

MOZGÁSBAN

LVII. ÉVFOLYAM, 2025.

IV. SZÁM

FÉNYFLOTTA 2025



ÁLMODOZTÁL RÓLA GYEREKKORODBAN?

MA A MUNKÁD LEHET!

karrier.bkv.hu



Tisztelt Munkatársak, kedves Kollégák!

Az év vége mindig kettőséget hordoz: hagyományosan ilyenkor van itt a visszatekintés ideje, amikor tudatosan lezárjuk a dolgainkat, és tesszük ezt azért, hogy helyet adjunk az újnak, az új évnak, az új kezdeteknek. Mindezt pedig az év legmeghittebb ünnepével keretezve.

Ahogy a téli napok egyre hosszabbá válnak, úgy vágyunk jobban a fényre, ahogyan egyre nehezebbnek éljük meg a napokat, úgy vágyunk arra, hogy reményt lássunk a jövőben. Éppen ezt szimbolizálja a BKV fényflottája, ami az idén talán még az eddigieknél is csodálatosabb. Nemcsak azért, mert valódi csillogást hoz az éjszakába, hanem azért is, mert minden járműről sugárzik az a szeretet és gondoskodás, amellyel díszítették a telephelyek dolgozói. Nem egy csüggedt közösség képét festette le, pedig nem könnyű hónapokon vagyunk túl, és még nem állíthatjuk, hogy a nehézségeinknek itt lenne a vége – mégis, ez a hozzáállás reményt ad a jövőre.

Az évre visszatekintve a napi küzdelmek, a nehézségek mellett fontos, jövőbe mutató eseményeket is fel tudunk sorolni. Forgalomba álltak az új, bérelt maximidi buszflotta első járművei, és március végéig összesen 65 korszerű Mercedes-Benz Citaro K típusú busz áll majd az utasok rendelkezésére. Új villamosok és trolik kerültek a társaság fenntartásába, amelyek hozzájárulnak ahhoz, hogy olyan szolgáltatást nyújthassunk

utasainknak, amely egy versenyképes vállalattól elvárható. A garázsokból, kocsiszínekből minden hajnalban kigördülő járművek mellett jól elvégzett munkánkról tanúskodik az is, hogy az anyagilag nehéz év ellenére rendben zajlottak az ütemezett villamospálya-felújítások, a Szent-István körúton kívül az 1-es, az 56-os, a 61-es, az 59-es, a 12-es és a 14-es vonalak egy-egy szakaszán. Folytatva zöld beruházási programunkat újabb napelemes rendszert alakítottunk ki, ezúttal a fogaske-rekú városmajori kocsiszíneben.

Lehetetlen egyetlen jelzővel jellemezni az évet, amelyet zá-runk. Voltak napok, amikor próbára tették minket a körülmé-nyek, és voltak olyanok is, amikor egy-egy jól sikerült projekt, egy villamosvezető világbajnokságon elért siker vagy egy, az utasoktól Facebookon érkező köszönet emlékeztetett min-ket arra, miért is vagyunk mi büszke BKV-sok. A nehézségek nemcsak formáltak bennünket, hanem még inkább összeko-vácsolták a csapatot.

Szívből kívánunk áldott ünnepeket, hogy mindannyian nyuga-lomban, békességben ünnepelhessünk szeretteink körében! A jövő évre pedig jó egészséget, balesetmentes közlekedést, és csak azt kívánhatjuk mindannyiunknak, hogy hagyjanak minket dolgozni.

A Mozgásban magazin szerkesztősége

TARTALOM

HÍREK	4
NEMZETKÖZI KITEKINTÉS.....	7
INTERJÚ: DR. TAKÁCS PÉTER.....	8
JOGI IRODA	10
KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG	11
INTERJÚ SZŰCS ENDRE	12
BALÁZS MÓR 2025	14
ÜNNEPI FLOTTA.....	16

MINDEN NAPRA EGY DICSÉRET	18
HIDE THE PAIN.....	20
GENERÁCIÓNK EZZEL MEGTETTE A MAGÁÉT.....	22
SOKOLDALÚSÁG	23
ÖTLETMENEDZSMENT	24
INTERJÚ: ADY EDINA.....	26
A „RÉCSEI”	28
RETRÓ.....	30



