászorul egy infrastruktúra-felújításra, és ez sokáig nem is halasztható. Ami ennél még égetőbb, az a járművek kérdése, a Millenniumi Földalatti Vasút szerelvényei gyakorlatilag az utolsó perceiket élik. A járműtender kiírása a fiókban van, az induláshoz már csak kormányzati és fővárosi döntésre van szükség. Ez a beruházás jól kapcsolódhatna a kormány rákosrendezői fejlesztési terveihez, amelynek része, hogy ez a városrész is elérhető legyen metróval, ami az M1 meghosszabbítását jelenti. Erről is elindult az egyeztetés a főváros és a kormányzat között.

Szülinapot is ünnepel az idén a metró. 10 éves lett az M4. Milyen tapasztalatokat hozott ez az évtized?

A 4-es metró legnagyobb tapasztalata, hogy egy ilyen jelentős közlekedési eszköz járművezető nélkül is képes megbízhatóan működni. Meggyőződésem, hogy a vezető nélküli technológiák bevezetése ezen a területen céljá fog válni. Ez nem egy esetleges munkaerőhiány miatt kulcskérdés, hanem a biztonság és a megbízhatóság színvonala miatt az. Még nem dőlt el, hogy az M1-en vezető nélküli szerelvényeket akarunk-e vagy nem, de maga a technológia olyan lesz – ha lesz benne

járművezető, ha nem –, amely alkalmas arra, hogy akár a vezető beavatkozása nélkül is közlekedni tudjon.

Ha kulcsszavakkal kellene jellemezni a BKV 2024-es évét, melyek lennének ezek?

Túlélés. Ezt az évet egész egyszerűen túl kell élni, mert jelenleg nincs annyi forrás, mint amennyire szükség lenne. Aztán teljesítménynövelés. Több busz, több trolis, több villamos kell. Egy Budapest méretű városban célkitűzésnek kell lennie, hogy a közösségi közlekedése fejlődjön. Bár nemzetközi összehasonlításban a fővárosi közösségi közlekedés már most is nagyon fejlett szinten van, a növekedés, a fejlődés elengedhetetlen. Persze fontos az is, hogy olyan környezet alakuljon ki, amelyben teljesíteni lehet ezt a két célt.

Gurubi Gyöngyi

AGYMENŐK!

ÖTLETBÖRZE 2023 – AZ EREDMÉNYESEK

2023. AZ ÖTLETMENEDZSMENT VERSENY SZEMPONTJÁBÓL A BKV SIKERÉVE VOLT. A FELHÍVÁSRA 40 PÁLYÁZAT ÉRKEZETT ÉS SZINTE MINDEGYIK TARTALMAZOTT OLYAN ELKÉPZELÉST, AMELYNEK MEGVALÓSÍTÁSA HÍVEN SZOLGÁLTA VOLNA AZT A CÉLT, HOGY AZ ÖTLET A HATÉKONY, FENNTARTHATÓ, MAGAS SZÍNVONALÚ KÖZLEKEDÉSI SZOLGÁLTATÁS IRÁNTI IGÉNY FEJLESZTÉSÉRE ALKALMAS LEGYEN. AZ ÚJÍTÁSI JAVASLATOKAT BENYÚJTÓ KOLLÉGÁK TÖBBSÉGE A HATÉKONYSÁGNÖVELŐ, KÖLTSÉGCSÖKKENTŐ, AZ UTASBIZTONSÁGOT SZEM ELŐTT TARTÓ ELKÉPZELÉSEIT MAGAS SZÍNVONALÚ, RÉSZLETESEN KIDOLGOZOTT FORMÁBAN NYÚJTOTTA BE. A DÖNTŐBE KERÜLT ÖTLETEK KÖZÜL IGENCSAK NEHÉZ VOLT KIVÁLASZTANI AZT A HÁRMAT, AMELY A LEGJOBBAN MEGFELELT A KIÍRÁSNAK, HISZEN AHOGY AZ ÖTLETBÍRÁLÓ BIZOTTSÁG ELNÖKE KÉPVISELVE A BIZOTTSÁG TAGJAINAK VÉLEMÉNYÉT ELMONDTA, MINDEGYIKBEN VOLT MEGVALÓSÍTÁSRA ÉRDEMES ELKÉPZELÉS.

Végül aztán kialakult az élmezőny. Az Ötletbíráló Bizottság az idevonatkozó VU figyelembevételével választotta ki a három nyertest és a két különdíjast. Az alábbiakban ők nyilatkoznak arról, hogy mi alapján készítették el a pályázatukat, milyen érzés volt a díjátadó gálán meg tudni, hogy a legjobbak között vannak és mik a jövőbeli terveik.

Az első helyezést elért Mészáros András forgalmi üzemviteli mérnök így ír erről:



„A Villamos Üzemigazgatóságon Dr. Borbás Péter Dániel üzemigazgató úr vezetésével évek óta komoly munka folyik a forgalombiztonság javítása érdekében. Negyedévente értékeljük a főbb baleseti okokat, gócpontokat és igyekszünk olyan lépéseket tenni, amelyek eredményeként javulhatnak a baleseti mutatók. A Mexikói úti végállomáson évek óta visszatérő probléma volt a vörös főjelzők meghaladásának magas száma. A helyzet javítása érdekében már a korábbi években is tettünk intézkedéseket, de látványos eredményt sajnos nem értünk el. Sokat gondolkodtam a megoldáson, és így jutottam el oda, hogy meg kellene próbálni a két sínzál közé tenni egy fénycsíkot, ami teljes egészében a járművezető kényelmes látóterébe esik. Tudtam, hogy a forgalombiztonság témája egy olyan terület, amelyet minden közlekedési cég komolyan vesz, így amikor olvastam az Ötletmenedzsment versenyről, nem sokat gondolkodtam és vezetőimmel történt egyeztetés után be is adtam a jelentkezésemet. Nem tagadom, nagyon jó érzés volt, hogy első alkalommal, amikor ezen a megmérettetésen indultam egyből sikerült is megnyernem, hiszen erős „ellenfeleim” voltak! Már az eredményhirdetés előtt elhatároztam, hogy a jövő évi versenyen is indulok majd, hiszen az elmúlt években is volt más olyan javaslatom, amely részben már megvalósult és szintén a forgalombiztonságot szolgálja.”

kat és igyekszünk olyan lépéseket tenni, amelyek eredményeként javulhatnak a baleseti mutatók. A Mexikói úti végállomáson évek óta visszatérő probléma volt a vörös főjelzők meghaladásának magas száma. A helyzet javítása érdekében már a korábbi években is tettünk intézkedéseket, de látványos eredményt sajnos nem értünk el. Sokat gondolkodtam a megoldáson, és így jutottam el oda, hogy meg kellene próbálni a két sínzál közé tenni egy fénycsíkot, ami teljes egészében a járművezető kényelmes látóterébe esik.

Tudtam, hogy a forgalombiztonság témája egy olyan terület, amelyet minden közlekedési cég komolyan vesz, így amikor olvastam az Ötletmenedzsment versenyről, nem sokat gondolkodtam és vezetőimmel történt egyeztetés után be is adtam a jelentkezésemet. Nem tagadom, nagyon jó érzés volt, hogy első alkalommal, amikor ezen a megmérettetésen indultam egyből sikerült is megnyernem, hiszen erős „ellenfeleim” voltak! Már az eredményhirdetés előtt elhatároztam, hogy a jövő évi versenyen is indulok majd, hiszen az elmúlt években is volt más olyan javaslatom, amely részben már megvalósult és szintén a forgalombiztonságot szolgálja.”

A második helyezett Füredi László vasúti járműszerelő rutinos versenyző, hiszen már az előző évi kihívást is sikerrel vette:

„2023-ban is készültem erre az eseményre, két ötletet is beadtam. Ebből az egyik (a metrókocsik utastéri ajtó-vezérlőmotorjának önálló tesztberendezése) került be a döntőbe,



ahol második helyezést nyert. A motivációt nem elsősorban az anyagi elismerés adta (bár az sem megvetendő), hanem a szakmai elhivatottság. 2016 óta vagyok a BKV dolgozója, ez idő alatt több, mint 15 újítást, javaslatot adtam be. Ezek nagy része meg is valósult.

45 éves szakmai pályafutásom alatt mindig „elégedetlen” voltam, állandóan azon dolgoztam, hogyan lehet jobban, olcsóbban és hatékonyabban elvégezni az adott feladatokat. Természetesen az összkép változatos: volt, ami hasznosnak bizonyult, volt, amit feladtam, volt, amibe nem is volt érdemes belekezdeni. A szaldó egyébként pozitív.

Természetesen jólesett a 2022-ben kapott elismerés, ez is ösztönzött a következő

megmérettetésre. Idén, amennyiben lesz rá lehetőség 3 témában tervezek majd javaslatot tenni. Az Ötletmenedzsmentet jó kezdeményezésnek tartom, ám véleményem szerint a „versenyidőszakot” célszerűbb lenne egész évre kiterjeszteni.”

A képzeletbeli dobogó harmadik fokára Vajda Bernadett műtárgykarbantartó üzemvezető léphetett fel:



„Kertész-mérnök-ként végeztem, és a szakma szeretetén kívül a kertészeti ágazatok sokfélesége, azok átjárhatósága és megismerése a mai napig lelkesedéssel tölt el. A BKV-nál 7 éve foglalkozom a kollegáim segítségével a kötőpályás fenntartási munkálatokkal, amely számomra új, speciális oldalát mutatta meg a kertész szakmának. A nehezen megközelíthető terepviszonyok miatt főként kézi munkaerővel dolgozunk. A munkaterület nagysága, az időjárás tényezők kiszámíthatatlansága miatt azonban folyamatosan figyeltem a különböző új, alternatív gépi megoldásokat, amelyeket mi is beépíthetnénk a napi munkavégzésbe.

Fontosnak tartom a környezettudatos, fentarthatóságra törekvő szemléletet. Mivel a BKV Zrt. fenntartási munkálatokat igénylő területeinek nagy része lakott területen helyezkedik el vagy környezetvédelmi területen halad át, így csak környezetkímélő technológiai megoldásban gondolkodtam. Így esett a választásom az előadásomban is bemutatott gépre, és ismerttettem egyéb glifozát mentes gyommentesítési technológiákat, amelyeket be lehetne vezetni. Tavasszal a javaslatom megvalósíthatóságának vizsgálata és a feltételek feltérképezése történik, mert más szakterület hatáskörébe tartozik a tevékenység. Pályázatom díjazása egyébként nagy meglepetést és egyben meghatottságot okozott a számomra, mert a versenyben résztvevők mindannyian kiemelkedő prezentációkat nyújtottak be.”

Különdíjat kapott Kalina József László forgalmi járművezető, aki így emlékezik meg az eseményről és az azt megelőző munkáról:



„Személyiségemből fakadóan könnyebben meglátom azokat a problémákat, amelyeket más nem vesz észre, amelyek megoldása a hétköznapijainkat teszi, tenné könnyebbé. Meggyőződésem szerint mindig, mindenhol a „jó gazda szemével” kell nézni a dolgokat, ami – mint tudjuk – „hizlalja a jószágot”! Ugyanakkor képzettségemet tekintve kétdiplomás mérnök vagyok. Tehát, ha már meglátam a problémát és nem a „béres” szemével tekintek a rám bízott dolgokra, akkor képes vagyok megoldásokat is kidolgozni.

Természetesen mindig jó érzés, ha valamiért megdicsérik az embert. Mindig kellemes visszacsatolása van az ember önbecsülésére nézve, ha látja, hogy adnak, számítanak a véleményére. Még felemelőbb, ha nemcsak a véleményét, építő ötleteit adhatja közre, hanem azokat egy szakmai zsűri elismerésre méltónak ítéli. De mindenféle díjnál jobban örülnék annak, ha az életmentésről, életvédelemről szóló ötletem megvalósulna. Bemutatóm vég-szava is egy Talmud idézet volt, miszerint: „aki megment egy életet, egy egész világot ment meg”. A díjátadó gála tényleg felemelő, ünneplés, sőt, merem mondani, bizonyos részben megható volt. Közben arra gondoltam, hogy minden munkatársamnak kijárna évente legalább egyszer, hogy hasonló hangulatú eseményben legyen része, mert nem minden a pénz, a megbecsülésnek is nagy megtartó ereje van.

Természetesen az elmúlt közel egy évben is foglalkoztam meg új ötleteim. Van, ami még kidolgozásra, végiggondolásra, finomításra vár, illetve van olyan, ami ötlet szinten már készen van. Tehát, mivel vannak új és régi meg nem valósult elképzeléseim, a végkövetkeztésem az, hogy ha idén is meghirdetik a pályá-

zatot, akkor azon el kell indulnom, és – talán – ezúttal még szebb eredményt tudok elérni, mint előzőleg.”

A másik különdíjas kolléga, Pádár László közúti vasúti jármű vezető így vall az Ötletmenedzsment versennyel kapcsolatos tapasztalatairól:



„Akár oktatóként, akár villamosvezetőként dolgoztam a BKV keretein belül, mindig fontosnak tartottam azt, hogy az általunk nyújtott szolgáltatás a lehető legbiztonságosabb legyen. Jelenleg járművezetőként napi közelségből látom azokat a pontokat, ahol veszélyes szituációk adódhatnak a közlekedés során. Ezek a tapasztalatok, benyomások indítják el azokat a gondolatokat, amelyekből az utasbiztonságot, a járművezetők hatékonyabb felkészítését szolgáló ötletek származnak.

Nagyon meglepett, hogy pályázatomat különdíjjal jutalmazták. Látna a többiek bemutatott javaslatait úgy éreztem, hogy az enyém nem bír olyan nagy jelentőséggel. Éppen ezért örülök annyira, hogy a bírálók érdeklődését felkeltette ez az utasbiztonságot segítő elgondolás. De az ötlet megvalósításához a BKV erőforrásaira van szükség. Így arra, hogy az elképzelésből mikor lesz valóság, sajnos nem tudok választ adni.

Jelenleg a villamosvezetés biztonságosabbá tételével foglalkozom. Nem biztos, hogy ebben az évben sikerül előrukkolnom a dologgal, mert elég összetettnek és munkaigényesnek tűnik a kidolgozása, de ez nem tántorít el. Ha idén nem is, jövőre biztosan lesz néhány ötlettem ebben a témában.”

Konyher Mária Terézia

GYORSAN REAGÁLUNK A KIHÍVÁSOKRA

- MONDJA INTERJÚNKBAN HERCZEG JÓZSEF, A BKV VASÚTI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT. (VJSZ) ÜGYVEZETŐJE. A VJSZ ÜZEMÉBEN SZERELIK MAJD ÖSSZE A KÖVETKEZŐ ÉVEKBEN BUDAPESTRE ÉRKEZŐ CAF VILLAMOSOKAT. MEGTUDHATJUK, PONTOSAN MILYEN FELADATOKAT JELENT EZ, SZÓ ESIK A KFT. TEVÉKENYSÉGI KÖREIRŐL ÉS ARRÓL IS, MIBEN KÜLÖNLEGES A MÁR NATO BESZÁLLÍTÓI MINŐSÍTÉSSEL IS RENDELKEZŐ VASÚTI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT.



A sajtóból már értesülhettünk róla, hogy a főváros lehívott egy 51 darabos CAF villamos opciót, de azt talán nem mindenki tudja, hogy ezeket a villamosokat a VJSZ Kft. üzemében fogják összeszerelni. Mit jelent ez pontosan?

A korábban Budapestre érkező CAF villamosok moduljait a spanyol gyárban szerelték készre, Magyarországon csak a modulok összeillesztése és a jármű végső üzembe helyezése történt.

A nagy különbség most az, hogy mi részegységeket kapunk majd meg és a modulok vázait, tehát ideszállítják a vázakat, az alkatrészeket, amiket mi fogunk összeszerelni.

Nagyon leegyszerűsítve ezt úgy képzelhetjük el, mint egy IKEA-s bútor összeállítását?

Tulajdonképpen igen, de azért jóval nagyobb szakértelmet igénylő feladat. Az 51-ből az első

két villamos Zaragozában készül majd el, ott fognak betanulni a kollégáink. A maradék 49-nek megkapjuk az összes alkatrészét az előbb említett elemektől kezdve a csavarokon át a székekig, amiket aztán egy óriási raktárban elhelyezünk. Ezt követően elindulnak az üzemi soron, ahol négy vagy öt tagban összeszereljük a villamost és a végén kigördül a kész jármű. Sőt, a statikus tesztek, próbafutásokat,

félpróbákat és a dinamikus tesztek is mi végezzük majd el. A VJSZ telephelyén ehhez rendelkezésre áll egy 800 méter hosszú, a Nemzeti Közlekedési Hatóság által engedélyezett vasúti próbapálya, illetve a BKV-val is kötünk majd egy megállapodást, aminek keretében a BKV infrastruktúráját is használjuk majd a dinamikus tesztekhez.

Mikor kezdődik és várhatóan mennyi ideig tart a 49 villamos összeszerelése?

A projekt finanszírozása az RRF (Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszköz – a szerk.) alapból történik majd, aminek a megvalósítási véghatárideje 2026. június 30. Addigra a kész járműveket át kell adni a BKK-nak. A befejezés időpontja tehát egyértelmű, nem halasztható határidő, a kezdést áprilisra tervezzük. Tudni kell, hogy minden hasonló projektnek van egy sajátos dinamikája: az elején az átfutási idők hosszabbak, amikor már az ötödik, hatodik jármű készül, akkor értelemszerűen gyorsabban zajlanak majd a folyamatok. Meg kell még említenem, hogy az összeszerelés mellett van egy további 23 milliárd forint értékű infrastruktúra fejlesztési csomag, amit az új villamosok érkezése tesz szükségessé a fogadó remízekben. A legutóbbi számok alapján 35 kitérő gyártásáról van szó. Arra is számítottunk, hogy ezeket két év alatt szintén el kell készítenünk. De ez még a jövő zenéje, a kiírások, a tervezés csak most van folyamatban.

Amikor éppen nem CAF villamosokat szerelnek össze, mivel foglalkoznak pontosan a VJSZ-ben?

Fontos leszögezni: a VJSZ Kft. a BKV Zrt. leányvállalata, tehát elsősorban belső szolgáltatóként működünk. Három nagyobb, a BKV-hoz köthető fő tevékenységi területünk van, ahova a BKV-s megbízások érkeznek. Az első a járművek komplex felújítása, korszerűsítése. Minden elképzelhető munkafolyamat elvégzésére megvannak a szakembereink, szerszámaink, gépeink. Röviden: bejön egy villamos, szétszedjük, javítjuk a főbb egységeket, kicseréljük, szemszereljük, fényezzük, a villanyszerelők, műszerészek elvégzik a belső munkákat. A folyamat végén kijön egy 20 évig még forgalomba adható jármű. Évente 50-60 járművet szerelünk össze. Ennek a munkának a gerincét a Tatra villamosok korszerűsítése képezte az elmúlt években, de ez a projekt mostanra kifutott. A másik terület a fődarab javítás. A villamos vagy metró üzem leszállítja a javítandó fődarabot, mi pedig elvégezzük a munkát. A harmadik terület a kitérőgyártás. Az infrastruktúrához kapcsolódó alkatrészek, átszelések, dilatációk gyártása. Nem az előbb említettekhez mérhető nagyságrendben, de foglalkozunk muzeális járművek helyreállításával is. Ez évente egy járművet jelent. 2021-

ben a munkatársaim újították fel teljeskörűen a Budavári Sikló két kocsiját, valamint az 1522-es nosztalgia járművet is. És van egy negyedik terület, vagy forrás, ahonnan a megrendeléseink érkeznek, a külső piac.

A VJSZ tehát dolgozik külső megrendelőknek is?

Igen. Amikor 2017-ben a VJSZ élére kerültem a BKV kontrolling főosztályvezetői pozíciójából, a Kft. árbevételének 98-99%-a a BKV számára elvégzett munkák teljesítéséből származott. Tavaly 8,1 milliárd forint árbevételünk volt, aminek 16%-át külső megrendelések hozták. Dolgoztunk a Schwarzmüllernek, a Stadler Magyarországnak Kft.-nek, és a CAF-nak is végeztünk különböző karbantartási munkákat. A külső megrendeléseink elsősorban a járműgyártáshoz, a nagyvasúti járműkocsik szereléséhez kapcsolódnak, de az autópárhelyen is dolgozunk. Az eddigi teljesítményeink azt mutatják, hogy a piacon is jól megálljuk a helyünket. Fontos ez azért is, mert az elmúlt időszakban a BKV-tól származó bevételeink csökkentek. A piaci tevékenységünk pedig nemcsak ellensúlyozta ezt a kiesést, hanem meg is haladta annak mértékét.

Gazdasági szempontból tehát megéri kifelé dolgozni, de egy bizonyos mérték után ez hátrányosan érinthetné a BKV-s megrendeléseket?

Nem érintené hátrányosan. Számunkra stratégiaiul fontos, hogy a cégünk minden helyzetben, tehát belső szolgáltatóként és a piacon is állja a megmérettetést. Az elmúlt három-négy évből, amióta meghatározó a külső piaci arány, nem tudok beszámolni olyan kötbértételről, amivel a céget sújtották volna. Ha úgy alakulna, a BKV-nak is nagyon jó, versenyképes piaci árakat tudnánk adni. Elég szűk is ez a szegmens, ahol mi dolgozunk. Olyan komplex felújítási munkákat, mint amiket mi végzünk, egy esetleg kettő piaci résztvevő tudna még szolgáltatni.