MOZGÁSBAN AZ EGÉSZSÉG: INGYENES SZŰRŐNAP A SZÉLL KÁLMÁN TÉREN November 14-én, a Cukorbetegség Világnapján ingyenes egészségügyi szűréssel várták az utazókat a Széll Kálmán téren. A BKV, a BKK és az Egy Csepp Figyelem Alapítvány közös akciójában bárki megmérthette a vércukor-, vérnyomás- és véroxigénszintjét, és életmódtanácsot is kaphatott. A helyszín nem véletlenül volt az egyik legforgalmasabb közlekedési csomópont: így azok is részt vehettek a vizsgálatokon, akiknek a rohanó hétköznapiakban ritkán jut idejük orvoshoz menni. A világnap a cukorbetegség megelőzésére hívta fel a figyelmet, különösen arra, hogy Magyarországon több mint egymillió diagnosztizált érintett él, és további százezrek lehetnek veszélyben anélkül, hogy tudnának róla. A Széll Kálmán téri metróépületben, a mozgólépcsők mellett felállított szűrőpont jól illeszkedett a BKV azon törekvéséhez, hogy egy hétköznapi utazásból is lehetőség nyíljon egy gyors, akár életmentő ellenőrzésre.

Hírek



HELYTÁLLÁS AZ M4-BEN: ELISMERÉSBEN RÉSZESÜLTEK A VAGYONŐRÖK - KÉP November 11-én este a BKV vagyónőrei – a segítőkész utasok közreműködésével – az M4 Rákóczi téri állomásán gyorsan és összehangoltan léptek fel egy telefontolvaj ellen, aki feltehetően korábban is több mobiltelefont lopott el az utasoktól. Az elkövetőt tettenéréskor a helyszínen feltartóztatták, majd átadták a rendőrségnek. A történetek után az akkor szolgálatot teljesítő vagyónőrok, Molnár Sámuel és Radics Béla munkáját a társaság oklevéllel ismerte el, amit Szűcs Endre, a BKV biztonsági igazgatója adott át. Az oklevelet a kollégák a példamutató helytállásukért és a profi együttműködésükért kapták. Az oklevél mellett a BKV külön köszönetét fejezte ki munkájukért, és az utasok is hálával gondolhatnak a gyors és szakszerű intézkedésre. A vagyónőrok felkészültsége, ébersége és gyors döntései kulcsszerepet játszottak a lopássorozat lezárásában.

FOLYAMATOSAN ÁLLNAK FORGALOMBA AZ ÚJ MAXIMIDIK - KÉP

A BKV új Mercedes-Benz Citaro K típusú maximid buszai a terveknek megfelelően folyamatosan állnak forgalomba, így egyre több vonalon tapasztalhatják az utasok az új járművek előnyeit. Lapzártakor már 23 új autóbusz szállítja az utasokat. Jelenleg Óbudán, a Gellért-hegyen és Újpesten lehet találkozni velük, és az első üzemeltetői tapasztalatok kifejezetten biztatóak. A 10,6 méteres, könnyen manőverezhető buszok alacsony padlósak, klimatizáltak, akadálymentes kialakításuknak köszönhetően a babakocsis és a mozgáskorlátozott utasok számára is kényelmesek. Az ergonomikus utastérben USB-töltők, fedélzeti kamerák és korszerű utastájékoztató rendszer található, amely az átszállási kapcsolatokat is mutatja, miközben az energiatakarékos LED-világítás és a környezetbarát EURO VI-E motor alacsony fogyasztást biztosít. További előnyük, hogy a maximid buszok a város kisebb forgalmú, szűkebb utcáin is kényelmes közlekedést biztosítanak, így a mindennapi utazás egyre komfortosabb élményt nyújt az utasoknak.