Az elmondottak alapján meglehetősen széles a Kft. tevékenységi köre, ennek megfelelően sokféle munkakörben dolgoznak a kollégáik. A szakemberhiány Önöket is érinti?

A VJSZ-szel egy telephelyen működik a BKV egyik tanműhelye, ahova adunk oktatókat, illetve a tanműhely diákjainak egy része, évente nagyjából 70 fő, a mi üzemünkben végzi a szakmai gyakorlatát. Közülük minden évben meg tudunk tartani 8-12 főt, tehát van egy kvázi saját utánpótlásforrásunk. A fluktuáció egyébként nálunk is elég magas, a 15%-ot is meghaladja. Viszont a 300 fős állomány törzsgárdáját nem érinti, azaz a kollégáim jelentős része lojális a céggel. Az átlagéletkor 48 év, ami talán kicsit magas, viszont a 48 év mögött nem ritkán 20-25 év szakmai tapasztalat áll, ami nagyon



komoly dolog. Sok kollégám akár évtizedek óta ugyanazon a munkahelyen dolgozik, ami ma igazán különlegesnek számít.

Van még esetleg olyan különlegesség, tény, amit kiemelne a VJSZ-szel kapcsolatban?

Azt hiszem, hogy unikális a teljes telephely területén működő geotermikus energián alapuló fűtési rendszerünk. 1300 méter mélyről hozzuk fel a 77 fokos melegvizet, amivel folyamatos temperáló fűtést biztosítunk. Ennek köszönhetően a téli időszakban a kora reggeli munkakezdekör a gépeink egyből „üzemi hőmérsékleten” tudnak működni. Illetve nem elhanyagolható a rendszerrel elért csaknem 500 millió forintos megtakarítás. Ennyivel lett volna több tavaly a fűtési költségünk egy földgáz alapú rendszer esetén fűtőérték alapján. De mindennél sokkal fontosabb, hogy önkormányzati céként is tudunk nyereségesek lenni. Köszönhető ez kollégáim szakértelmének és annak, hogy a menedzsment szakmailag nagyon felkészült, egy irányban gondolkodik. Gyorsan reagálunk a kihívásokra, és a konkrét megrendelésekre is. A felkészültségünket igazolja, hogy van ISO minőség- és környezetközpontú irányítási tanúsítványunk, a hegesztési tanúsítványaink, sőt, két hónapja már NATO beszállítói minősítéssel is rendelkezünk.

Kárpáthegy Balint

KÖVETÉSI TÁVOLSÁG

ÜTKÖZÉS ÉS/VAGY UTASBALESET? – AMIKOR JÓ VÁLASZTÁS NINCS, CSAK KEVÉSBÉ ROSSZ



Gyakori balesettípus az úgynevezett ráfutás, ami azért következhet be, mert a két jármű között nem elégséges a követési távolság. Ez személyautóknál általában inkább csak anyagi kárral jár, de egy autóbusz vagy trolibusz esetén a járművön kívül az utasokra is figyelemmel kell lenni. A járművezetőnek úgy kell döntést hoznia, hogy a másodperc tört része alatt mérlegeli az összes körülményt – és ez nem könnyű! Egy ilyen helyzetben a jármű vezetője ösztönösen dönt és erre még nagy gyakorlati tudással sem lehet teljesen felkészülni. Az ösztönös reakció ugyanakkor a leghelyesebb „döntés”, hiszen csak így tudjuk – jó esetben – elkerülni a nem várt ütközést, menteni, ami menthető.

Az ilyen esetekre sok „jótanácsot” lehet hallani, mint „ne fékezz, inkább menj neki, mert ha az utasok elesik, úgyis felelős leszel!” De valóban ez lenne a helyes döntés? Tavaly számos olyan esemény részese volt BKV jármű, amikor a járművezetőnk a Kresz 27. § (1) bekezdésében foglalt szabályok be nem tartása miatt marasztalták el.

De mit mond ez a szabály?

hogy az elöl haladó jármű mögött – ennek hirtelen fékezése esetében is – meg lehessen állni”.

Tehát a követési távolság megtartása, normális forgalmi helyzetet feltételezve a hátrébb haladó jármű kötelessége.

Egy másik, tömegközlekedési járművezetőkre vonatkozó kivételes szabály, a Kresz 25. § (1) bekezdésében jelenik meg, miszerint járművel a forgalmi, az időjárási és látási viszonyoknak, továbbá az útviszonyoknak (az út vonalvezetésének, az útburkolat minőségének és állapotának) megfelelően kell közlekedni; figyelemmel kell lenni a jármű sajátosságaira, az utasokra és a rakományra.

Afelől ne legyen kétségünk, hogy ha vészfékeznünk kell, minden bizonnyal elesnek az utasok! Persze egy intenzív vagy lassító fékezés sem biztos, hogy nem eredményezi ugyanezt a helyzetet, gondolva csak az aktuálisan szállított utasok életkorára, időskori mozgási nehézségekre, csomagszállítási szokásokra vagy az esetlegesen elmaradó kapaszkodásra.

hető vissza a követési távolság helytelen megválasztására, míg a személyi sérülések kategóriában ugyanez az arány már 28% (7 eset)! A 7 baleset közül 2 esetben ütközés nem is történt, „csak” az intenzív fékezés vezetett utasunk sérüléséhez, míg a többi balesetnél utasunk vagy/és az idegen járműben lévők szorultak orvosi ellátásra.

Mindemellett tudjuk, hogy úgynevezett „bűntető fékezés” még mindig előfordul, bár az esetek száma elenyésző. Ennek elkerülése sokszor lehetetlen, de az „előzetes jelek” alapján erre készülni lehet. Sok esetben már látni lehet előre a jármű mozgásából, hogy a másik járművezetőnek milyen szándéka van, és várhatóan mire lehet képes. Ezen helyzetekben a követési távolság növelése (akár az elvárt többszörösére) nagy segítséget nyújthat.

Kürti István
helyszínelői csoportvezető

„Járművel másik járművet csak olyan távolságban szabad követni, amely elegendő ahhoz,

A 2023-ban bekövetkezett BKV saját hibás anyagi káros balesetek 5%-a (31 eset) vezet-

VALAKI ELVESZTETTE. MEGTALÁLTUK?

Utasaink tavaly 15606 csomagot felejtettek a budapesti közösségi közlekedés és a HÉV járatain – ezeknek mindössze kb. 25%-a kerül vissza a tulajdonosához.

Leggyakrabban iratok, hátizsák, tornazsák, esernyő, mobiltelefon, szemüveg és kulcsok maradnak a játműveken, de előfordult már összecsukható masszázsszágy, sörpad, fogsor, sövényvágó, szexuális segédeszköz, festmény, babakocsi, tűzoltókészülék is. Sok pénzzel teli tárcsa került vissza eredeti tulajdonosához a becsületes megtalálónak köszönhetően.

A holmijukat kereső utasok gyakran játművezetőinknél érdeklődnek arról, hol kaphatják vissza azt. Ugyanakkor sajnos nincs rá garancia, hogy Talált Tárgy Kezelésünkre bekerült az adott tárgy, hiszen nem mindent adnak le becsületes megtalálók, így könnyen kellemetlen helyzet alakulhat ki, ha a tulajdonos téves információt kap. Sajnos olyan is előfordult, hogy járművezető kollégánk jó szándékkal visszaadta a keresett csomagot a tulajdonosnak, átvételi elismervény, aláírás nélkül – csak éppen nem az igazi tulajdonosnak, aki aztán panaszlevelek sokaságát zúdította ránk a jóhiszemű hiba miatt – jogosan.

Mit tehetnek kollégáink, hogy a tárgy visszajusson a tulajdonosához és a minimumra csökkenjenek a tévedések, kellemetlenségek is?

Az alábbiakat érdemes javasolni az érdeklődőknek:

Írjon e-mailt a talalttargy@bkv.hu e-mail címre, amiben minél részletesebben írja le a keresett tárgyat, valamint az elhagyás lehető legpontosabb idejét és a viszonylatszámot. Pl. 2023. július 14-én pénteken 13.00 óra körül a 74-es trolin maradt az eskabátom, amely XY márkájú és rózsaszín alapon zöld békás.

Ezt követően várnia kell néhány napot (erről a beérkezést követően automatikus válaszban is tájékoztatjuk), mert időbe telik, amíg a telephelyről beszállítják hozzánk a keresett tárgyat és természetesen a nyilvántartásba vétele sem maradhat el. Kollégáink a következő heti beszállításokat is megvárják a válaszadással – tapasztalataink szerint így tudunk biztos választ adni.



Ha azt a választ kapja, hogy nálunk van a keresett tárgy, személyesen tud befáradni érte (Ön vagy meghatalmazottja), és miután hitelt érdemlően igazolta a személyazonosságát és (még láthatatlanul!) egyértelműen beazonosította a keresett tárgyat, a kezelési költség megfizetését követően (a mindenkori, elővételben megváltott vonaljegy ára) távozhat is visszakapott tulajdonával. Csak készpénzes fizetési mód lehetséges. Felhívjuk figyelmét, hogy a keresett tárgy részletesen le kell tudnia írni.

Az azonosításról: fényképpel ellátott hivatalos okmányt tudunk csak elfogadni; amennyiben ez nem áll rendelkezésére (pl. azért, mert elhagyta, és nálunk van), anyakönyvi kivonattal tudja bizonyítani személyazonosságát. Nem vagyunk hatóság, így az épp nálunk levő fényképes okmányai alapján nem áll módunkban azonosítani Önt!

Fodor Zsanett

Elérhetőségeink:

E-mail címünk: talalttargy@bkv.hu

Címünk: Budapest VII. kerület

Akácfa utca 18.

Nyitvatartás:

Hétfő ZÁRVA

Kedd 10:00-16:00

Szerda 10:00-16:00

Csütörtök 10:00-16:00

Péntek ZÁRVA

TOBORZUNK, MERT TOBOROZNI KELL!

2024 JANUÁR 11-13. KÖZÖTT ZAJLOTT A HUNGEXPO TERÜLETÉN A 24. EDUCATIO NEMZETKÖZI OKTATÁSI SZAKKIÁLLÍTÁS 2024 RENDEZVÉNY, AMELYEN AZ ELŐZŐ ÉVEKHEZ HASONLÓAN VÁLLALATUNK IDÉN IS MEGJELENT KIÁLLÍTÓKÉNT.



A standunkon az érdeklődők a Jogi- és Humánpolitikai Igazgatóság Oktatási Osztályának, illetve a VÜI Műszaki Koordinációs Osztályának munkatársaitól, valamint nálunk dolgozó duális egyetemi hallgatóktól kaphattak első kézből információkat és segítséget a duális szakképzéssel, és a duális felsőoktatással kapcsolatban, de többen érdeklődtek a különböző járművezetői állásokról is (busz, metró, villamos, trolis).

Az ATÜI Óbuda Divízió jóvoltából egy Mercedes Benz Citaro O405 autóbusz homlokfalat is kiállítottunk, amellyel nagyon sok érdeklődő készített fényképeket.

A kiállítás három napja alatt több száz érdeklődővel sikerült kapcsolatot teremteni és reméljük, a későbbiekben többen válnak közülük duális hallgatónká, majd később munkatársunkká.

Gulyás Zoltán



DUPLÁZTUNK!

A BKV TOBORZÓ CSAPATA MÁR TÖBB SIKERES ÁLLÁSBÖRZÉT IS MAGA MÖGÖTT TUDHAT. KÖVETKEZŐ MEGÁLLÓNK AZ A JOBVERSE ÁLLÁSBÖRZE VOLT, AMIT FEBRUÁR 28. ÉS 29. KÖZÖTT RENDEZTEK MEG A BOK CSARNOKBAN.



Az eseményen az érdeklődők, és potenciális kolléga-jelöltek közelebbről is megismerkedhettek vállalatunkkal, annak elsődleges feladataival, illetve mindennapi működésével. Emellett természetesen a legfrissebb, legaktuálisabb állásajánlatainkról sem maradhattak le, legyen szó fizikai, vagy szellemi munkakörökről.

Mint ahogy azt már megszokhattuk, kollégáink ismét színvonalas és igényes standot álmodtak meg vállalatunknak. Az autóbusz elejéből kialakított „diszítőelem” a tavaly novemberben megrendezett Első Budapesti Állásbörze legötletesebb stand díját is elnyerte, és idén is nagy népszerűségnek örvendett a látogatók körében.

Azonban nem csak az egyedi kialakítás vonzotta standunkhoz az érdeklődőket: legnépszerűbb állásajánlataink szellemi munkakörből kerültek ki, sokakat érdekeltek adminisztrációs feladatok, de az informatikai ágazatról is szívesen tájékozódtak.

Az év következő állásbörzéjére is hasonlóan lelkesen, jókedvűen készülünk, de addig is ne feledd, te is böngészheted aktuális állásajánlatainkat a heti karrier hírlevélben, valamint LinkedIn-en és a BKV Karrier Facebook oldalon is!

Farkas Dóra



NE KARDOSKODJUNK A KÉK BUSSZAL!

A „NÉGYHENGERS ALFAHÍM” – HANGZIK EL NAP MINT NAP AZ ORSZÁG LEGHALLGATOTTABB REGGELI MŰSORÁNAK, A BALÁZSÉK CÍMŰ RÁDIÓMŰSOR SZIGNÁLJÁBAN. AZ OLASZ ÉLETÉRZÉS, A GASZTRONÓMIA, A ZENE, A KÁVÉ ÉS AZ AUTÓK SZERELMESEKÉNT IMMÁR 15 ÉVE RÁKÓCZI FERI HAZÁNK EGYIK LEGNÉPSZERŰBB RÁDIÓS MŰSORVEZETŐJE. AZ ALFA ROMEO HAZAI NAGYKÖVETE, AKI NEMRÉG ÚJ HOBBIT TALÁLT MAGÁNAK: MOTOROZNI KEZDETT. EMELLETT NYÁRON ELKÖTELEZETT LAKÓAUTÓ RAJONGÓ. MÉGIS KI GONDOLNÁ, HOGY NÉHA BKV-VAL KÖZLEKEDIK? TÖBBEK KÖZÖTT ENNEK IS UTÁNAJÁRTUNK.



Rádiós, műsorvezető, étteremtulajdonos. Van ezek között átváltás? Melyik áll legközelebb Ön-höz?

Mindegyiket szeretem, igaz más miatt. Idén 30 éve annak, hogy rádiósként dolgozom. Annak idején a békéscsabai Start rádióban indult a pályafutásom, majd Budapestre kerültem. Jelenleg a Balázsék című műsorban vagyunk hallhatók minden hétköznap a Rádió1-en. 10 éve éttermes is vagyok, hiszen akkor nyitottam meg a Korhely Éttermet. Úgy gondolom, hogy az életben mindennek megvan a maga helye, még ha más is a szerepe. Fontos, hogy az ember szerteágazó legyen, hogy időről-időre valami új dolgot keressen, komfortzónán kívül. Ez lehet egy új hobbi vagy akár egy új munka is. Ez – mint minden változás – természetesen kockázatos, de mégis csodálatos. Én sem bírok nyugodtan megülni a fenekemen, szeretem, ha több dologgal foglalkozhatok egyszerre.

A műsorban Ön hozza leginkább a dolce vita jellegű életérzést. Miből fakad a pozitív életszemlélete?

Meggyőződésem, hogy az élet akkor is megy tovább, ha rosszul érezzük magunkat. Ezért úgy vagyok vele, hogy akkor már inkább igyekszem élvezni azt. Sajnos ezt sokan elfelejtik. Vannak, akik egész nap a telefonjukat bújják, vagy már az öltözködésük is komorságot sugároz. A boldogsághoz fontos, hogy a hétköznapi apróságokat is észrevegyük. Nem szerencsés, ha csak folyton vágyakozunk dolgokra, miközben elfelejtünk örülni annak, amink van. Ha valaki például egy kis lakásban él, akkor gyakran nagyobbra ácsingózik, miközben nem értékeli azt, hogy van hol aludnia. Optimális esetben van egy párja is, akivel boldog. Nem szabad mindig másokhoz viszonyítani magunkat, hiszen ha nagyobb lakásod lesz, akkor rögtön még nagyobb kell majd. Ezért fontos, hogy tudatosítsuk magunkban, hogy „Halló! Jó helyen vagyok! Jó érzem magam! Értékelem azokat, akik körbevesznek!” Értékelem a családom, ezért például minden este közösen vacsorázunk a két nagyobb gyermekemmel. Nincs tévé, nincs telefon közben, csak a család. Mindig mondom, hogy az emberek az első randevún mennyi mindent megtesznek a jó benyomásért. Később ha ennek csupán 5-10%-át ugyanúgy megtennék a párjukért, mindjárt kevesebb válás lenne és több boldog kapcsolat. Tehát egy kisebb odafigyelés elég lenne a mindennapokban, hogy jól érezzük magunkat.

Korábban Vadon Janival is volt lehetőségem interjút készíteni. A műsorban inkább ő képviselte a közösségi közlekedésen utazó embert, mivel naponta így járt be a rádióba. Tudom, hogy leginkább autóval közlekedik, emellett új szerelemként a motorozás is belépett az életébe, de úgy

tudom lakóautót is szívesen bérel nyaralásai idejére. Hogy áll a közösségi közlekedéssel?

A Balázsék című műsorban valóban én számítok a „négyhengeres alfahímnek”, de nem ritkán előfordul az is, hogy a közösségi közlekedést választom. Van, hogy például napközben Velencéről Budapestre jövök Békával (Rákóczi Feri párja, Vajda Judith), ilyenkor fél óra alatt kényelmesen vonattal érkezünk a Déli Pályaudvarra. Onnan a belvárosba már metróval megyünk, ez egy jól bevált, megfelelő rendszer számunkra. Ha reggel 8-ra kellene munkába mennem, talán nekem is opció lenne a közösségi közlekedés minden nap, de a rádióban nagyon korán kezdünk, legkésőbb 05.45-re már bent kell lennem.

Decemberben hallom, BKV-zott?

Így igaz. Sok barátunk van, akikkel már hagyományá vált, hogy minden decemberben ellátogatunk a fővárosi karácsonyi vásárra. Ilyenkor





kihagyhatatlan a forralt bor, az evés-ivás, ezért BKV-val közlekedünk, aminek megvan a maga hangulata.

Utasként milyen tapasztalatokat szerzett?

Pozitív tapasztalataim vannak, Békával applikációnk is van, amit jegyvásárlásra használunk, és amikor kell lecsippantjuk a járművön.

Gyakran felismerik? Mi az általános reakció?

Egyrészt áldás és jó érzéssel tölt el. Néha átok, amikor például az ember kettesben lenne valakivel vagy mondjuk szórakozna. Rádiósként a műsorban gyakran beszélünk saját témákról, történekekről. Akik néha leszólítanak az utcán, szinte mindent tudnak rólam, miközben én rólok semmit. Ezért néha időbe telik eldöntennem, hogy egy nagyon régi ismerős szólított le, vagy egy törzshallgató.

Gyakran autózik, motorozik. Tudta, hogy a BKV-nak is van a Hungaroringen tanpályája, ahol vezetéstechnikai tréninget tartunk a járművezetőknek?

Igen, erről már hallottam, hogy speciális körülmények között külön tanpályán képzik a járművezetőket. Szívesen kipróbálnám én is egy busz volánja mögött, úgyhogy nagyon várom, hogy meghívjanak oda.

Rákóczi Ferenc (balra) rádiós műsorvezető, műsorvezető, étteremvezető

Született: 1970. május 11. (53 éves) Orosháza

2007 óta alkot egy párt Vajda Judittal.

1994 óta rádiózik (Békéscsaba Start fm, Rádió Bridge, Danubius Rádió -

Pirítós, Class Fm – Morning Show, jelenleg: Rádió1 – Balázsék

(Sebestyén Balázssal és Ráskó Eszterrel).

A tévéképernyőn is feltűnt (Ezek megőrültek, A 40 milliós játszma, a Sztárban sztár + 1 kicsi, utóbbiban ő volt az egyik zsűritag, Troll a konyhában, valamint a most futó Mutasd a hangod c. vetélkedőben)

Hobbi: motorozás, kerékpározás, búvárkodás, főzés, gasztronómia.

A Danubius Rádió műsorvezetőiből alakult Best of zenekar szólógitárosa.

Akár autósként is érdekel, de van olyan ötlete, javaslat, ami alapján javíthatnánk a szolgáltatás színvonalán?

Autósként leginkább az autósok felé lenne javaslatom: a KRESZ szerint a buszok elsőbbséget élveznek a buszöbölből történő kihajtás során. Sajnos gyakran látom, hogy néhány autóstársam ezt nem tartja be. Ezt jó lenne tudatosítani, hiszen ez is az egyik oka annak, ha dugó van. A másik tanácsom pedig az lenne, hogy ne kardoskodjunk a kék busszal, hiszen az erősebb. Engedjük el őket, hiszen ők sokkal

több embert szállítanak A-ból B-be. Mintha nemzeti sport lenne a közösségi közlekedésben résztvevő járművek nehéz helyzetbe hozása. Pedig minél jobb a szolgáltatás, annál többen használják, és a város is annál élhetőbb.

Sándor Béla



Zöldülő BKV



REPONT ÉS PONT!