FENNTARTHATÓ KÖZLEKEDÉS: IDÉN MÉG FONTOSABB ÜZENETTEL

Idén november 26-án harmadszor ünnepelték a Fenntartható Közlekedés Világnapját, amely ezúttal különleges jelentőséggel bírt: ezen a napon nyitották meg New Yorkban az ENSZ Fenntartható Közlekedés Évtizedét. A szervezet adatai szerint, aki az autót helyett a közösségi közlekedést választotta, évente akár 2,2 tonna CO₂-kibocsátást spórolhatott meg. Ez az eredmény pedig hatalmas lépés egy tisztább jövő felé. A BKV számára kiemelten fontos volt, hogy jó példával járjon elől. Az elmúlt évek fejlesztései is ezt erősítették: az M3-as metró felújítása közel 8880 MWh energiamegtakarítást eredményezett, aminek köszönhetően 2025-ben elnyertük az „Energiahatékony Vállalat” díjat. 2024-ben ezek révén 618 ezer tonnával kevesebb CO₂ került a levegőbe, ami utasokra levetítve körülbelül 148 g/km megtakarítást jelent. Ezen túl a Társaság részt vett a jubileumi, tizedik Fenntarthatósági Témahétén is, ahol kollégáink több mint 30 iskolában közel 2000 diáknak tartottak előadást, amivel a fiatalabb korosztály szemléletformálása volt a cél, mivel a tudatos közlekedés a fenntarthatóság egyik komoly „szelete”.



NAGY ÉRDEKLŐDÉS MELLETT LEZAJLOTT A X. ENERGIAHATÉKONYSÁGI SZAKMAI FÓRUM 2025. október 14-én, immár tizedik alkalommal – a BKV Zrt., a BKM Nonprofit Kft. és az Energetikai Szakkollégium közös szervezésében – került megrendezésre Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem „A” épületének konferenciatermében a jubileumi Energiahatékonsági Szakmai Fórum, amelyre minden ediginél nagyobb érdeklődés mutatkozott. A személyes részvétel mellett munkatársaink az Egri tereméből követhették a rendezvény élő közvetítését, vidéki érdeklődőink számára pedig biztosítottuk az online csatlakozás lehetőségét.

A visszajelzések alapján mind a rendezvény helyszíne, mind az ott elhangzott előadások a résztvevők számára maradandó élményt és hasznos információkat nyújtottak és bízunk benne, hogy a jövőben szervezésre kerülő rendezvényeinket is hasonlóan nagy érdeklődés övezi majd. Az előadók hozzájárulásával a X. Energiahatékonsági Szakmai Fórum oldalon elérhetővé tettük a bemutatott prezentációk PDF-változatait (beleértve a Mentiméteres kvízzjáték, illetve a közösségimédia-használat karbonlábnyom-mérésének eredményeit – ez utóbbit Huszics György előadásába integrálva), a rendezvényről készült fotókat (Galéria - X. Energiahatékonsági Szakmai Fórum), valamint egy kérdőívet (X. Energiahatékonsági Szakmai Fórum — Kérdőív), amelynek kitöltése anonim, mindössze két percet vesz igénybe. Kérjük, segítsék a szervezők munkáját a válaszok beküldésével!

A BKV 2025-BEN ISMÉT ELNYERTE AZ ENERGIAHATÉKONY VÁLLALAT DÍJÁT A BKV 2025-ben ismét elnyerte az Energiahatékony Vállalat díjat, amelyet a Virtuális Erőmű Program 15. parlamenti díjátadóján vehetett át Jangel Mátyás, a Kabinetiroda vezetője. Az elismerést a „Villamos energia visszatáplálás a BKV Zrt. Metró Észak–Déli (M3-as) vonalának áramellátási rendszerébe” című projekt hozta meg, amely 887,96 kW-tal járult hozzá a Virtuális Erőmű építéséhez. A BKV több mint egy évtizede következetesen dolgozik az energiahatékonsági és a környezetvédelmi tevékenységek fejlesztésén, és korábban már többször is bizonyította elkötelezettségét a programhoz való csatlakozás óta. Az M3-as metróvonal felújítása során alkalmazott korszerű műszaki megoldásoknak köszönhetően 8879,69 MWh villamosenergia-megtakarítás valósult meg, ami jól mutatja, hogy a modernizáció valódi és mérhető eredményeket hoz. Az idei díj is azt jelzi, hogy az alkalmazott fejlesztések nemcsak a mindennapi működésbe hoznak kézzelfogható eredményeket, hanem szakmai szempontból is releváns teljesítménynek számítanak.