2024. január 1-jétől lépett életbe Magyarországon az új palackvisszaváltó rendszer, amelynek célja, hogy fenntarthatóbbá és hatékonyabbá tegye az italos csomagolások újrahasznosítását és visszaváltását. A rendszernek köszönhetően szinte mindegyik PET-palack, fém italos doboz és üvegpalack visszaváltható lesz az úgynevezett REpontokon. A termékeket betétdíjjal látják el, amelyet a csomagoláson külön embléma is jelöl majd, és ezt az összeget a vásárló a visszaváltáskor visszakapja. De hogyan is néz ki ez a gyakorlatban? Összegyűjtöttük a legfontosabb tudnivalókat.

A rendszer bevezetésének célja, hogy csökkentse az eldobott műanyag, fém és üveg italos csomagolási hulladék mennyiségét, ezzel segítve a környezetvédelmet, amely együtt jár a fogyasztók és az üzletek környezettudatosságának növelésével, valamint az újrahasznosítás fontosságának hangsúlyozásával. Az új rendszert szigorúbb jogszabályok és szabályozások övezik, hogy biztosítsák annak hatékonyságát és megfelelőségét. Az új csomagolással ellátott italok ára tartalmazni fog egy 50 vagy 70 forintos visszaváltási díjat – csomagolástípustól függően –, amelyet a vásárlók fizetnek meg.

Ezt az összeget a palackok visszaváltásakor visszatérítik. Ehhez alakítják ki a REpontokat, vagyis a kijelölt kézi, illetve gépi visszaváltó pontokat, ahol a fogyasztók leadhatják a használt italcsomagolásokat – fontos, hogy a korábbi gyakorlattal ellentétben NE préseljék össze a palackokat –, és cserébe visszakapják a visszaváltási díjat, amelynek több, választható formája is van. A vásárló dönthet úgy, hogy a visszaváltott palackok ellenértékét utalvány formájában kapja meg, amely levásárolható vagy készpénzre váltható az adott üzletben vagy üzletláncban. De határozhat úgy is, hogy a visszaváltási díj automatikusan jóváírásra kerüljön a bankszámláján, sőt, emellett a visszaváltási díj jótékonysági szervezet részére is felajánlható lesz.

Bár eleinte talán szokatlannak tűnhet az új visszaváltási folyamat, a kötelező visszaváltási rendszert korábban bevezető országok tapasztalatai alapján a vásárlók hamar megszokták és megszerették, mert így kulturált, kézzel fogható és környezetbarát módon adhatják le a hulladékot, miközben a betétdíjra fordított pénzüket is visszakapják, ezáltal sokkal nagyobb hatékonysággal maradnak körforgásban az italcsomagolások. A program sikere a szabályozás kialakításán túlmenően tehát az embereken is múlik, hiszen, ha a megfelelő ösztönzés mellett hatékonyan

működik a visszagyűjtő rendszer, úgy az értékes újrahasznosítható hulladék végre nem eldobásra, vagy a kommunális hulladékok közé kerül, hanem amint lehet, újra visszakerül a hosszútávon fenntartható körforgásba.

Irányítási Rendszer Menedzsment Iroda

Forrás: mohu.hu

A palackok visszaváltásának folyamata

Gyűjtsd össze!

Gyűjtsd minden 0,1-3 literes ürtartalmú üveg, fém és műanyag, visszaváltható logóval ellátott italcsomagolást. Különösebb mosás nem szükséges, de ne tartalmazzon ételmaradékot.

Keresd a REpontokat!

Szupermarketekben, bevásárlóközpontokban automatákkal – kisebb boltokban kézi visszaváltással találkozhatasz.

Vidd vissza!

Helyezd a palackot, vagy italos dobozt a gépbe vagy add át az üzletben dolgozó eladónak. Fontos, hogy ne préseld össze!

Váltsd vissza a díjat!

Visszaváltáskor az alábbiakból választhatsz:

- Utalvány
- Utalás bankszámlára
- Jótékonysági célú felajánlás

Mi alapján azonosítja az automata a palackokat?

Forma, súly és vonalkód alapján történik az azonosítás. Ezért nagyon fontos, hogy csak ép csomagolás váltható vissza, semmiképp nem szabad azt összenyomni.

Mi történik a begyűjtött palackokkal?

A palackokat tömörítik, majd hulladékfeldolgozó üzembe szállítják. Anyagfajta, szín és típus szerinti válogatás után bálázzák a hulladékot, amit utána újra feldolgoznak.

Hogyan kapja meg a vásárló a visszaváltási díjat?

A visszaváltott palackok ellenértékét többféle formában kérhetik a vásárlók: az automata utalványt nyomtat ki, amely levásárolható, vagy készpénzre váltható az adott üzletben. Másrészt az automatába épített vonalkódleolvasó segítségével, a hamarosan elérhető applikációban regisztrált ügyfél kérheti bankszámlájára utalva a visszaváltási díjat. Lehetőség lesz még a visszaváltási díj jótékonyági szervezet részére történő felajánlására is.

Adott üzletben csak az ott vásárolt termékek csomagolását válthatom vissza?

Nem, az automatákba és a kézi visszaváltó pontokra is az árusítástól függetlenül az összes Magyarországon forgalmazott visszaváltható terméket vissza lehet vinni.

Mire kell figyelni az átmeneti időszakban?

A bevezetés - januártól június 30-ig – egy átmeneti időszak lesz, tehát ugyanabból a termékből kétféle csomagolással találkozhat a fogyasztó a boltok polcain. Olyanokkal, amik még nem tartoznak a visszaváltás hatálya alá és olyanokkal, amik már igen. Csak azok a palackok lesznek visszaválthatók, amelyek csomagolásán ezt piktogrammal jelölték.

Hol válthatom vissza a palackokat?

A palackok visszaváltása a 400 m²-nél nagyobb élelmiszerüzletekben, illetve az önkéntesen csatlakozó gépi vagy kézi visszaváltó partnerek folyamatosan bővülő körénél lesz lehetséges.

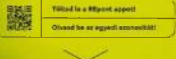
Mennyi italcsomagolás gyűjthető így vissza évente?

Közel 2 milliárd műanyag palack (50 ezer tonna), 1,3 milliárd fémdoboz (18 ezer tonna) és 0,3 milliárd üvegpalack (91 ezer tonna).





Itt váltsd vissza a **műanyag**, az **üveg** és a **fém** italcsomagolásokat!





1 dl és 3 l között
Az automata csak az 1 dl-nél nagyobb és a 3 liternél kisebb ürtartalmú italcsomagolásokat visszaváltására alkalmas.

Ne nyomd össze!
Az automata csak az ép italcsomagolásokat visszaváltására alkalmas.

75 ÉVES A KELENFÖLDI AUTÓBUSZGARÁZS

75 ÉVE, 1949. JANUÁR 1-JÉN KELENFÖLDÖN ADTÁK ÁT BUDAPEST MÁSODIK AUTÓBUSZGARÁZSÁT. AZ IPARI MŰEMLÉKKÉNT IS NYILVÁNTARTOTT HAMZSABÉGI ÚTI LÉTESÍTMÉNY A FŐVÁROS LEGHOSZSZABB TÖRTÉNELMI MŰLTÁRÁVÁ VISSZATEKINTŐ, JELENLEG IS ÜZEMELŐ AUTÓBUSZ-JÁRMŰTELEPE.



„Lószomszédság...”

A budapesti autóbusz-közlekedés 1915-ös elindulásakor a csekély létszámú járműállomány nem kapott önálló garázst. Az akkoriban még közlekedő lófogatú omnibuszokkal együtt, a lóistálló szomszédságában szállásolták el az autóbuszokat is.

Az első világháború után, az 1920-as években a Székesfővárosi Autóbuszüzem, a SZAÜ irányítása alatt kezdődött el az ágazat térhódítása, a hálózati és a járműpark számottevő bővítése. Rövidesen felmerült egy pesti és egy budai, 50-50 jármű tárolására alkalmas forgalmi telep építésének gondolata, de végül a külföldi tapasztalatok hatására egy nagyobb befogadóképességű, gazdaságosabban üzemeltethető létesítmény és egy pesti helyszín mellett döntöttek. Így készült el az 1930-ban átadott Szent Domonkos (ma Cházár András) utcai, (később Récsei) forgalmi telep, a főváros első autóbuszgarázsa.

Grandiózus tervek, háborús nehézségek

Az autóbuszvonalak és a járműállomány további gyarapodása néhány éven belül újabb

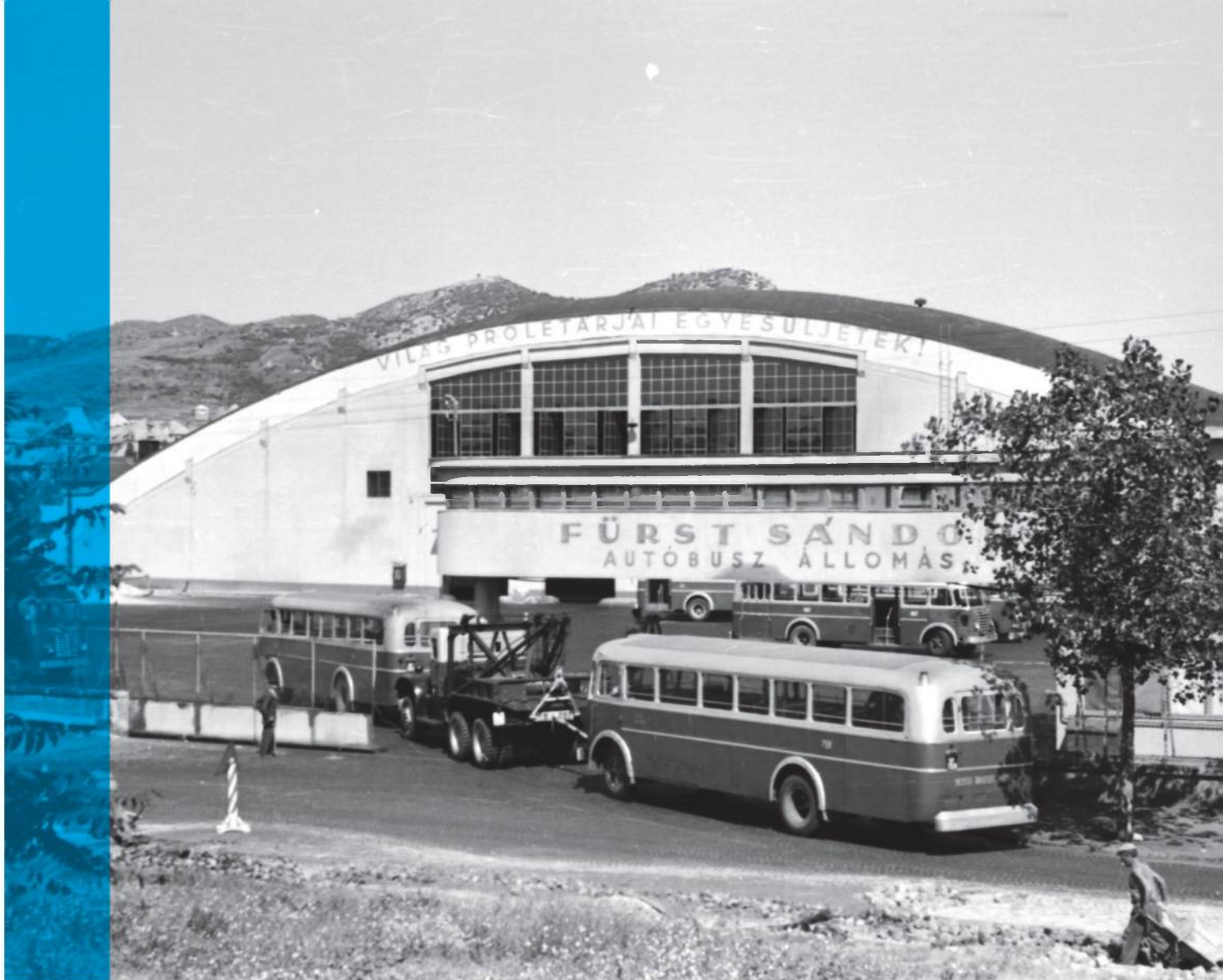
buszgarázs építését tette indokolttá. Az autóbusz-közlekedést a szervezetébe integráló Budapest Székesfővárosi Közlekedési Részvénytársaság, a BSZKRT 1937-ben egy új, 120 autóbusz számára alkalmas autóbuszgarázs megépítéséről határozott, amelyet immár a budai városrészben szándékoztak megvalósítani. Több lehetséges helyszín számba vétele után végül a Hamzsabégi úti területre esett a választás. Az építkezés 1939-ben kezdődött Padányi Gulyás Jenő építész és Dr. Menyhárd István statikus tervei szerint. Mivel a telephelyet honvédelmi érdekeket is szolgáló létesítménnyé minősítették, a szükséges építőanyag az első években a háborús időszak ellenére is biztosított volt. Közben az eredeti koncepciót módosították, az új tervdokumentáció már egy 180 autóbusz elhelyezésére alkalmas garázspépületet tartalmazott.

1941 végére elkészült a nagycsarnok és a javítóműhely vasbeton vázszerkezete az építészeti kuriózumnak számító tetőzettel, amely korszakában 82 méteres fesztávjával a világ legnagyobb tartóoszlopok nélküli, héjszerke-

zetű építménye lett. Ezzel egyidőben fejezték be az üzemanyagtöltőt és a portaépület is, az emeletes műhely és épület befejező munkái azonban még tartottak. 1943-ban a második világháború eseményei miatt kénytelenek voltak az építkezést leállítani, így az átadásra még néhány évet várni kellett.

Kényszerpihenő után kapunyitás

Az építkezés szüneteltetése alatt is próbálták a befejezetlen létesítményt hasznosítani: a Budai Főműhely (a későbbi „Fűzesi”) villamosvasúti járműveinek kocsifényező részlegét szándékoztak ideletelepíteni. Ezért a Horthy Miklós (ma Bartók Béla) úti villamosvonalból kiágazó vágányt építettek ki a területre és a csarnokot is vágánnyal, tolópadddal látták el. A háborús évek hadigazdálkodása okán a telephely leginkább csak raktározási feladatot látott el, itt oldották meg a selejtezett villamosok átmeneti tárolását. Az elágazó iparvágány kiépítése azonban így sem bizonyult feleslegesnek, a későbbi autóbuszgarázs gázolajellátásában az 1960-as évekig fontos



szerepet játszott, a szállítást végző BHÉV tartálykocsik számára biztosította az összeköttetést a villamosvasúti hálózattal.

A háború után a fővárosi autóbusz-közlekedés újra fejlődő pályára állt. A hazai járműgyártás 1948-as újraindulásával a budapesti autóbuszok száma is növekedni kezdett. A járműállomány gyarapodásával egyre nagyobb szükség volt az új telephely megnyitására, így megkezdtek a félbehagyott Hamzsabégi úti forgalmi telep helyreállítását. A Füst Sándor nevét felvevő, már ekkor több mint száz autóbusznak otthont adó garázs 1949. január 1-jén kezdte meg működését. Az 1950-es évek végéig a Récseivel együtt szolgálta ki Budapest autóbusz-közlekedését.

Folyamatos fejlesztések

Már az 1970-es években is történtek kisebb-nagyobb fejlesztések az 1977-ben ipari műemlékké nyilvánított Kelenföld buszgarázs épületegyüttesén, teljeskörű rekonstrukciójára pedig 1986-ban került sor az Út- és Vasútervező Vállalat (UVATERV) és a Budapesti Város-

építési Tervező Vállalat (BVTV) tervei szerint. Az infrastruktúra- és technológiai korszerűsítések mellett látványos esztétikai átalakításokat is végeztek: a mintegy tíz évig tartó munkálatok fontos eleme volt a csarnok tetőszerkezetének megerősítése. 1999-ben új üzemanyagtöltő állomást is létesítettek és a dolgozók munkakörülményei jelentősen javultak.

A járműtelepen ezt követően is számos fontos beruházás történt. 2016 óta a garázs ad otthont az elektromos meghajtású Modulo autóbuszoknak, amelyek üzemeltetéséhez elektromos töltőoszlopok és berendezések kerültek kialakításra. 2020-ban a környezettudatosság jegyében, az energiahatékonysági és klímavédelmi célok érdekében két napelemes tetőszerkezetű busztárolót építettek. A napelemes rendszer mind a telephely, mind az elektromos buszok villamosenergia-igényének jelentős hányadát képes biztosítani.

Régi és új lakók

A XI. kerületi garázs megnyitásakor mintegy száz autóbusz otthonául szolgált, napjaink-

ban kétszer annyi jármű tárolását, karbantartását, üzemfenntartását biztosítja. A BKV flottájának számos típusa megfordult a telephelyen az elmúlt 75 évben. Az első időkben a MÁVAG és a Rába járműveit, majd az Ikarus autóbuszok legtöbb típusát üzemeltették. Jelenleg az Ikarus, a Volvo, a Karsan, a Solaris és a Modulo busztípusait adják innen forgalomba. A telephely hírnevét öregbítették a PKD konstrukcióban készült autóbuszok, amelyek alkatrészeit 2014-ben itt szerelték össze először kész járművé az Autóbusz és Trolibusz Üzemeltetési Igazgatóság Kelenföldi Divíziójának szakemberei.

Györfi Judit



JÖN A 44. **BUDAPESTI TAVASZI FESZTIVÁL**

– A KULTÚRA HATÁRTALAN ÜNNEPE

EGYÜTT A VÁROS! – HIRDETI A 44. BUDAPESTI TAVASZI FESZTIVÁL. AZ ÁPRILIS 29. ÉS MÁJUS 12. KÖZÖTT MEGRENDEZETT FESZTIVÁL A HAGYOMÁNYOKHOZ MÉLTÓAN SZÍNES PROGRAMOKKAL, SZÍNHÁZI ELŐADÁSOKKAL, KIÁLLÍTÁSOKKAL, KONCERTEKKEL ÉS EGYÉB KÜLÖNLEGES PRODUKCIÓKKAL VÁRJA A BUDAPESTIEKET ÉS AZ IDELÁTOGATÓKAT.



jában Európa? Az Európa házhoz megy című előadás magánlakások nappalijában testközelbe hozza a legtöbbünk fejében elvont fogalomként élő Európa eszmét.

A spanyol Roger Bernat/FFF társulat parlamenti szavazást imitáló vitaszínházra invitál a Trafóba, ahová az ÉnBudapestem applikációval 20% kedvezménnyel válthatunk jegyet. A tancot, zenét és utcai művészetet ötvöző francia társulat, a Cirque Inextremiste izgalmas interaktív előadásában a főszereplő a bizalom és a néző. Élni bizony kockázatos – ez ad sajátos ízt és színt neki. A bizonytalansággal, nehézségekkel való szembenézés arra készítet, hogy elgondolkodjunk tetteinkről és kapcsolatainkról. Ebben az előadásban nem egyedül kell majd mindezzel megküzdeni. A résztvevők együtt, csoportosan néznek szembe az akadályokkal.

A Freeszfe Egyesület Béke szigete, avagy a HUXIT című előadás művészeti vezetője Schilling Árpád. A történet 2034-ben játszódik, a HUXIT után nyolc évvel.

Az idei fesztivál azt is bemutatja, hogy Budapest nyitott a világra, szolidáris azokkal, akik konfliktusos helyzetek áldozatai, kiáll azok mellett, akik küzdenek a szabadságukért. A Hooligan Art Community Bunker Cabaret című előadásában ukrán előadóművészek mutatják meg, hogyan vitték el a színházat és a zenét, a háború kitörését követően, az ukrainai bunkerekbe. Az Örkény István Színházban Susan Sontag Alice az ágyban című drámáját mutatja be a Szarajevói Háborús Színház. A különleges szerkezetű művet William James filozófus és Henry James író idejekorán elhunyt zseniális nővéréről, Alice Jamesről, Balázs Zoltán Arany Maszk-díjjal elismert rendezésében láthatja először a magyar közönség.

Számos társadalmi kérdéssel foglalkozó produkció is megtalálható az idei fesztivál programjai között. Rezes Judit, Tihanyi Ildi és Gerlóczi Judit egy különleges, Fenntartható divatörületek című divatbemutatón, a kifutón mutatják meg, hogy mennyi lehetőség van megunt és elhasznált ruhadarabjainkban. A Silver boom című interaktív városi performansz arra keresi a választ, hogy mikor és miért válik a kor előrehaladtával láthatatlanná a női test. Anna Anderegg koreográfus, rendező a mélyére ás a városi tér, a nemek és az életkor közötti kapcsolatnak, a városi mozgásnormáknak, feltárja a résztvevő nők bölcsességét, életét, akárcsak azt, hogy mit tanulhatunk társadalmi szinten a tudatos testektől.

A Stereo Akt Miután felmondtam című színdarabjában egykor pedagógusi pályán lévő mesé-

lik el, miért kellett lemondaniuk hivatásukról. Boross Martin új rendezésében a nézők egy budapesti középiskola termeiben, rendhagyó szülői értekezleten találkozhatnak pályaelhagyó tanárokkal és történeteikkel. Városi és falusi életmeséket hallhatunk óvodától az érettségig, melyek mindegyike személyes és átélhető mozaikja egy rendszerszintű problémának.

A fesztivál nemcsak különleges programjaival, hanem új helyszínekkkel is várja az érdeklődőket. A programok egy részének a 2023-ban újranyílt Merlin, illetve a város új köztere, a Városháza Passzázs ad otthont. Részletes információkról a Budapesti Tavasz Fesztivál honlapjáról és Facebook-oldaláról tájékozódhatunk. Érdemes letölteni az ÉnBudapestem applikációt, amivel a kedvezmények mellett a fesztivál legfrissebb híreiről sem maradunk le.