SZÍNRŐL SZÍNRE – A RAJONGÓK ÚJRA MEGTÖLTÖTTÉK ÉLETTEL A KOCSISZÍNEKET

Hatalmas sikerrel zárult október 11-én a Színről színre rendezvény, amely mára már a villamosrajongók egyik legkedveltebb őszi programjává vált. A szombati nap ezúttal is igazi időutazást kínált mindenkinek, aki a BKV-val töltötte a hétvégét: négy kocsiszín – a Ferencváros, a Baross, a Száva és a Zugló – nyitotta meg kapuit a villamosrajongók előtt. A látogatók nosztalgiajáratokkal érkezhettek a helyszínekre, és idén is különleges járművek közül választhattak. A legendás 436-os „L” típusú villamos, az ikonikus 1233-as FVW Bengáli, a 3430-as Modernizált UV és a 3888–3873-as UV-szerelvény egyaránt útnak indult, hogy egy kis retró hangulatot csempésszen a hétvégébe. A flotta minden kocsija lelkes utasokkal telt meg, akik kíváncsian várták, mi rejtőzik az egyes kocsiszínekben. A program idén is bizonyította, hogy a villamosvilág kulisszatitkai sokakat vonzanak, és hogy a régi járműveknek továbbra is hatalmas rajongótábora van.



KÖZTÜNK JÁRNAK BUDAPEST HŐSEI

Idén is meghatározó és felemelő pillanatokkal telt a Budapest Hősei díjátadó, amelyet a főváros születésnapjához kapcsolódó ünnepségsorozat részeként rendeztek meg. A rangos elismerést azok kaphatták meg, akik jelentősen hozzájárultak ahhoz, hogy Budapest működése stabil és gördülékeny maradjon. Az idei díjazások fókuszában a városi szolgáltatók összehangolt, gyors és kitartó helytállása állt; a főváros cégei – köztük a BKV – több száz munkatárssal vettek részt olyan rendkívüli feladatokban, amelyek a közlekedés folyamatosságát és az utasok biztonságát szolgálták. A kitüntetettek között több BKV-s kolléga is helyet kapott: Agárdi Gábor, autóbuszvezető; Feiglné Farkas Andrea, autóbuszvezető; Oláh Gyula, metrómotorkocsi-vezető; valamint Udvari Mónika, a Fogaskerekű anyag-és eszközkezelője. A BKV ezúton is gratulál a díjazottaknak!



ANGYALFÖLD FELKÉSZÜLT – ÉRKEZHETNEKA CAF-OK

December elejére a tervezett ütemben befejeződött az Angyalföld kocsisín felkészítése, így már semmi akadálya annak, hogy az új CAF-villamosok otthonra találjanak a remízben. A november 22-én indult munkálatok pezsgő építési hangulatot hoztak a kocsisínbe, ahol minden részletre figyelve dolgoztak azért, hogy a modern járművek érkezésére időben minden készen álljon. A felújítás fókuszában a remíz déli részén található hurokvágányok és az egyedi kiterő cseréje állt, de a szakemberek megújították a vágányt, az ágyazatot és a talpfákat is, vagyis minden olyan elemet, ami biztonságos és gördülékeny villamosmozgást tesz lehetővé. A projekt igazi különlegessége a 18 méteres sugarú ív hajlítása volt, amely a budapesti hálózat egyik legszűkebb íve. A sínek helyszíni meghajlítása valódi precíziós munka volt, amit a közreműködők hibátlanul teljesítettek.

SIKERES ÁLLÁSBÖRZÉK ÉS DÍJNYERTES MEGJELENÉS AZ ŐSZI SZEZONBAN

Az idei őszi mozgalmas és eredményes időszakot hozott a BKV számára, olyan hónapokat, amelyek egyszerre szóltak a találkozásokról, a megújulásról és a szakmai elismerésekről. Két rangos állásbörzén is részt vett Társaságunk: a Jobverse-en és a Budapest Állásbörzén. Mindkét esemény remek lehetőséget kínált arra, hogy közelebb vigyük tevékenységünket a pályakezdőkhöz és a tapasztalt szakemberekhez egyaránt. Kiemelt eredményt hozott a Budapest Állásbörze, ahol a BKV pultja elnyerte a legötletesebb stand díját. A zsűri elsősorban a kreatív kialakítást és az innovatív bemutatkozási módot értékelte, amelyek friss és figyelemfelkeltő megjelenést biztosítottak a társaság számára. Az őszi időszak másik fontos mérföldköve a BKV új toborzókampányának elindítása volt. Az „Álmodoztál róla gyerekkorodban? Ma a munkád lehet!” szlogennel futó kampány célja, hogy felhívja a figyelmet a BKV-nál végzett munkák fontosságára és társadalmi jelentőségére. A kampány üzenete arra épít, hogy a gyermekkori vágyak és a felnőttkori hivatás összekapcsolódhatnak, amire a BKV-nál számos példa is akad.