A további programok a weboldalon elérhetőek:
<https://budapestitavaszifestival.hu/>

Az idei Budapesti Tavasz Fesztivál nem csak a budapesti kultúra ünnepléséről szól, hiszen időpontja egybeesik Magyarország Európai Unióhoz való csatlakozásának huszadik évfordulójával. Számos program az Európához fűződő gondolati és érzelmi viszonyunkat dolgozza majd fel.

Április 29-én a világhírű Chamber Orchestra of Europe magyar gyökerű, de európai hatású művekből összeállított koncertje nyitja meg a 2024-es Budapesti Tavasz Fesztivált. A Budapest Jazzfest már harmadik éve hozza el Budapestre a műfaj legkiválóbbjait, akik a Jazz Világnapján szabadtéri koncerttel ünneplik meg a húsz éves csatlakozást. A Németországból érkező Rimini Protokoll egy formabontó produkciót hoz el Budapestre. Mit jelent való-



AZ ELHIVATOTTSÁG JUTALMA

2023-BAN KÉT KIVÁLÓ KOLLÉGÁK KAPOTT RANGOS ELISMERÉST TÖBB ÉVTIZEDES, KIEMELKEDŐ BÍRÓI MUNKÁSSÁGÁÉRT. ŐKET SZERETNÉM BEMUTATNI AZ ALÁBBI HASÁBOKON, HISZEN SZERÉNYEN MEGHÚZÓDNAK A HÁTTÉRBE, NEM KÉRKEDEK AZ EREDMÉNYEIKKEL, ÁLTALÁBAN KÖZVETLEN KOLLÉGÁIK, MUNKAHELYI VEZETŐIK HÍVJÁK FEL A FIGYELMET RÁJUK. PEDIG SZÜCS VERONIKA ÖKÖLVÍVÓ BÍRÓ ÉS WEISZ GYÖRGY BIRKÓZÓBÍRÓ MÉLTÁN LEHETNEK BÜSZKÉK AZ ELÉRT EREDMÉNYEIKRE. GRATULÁLUNK NEKIK!

Tavaly Szücs Veronika kolléganőnk kapta meg a Magyar Ökölvívó Szakszövetség díját, az elismerésben a 2023-as év legjobb nemzetközi vezető- és pontozóbírói tevékenységéért részesülhetett. A Szövetség elismerését nem könnyű kiívni, de Vera több mint két évtizedes hazai és külföldi munkájával bizonyította, hogy érdemes e kitüntetésre. A híradásokból értesülhettek a sportrajongók, hogy a tavalyi thaiföldi bajnokság megnyitó ceremóniáján abban a diplomáciailag is jelentős megtiszteltetésben részesülhetett, hogy Mr. Pichai Chunhavajira köszöntőjét követően a bírókat képviselve elmondhatta az eskü szövegét.

Tudjuk, hogy sportpályafutásod csúcspontjaként a 2012-es londoni olimpián is bíraskodhattál és tulajdonképpen már az összes fontos eseményen dolgoztál bíróként. Meglepett ez a magyar elismerés vagy számíthattál rá? Számba vetted már, hogy hány mérkőzésen kellett azért bíraskodnod, hogy neked ítéljék?

Meglepetés-kén ért, többek között azért is, mert nincs ilyen minden évben. Nem tudnám megmondani, hogy hányszor álltam a ringben, de az biztos, több százszor is már. Van egy bírókönyvem, abban benne van ez is. Azt viszont tudom, hogy érdekes módon több külföldi versenyen vettem részt, mint Magyarországon. Igazából nekem a díjak azt mutatják meg, hogy jó úton, jó irányban haladok, jó az, amit csinálok. Még ezeknél is nagyobb elismerés, ha az edzőktől, a versenyzőktől kapok tiszteletet. 1996-ban tettem le az első bíróvizsgámat, igazi vizsgázós év volt számomra, akkor lettem magyar bajnok, érettségiztem és jogosítványt is szereztem. 2006-ban aztán már világbajnoki döntőt is vezettem Indiában – ez volt az első világbajnoki döntőm. Idáig először el kellett érnem a különböző bírói fokozatokat:



először Európa-szintű, majd világszintű bíró lettem. Ma már nincs így, nem kell éveket dolgozni, hogy valaki elérjen egy magasabb bírói szintet. Ennek vannak előnyei és veszélyei is, hiszen, ha valaki azért hibázik, mert tapasztalatlanabb, nagyot eshet. Minket bírókat is értékelnek, szankcionálnak... Egy komolyabb bajnokságon igen szigorúan figyelik, hogy ki mit ítél abban a pillanatban, hiszen egy vezetőbíró is „elviheti” a mérkőzést – ha így történne, lefokozzák, súlyosabb esetben végleg felfüggeszthetik. Rólam tudják, hogy nagyon szigorú vagyok, betartom és betartatom a szabályokat. Nálam mindenki egyenlő, ez az edzők és a versenyzők előtt sem titok.

A múlt évi sikerek után most ismét nagy kihívás előtt állsz, éppen utazni készülsz.

A Milánó melletti Busto Arsizio tartományban lesz egy kemény küzdelem, ahol kvótát lehet

szerezni, ez az egyik utolsó hajrá az olimpia előtt. Több mint 600 résztvevő lesz, nők és férfiak egyaránt.

28 év tapasztalat és a bizonyítás van mögötted. A közelmúlt és a jelen sikerit tekintve érezhető, hogy nem bántad meg, hogy annak idején abbahagytad a versenyzést és a bírói pálya mellett döntöttél.

Van versenyzői múltam az ökölvívásban – 1996-ban az első országos női bajnokságon aranyérmert szereztem 54 kg-ban, kicboxban pedig kétszeres országos második helyezést értem el 1997-98-ban, voltam az ökölvívóválogatott tagja, de végig párhuzamosan készültem a bíró pályára is, ahol hamarabb jöttek a lehetőségek, a sikerek. Így korán tudatosult bennem, hogy ez az én utam. Ezt az is bizonyítja, hogy 2019-ben az Európai Bizottságtól a legjobb európai női bíró díját kaptam.



Most elmész a kvalifikációra. Utána hogyan tovább?

Vannak céljaim, de ahhoz, hogy azok teljesüljenek, nemcsak a tudásom kell, hanem szerencse is, ráadásul egyéb dolgok is befolyásolhatják. Most arra figyelek, hogy ezen a versenyen a lehető legjobbat hozzam ki magamból.



Weisz György kollégánk, az óbudai garázs fogalmi járművezetője immár 36 éve áll a birkózószőnyegen. Az elmúlt évben a Kozma István Magyar Birkózó Akadémián megtartott karácsonyi ünnepségen vehette át az Év Bírója kitüntetést. Az értékelésben a következőket írták róla: Ő az egyik legrutinosabb magyar nemzetközi bíró, 1995 óta képviseli hazánkat különböző nemzetközi és világversenyeken. 2023-ban az U17-es világ- és Európa-bajnokságon, az U20-as kontinensbajnokságon, valamint az U17-es és az U23-as világbajnokságon is hibátlanul működött közre.

Meglepetés volt az elismerés? Mi kellett ahhoz, hogy a díjról döntő bizottság kiválasszon?

Nem ért meglepetésként, sok olyan visszajelzést kaptam, hogy olyan teljesítményt nyújtok, ami az országot, a birkózást kiemeli. Kell, hogy az ember becsületes legyen, szabálykövető, bár tévedni persze lehet. Pártatlannak kell lenni, ott kell lenni 100 százalékban – teljes embert kíván ez a feladat. Ma az, hogy én már 36 éve bíraskodom, szinte egyedülálló, ezzel dobogós helyem van a bírók között.

Akkor korelnök vagy? Egyáltalán hány évesen lehet ezt elkezdeni?

Van nálam idősebb bíró, de ő nem bíraskodik olyan régen, mint én, tehát igen, mondhatjuk, hogy korelnök vagyok. Van olyan kollégám, aki 16 éves korában tette le az alapfokú bírói vizsgát. Az ilyen fiatalokat a kisebb versenyeken, a gyerekeknél tudják foglalkoztatni. Feladat mindenkinek jut, hiszen verseny van bőven, utánpótlásszinten különösen.

Mindig is bíró szeretnél volna lenni, vagy te is birkóztál eredetileg?

Édesapám, aki maga is a birkózásban nőtt fel, 4 éves koromban levitt a BVSC-be, a Szőnyi útra edzésekre. Onnantól heti három alkalommal ott volt a helyem, kirobbantani sem lehetett volna. Évekig, mint versenyző jártam le, de aztán rá kellett jönnöm, hogy ez munka mellett nem fog menni, a birkózást viszont nem akartam elhagyni, ezért 1989-ben, 20 évesen megszereztem a bírói képesítést. Ezután már főként bíraskodtam, de közben egy ideig még edzőként is működtem. Azt hamar beláttam, hogy a bíraskodással tudok igazán eredményt elérni. Jó, ha az ember azt csinálja, amihez ért.

A mostani kitüntetés is arra enged következtetni, hogy te valóban azt csinálod, amihez értesz, hiszen 2009-ben is neked ítelték az Év Bírója címet. A szép sikerek ellenére van még megvalósítandó vágyad?

Az biztos, hogy olimpián már nem fogok szerepelni, de ez nem töri össze a kedvemet, hiszen a tapasztalatok azt mutatják, hogy számítá-

nak a munkámra itthon és az európai versenyeken is. 2015-ben megjártam Kubát, mint versenybíró, ez volt a legkülönlegesebb helyszín, ahová eljutottam, de bíraskodhattam a birkózás fellegvárában, Iránban is. Augusztus elején pedig, az olimpia után Jordániába hív a kötelesség. Majd, ha úgy érzem, hogy elfáradtam, és nem vagyok képes a legjobbat nyújtani a szőnyegen, abbahagyom – de még nem tartok ott. Ebben a közösségben lehet számítani az élethosszig tartó megbecsülésre. Mi egy család vagyunk a birkózók családja: szeretjük egymást. Elmondhatom, hogy összességében sikeres embernek érzem magam. Most március 11-én lesz 22 éve, hogy a BKV-hoz jöttem dolgozni. Szeretném megragadni az alkalmat, hogy megköszönjem a cég vezetésének, a régebbi főnökömnek, Kende Péternek és a jelenleginek, Lovász Miklósnak, hogy mindig tolerálták a sport iránti elkötelezettségemet, mindig biztosították a lehetőséget, hogy eljussak a hazai és külföldi versenyekre. Köszönöm továbbá a Magyar Birkózók Szövetségének, hogy a pályafutásomat mindvégig támogatták, és segítettek. Én a tudásom legjavát adva igyekszem ezt mindkét félnek meghálálni azzal, hogy mindig lehet rám számítani. Vallom, törekedni kell arra, hogy az ember a lehető legjobb legyen.

Konyher Mária Terézia

TOP 10: A VILÁG LEGSZEBB VILLAMOSVONALAI

AMIKOR A NYARALÁST TERVEZZÜK, NEM ARRA GONDOLUNK, HOGY MAJD JÓL KÖRBEVILLAMOSOZZUK A FÖLDET, PEDIG, HA AZ ALÁBBI LISTÁT VÉGIGJÁRNÁNK, SZINTE MINDEN FÖLDRÉSZEN MEGFORDULNÁNK VILLAMOSSAL IS.

A National Geographic Életre szóló utazások című könyvében összegyűjtötte és rangsorolta a világ legszebb villamosvonalait. Az ajánlásait követve történelmi városrészeken suhanhatunk át, folyók, tavak partvonalát csodálhatjuk meg, különleges járműveket próbálhatunk ki. És akár szeretünk utazgatni akár nem, biztos állíthatom, hogy legalább 1 vonalat minden Mozgásban Magazin olvasó kipróbált már!



New Orleans St. Charles villamosvonal, Louisiana



Toronto 501 Queen villamosvonal, Kanada



San Francisco F villamos, Kalifornia



Seattle George Benson Waterfront villamosvonal, Washington Állam
(jelenleg nem üzemel)



Hong Kong emeletes villamos, Kína

AMOSVONALAI

TOP
10



Melbourne g6-os villamos, Ausztrália



Berlin 68-as villamos, Németország



Amszterdam 2-es villamos, Hollandia



Budapest 2-es villamos, Magyarország



Lisszabon 28-as villamos, Portugália

10 ÉVE UTAZUNK A 4-ES METRÓN, MEGSZERETTÜK

10 ÁLLOMÁS, 34 LIFT, 98 MOZGÓLÉPCSŐ – A VÉGHATÁRIDŐ TÖBBSZÖRI MÓDOSÍTÁSÁVAL, 2014 TAVASZÁN ADTÁK ÁT AZ UTASFORGALOMNAK A FŐVÁROS ÚJ METRÓVONALÁT, DE EZ MÁR TÖRTÉNELEM. A MOZGÁSBAN 10 ÉVVEL EZELŐTTI CIKKE AZ ÁTADÁS ELŐTTI PILLANATFELVÉTELT ŐRZI.

Bár az építése döcögőse sikerült, csúszott az átadása, jóval többbe került, mint azt terveztek és végül csak a minimáltervet valósították meg – mindezekért pedig folyamatosan politikai csatározások keresztüztében állt: utasainak ma már nem ezek jutnak eszébe az M4-ről. Az elmúlt tíz évben közkedve vált metróvonalat sokan használják és szeretik – még ha a vonal viszonylagos rövidegsége miatt nem is éri el a hosszabb vonalra tervezett, napi 474 ezres utasszámot. Utasainak a fővárosba busszal, vonattal ingázók sokkal jelentősebb részét teszik ki, mint azt az előzetes tanulmányok jósolták. Az agglomerációba költözés divatját ugyanis még nem látták előre. Az attitűd pedig, amellyel utasai a vonalhoz viszonyulnak, abszolút pozitív.

Az első Alstom-metrók egyből a 2-es vonalon kezdtek közlekedni Budapesten 2012-ben, de nem önvezető módon. Ezek az új típusú szerelvények már önmagukban korszakváltást jelentettek a fővárosi metróközlekedésben.

Az M4 világos, levegős, különleges formatervezésű állomásainak köszönhetően sokan ezt a vonalat tartják kedvencüknek, a közösségi közlekedés rajongói szívesen fotózzák is kedvenc állomásait, amelyek számos nemzetközi építészeti díjat zsebeltek be.

Sok vélemény szerint a metróvonal költségvetését hasznosabb célokra is lehetett volna fordítani. A vonalon 2014. március 28-án 12 órától indult meg az utasforgalom és az M4 megvalósítását kísérő szírhangok ezzel elcsitulak. A vonal létrejöttét igazolta, hogy az Újbuda–Belváros közlekedési folyosó a főváros

Finisben a 4-es metró

Korábban több nyilatkozatban is elhangzott, hogy ha a jelenleg is zajló tesztek sikeresek lesznek, 2014. március végén megkezdődhet az utasforgalmi próbázás – vagyis onnantól kezdve utasokat is szállíthat a 4-es metró. Összeállításunkban a projekt aktuális állásának és egyéb érdekességeknak jártunk utána.



Hogyan zajlik az engedélyezési folyamat?

Kiindult, hogy az építkezések során rengeteg engedélyre van szükség. Nem volt az más kérdés, itt sem: a teljes vonal ideiglenes használatbavétel engedélyének megszerzéséhez az állomásokon kívül a járművezetés is meg kellett szerezni a szükséges két engedélyt, és az alagútban is meg kell kapni azt a most zajló, utasok nélküli tesztek sikeres lezárását követően. Mindezeket túl az egyes állomásokhoz kapcsolódva valamennyi felszíni építmenny, üthálózat és csatlakozás is meg kell szerezni. Ennek a hónapok óta zajló komplex engedélyezési folyamatnak az eredménye, hogy mára a szükséges engedélykés több mint 90%-át sikerült megszerezni az NKH, Budapest Főváros Kormányhivatala és az illetékes vizsgai hatóság.

Milyenek lesznek az állomások?

Mind a tíz állomás nagy légtérű lesz, az egyedi tervezésnek köszönhetően pedig ahol erre lehetőség volt, ott a természetes fény is fogja érní a peronszintet, így pedig csökken az utasok beszáradtsága. Az építészeti koncepció szerint az állomásokból jelentős része már betonszínű marad, és az építkezés befejeztével szíves, változtatható fényekkel világítják meg ezeket a felületeket, egyedi karaktert kölcsönözve ezzel minden állomásnak. Az egyedi építészeti egyébként a teljes vonalat jellemzi, a Fővám tér megálót például már most, átadás előtt több mint száz építészeti díjat jelölték és egy méltóságot is megkaptak tudhat (Média Építészeti Díj 2006: az év legjobb építészeti terve).

A 4-es metró teljesen akadálymentes lesz, mind az aluljárók, mind a peronok kialakítás

sa olyan, hogy a tem szerint azokat már egyenlő eséllyel tudja igénybe venni. A val gyengébbétek ügyek azt speciális burkolat illetve hangos aszt a sínek és csövek sűrű közlekedését ap vizuális berendezés ján segíti. A nagy mozgólépcső mellett rekesszékkel közel ide, illetve kiemam sok részére: állomá n

Az nem he n p n ki től útát és személyi ni, vagy állítani fordítottak az állomá datt épületek védelm

Vasúti mellék Budapestben lesz Kéle vezető nélküli művly jelenti, hogy a szerelv állásait, az alagút nyitá a szerelvények között egy megfigyelési szűrelni, amelyekre metrend pontosabb, a vonal üzemeltetése lesz. A vonal tehát a

legforgalmasabb szakasza volt, amely már meghaladta a felszíni közlekedés kapacitását. Több utast az autóbuszok egyszerűen már nem tudtak elszállítani.

Elemi újdonság volt a 4-es metró építésében, hogy minden állomása teljesen akadálymentesítve valósult meg. A fogyatékkal élő embereknek sokkal könnyebbé, egyszerűbbé vált a metró használata. A mozgólépcsők mellett liftek segítik a kerekesszékekkel, babakocsival, nagy csomaggal utazók közlekedését. A látássérültek közlekedését különleges, „tapintható és hangos” tájékoztató rendszerek segítik. Könnyebb tájékozódni és közlekedni is. Ezek a rendszerek többek között megmutatják a mozgólépcsők haladási irányát, illetve az érkező szerelvények ajtajának helyét.

Az ominózus cikk, amely az átadás előtt született, már kifejezetten az infrastruktúrára koncentrált, jól érzékelve, hogy ez lehet az M4 sikerének kulcsa. A cikkben kiemelik az új járműtelepet, és a hozzá tartozó 8 szintes

központot is, ahonnan a vonalat irányítják. Az infrastruktúra főbb elemeiként említik a 10 állomást, 60 szellőzőt, 34 liftet és 98 mozgólépcsőt. Különlegességként vetíti előre, amire azóta sokan rácsodálkoztunk, de mára megszokottá vált: a szerelvények vezető nélküli, automata vezérlését. Bizonyára ez is hozzájárul az M4-es XXI. századi életérzéséhez.

A 4-es vonalon 15 egylégterű, 80 méter hosszú, 4 kocsiból álló szerelvény közlekedik. A metró menetideje a két végállomás között 12 perc, az utazás ideje felszíntől felszínig 14 perc. Az Alstomokon utazva ma már nem arról beszélünk, milyen kár, hogy nem a Bosnyák térig, vagy Újpalotáig tart a vonal, vagy hogy miért nem megy ki Budaörsig. Átadjuk magunkat az utazás hangulatának, ami a 10 évvel ezelőtti átadás idején kifejezetten sci-fi élmény volt, de mára sem vesztett a varázsából.

Hradszki Róbert



fotó: Nagy Bryan



JOGOSÍTVÁNY KEDVEZMÉNNYEL!

A tandíj első részlete BKV-s dolgozóknak, illetve hozzátartozóinak jelentős kedvezménnyel, 44.000 Ft helyett 34.000 Ft. Az elméleti online oktatás folyamatosan indul.

Címünk: 1143 Bp. Hungária krt. 136.

Elérhetőségünk: 06 20/323-4688 (egész nap és hétvégén is hívható)



TAVASZI MEGÚJULÁS A CAVIDENT FOGÁSZATNÁL!

Várunk minden kedves BKV dolgozót és hozzátartozóit ingyenes állapotfelméréssel és szaktanácsadással, illetve kedvezményes árú fogköeltávolítással +fehérítő hatású polírozással.

Kérjen időpontot! 06 30/135-8905

Cavident Fogászat

MOZGÁSBAN MAGAZIN

A Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság magazinja • www.bkv.hu • bkvzrt@bkv.hu • 2024. tavasz
Lapigazgató: Dr. Székelyné Pásztor Erzsébet • A szerkesztőbizottság tagjai: Buday Ágota, Gulán András, Káplár Zsófia, Molnár György, Nagy Mónika, Némecz-Novák Zsuzsanna, Szirbek-Gucsi László • Szerzők: Demjén Anikó, Farkas Dóra, Fodor Zsanett, Gurubi Gyöngyi, Konyher Mária Terézia, Györfi Judit, Gulyás Zoltán, Hradszki Róbert, Kárpáthegyi Bálint, 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

BUDAPESTI TAVASZI FESZTIVÁL

Együtt a város

2024.04.29.–05.12.

btf.hu