ELTÉRŐ RÉGIÓK, HASONLÓ PROBLÉMÁK

A UITP (UNION INTERNATIONALE DES TRANSPORTS PUBLICS) A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS NEMZETKÖZI SZÖVETSÉGE, A FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁS NEMZETKÖZI SZÓSZÓLÓJA. AZ 1885-BEN ALAPÍTOTT VILÁGSZERVEZET – 2000 TAGGAL TÖBB MINT 100 ORSZÁGBÓL – MÁR 140 ÉVE TÖMÖRÍTİ A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI SZAKMÁT: ÜZEMELTETŐKET, KÖZLEKEDÉSSZERVEZŐKET, IPARI BESZÁLLÍTÓKAT, KUTATÓKAT ÉS DÖNTÉSHOZÓKAT. ÉRDEKKÉPVISELET, AMI A TUDÁSMEGOSZTÁS ÉS A SZAKMAI HÁLÓZATÉPÍTÉS RÉVÉN FEJLESZTI ÉS ALAKÍTJA A VÁROSI MOBILITÁS JÖVŐJÉT.

Mohamed Mezghani főtitkár 2025 októberében – hogy erősítse a közösségi közlekedés szerepét a nemzeti és regionális politikában – végiglátogatta az UITP közép-európai tagvállalatait. Csehországban találkozott a Škoda Csoporttal, a Plzeň-i Közlekedési Vállalattal, a Prágai Közlekedési Vállalattal, a Prágai Integrált Közlekedés Regionális Szervezetével (ROPID) és a Közép-csehországi Integrált Közlekedési Szervezettel. Prágából vonattal érkezett Budapestre, és október 15-én találkozott a BKV, a BKK és a MÁV-csoport képviselőivel.

A BKV-s egyeztetésen szó esett az aktualitások mellett a finanszírozási helyzetről, illetve a BKV jelenlegi tagságairól az UITP egyes munkacsoportjaiban. A főtitkár elmondása szerint az UITP munkacsoportokhoz bármikor csatlakozhatnak az egyes tagvállalatok képviselői, de az is megkaphatja a szakmai bizottságok aktuális munkaanyagait, aki még csak érdeklődik a tagság iránt, sőt részt lehet venni az üléseken érdeklődőként. Mezghani kiemelte a városok, a közlekedési üzemeltetők közötti tapasztalatcsere értékét, hiszen az egyes térségek sokszor hasonló kihívásokkal küzdenek.

A BKV felhívta a főtitkár figyelmét arra, hogy szeretnék a reflektorfényt az üzemeltetők-re, azon belül is az önkormányzati tulajdonú városi közszolgáltató vállalatokra irányítani. Büszkék vagyunk arra, amit a városért teszünk, és meggyőződésünk, hogy az üzemeltetőknek jobban – a város életében tett valós teljesítményükkel arányban – kell hallatniuk a hangjukat. A szolgáltatók üzemeltetik a járműveket, tartják fent az infrastruktúrát, valamint ők szállítják az utasokat. A 0-24 órás szolgáltatásnak köszönhetően az üzemeltetőknek van a legnagyobb és közvetlen szerepük abban, hogy az utasok hogyan vélekednek a közösségi közlekedésről.



A Községi Közlekedés Világnapja

Az UITP kezdeményezi, hogy a közösségi közlekedésnek is legyen világnapja:

2026. április 17-én, amelyhez előzetesen a BKV is csatlakozott. Így a mobilitási hét, illetve az autómentes nap, valamint a fenntartható közlekedés világnapja mellett olyan új ünnep is lenne, amelyen kifejezetten a közösségi közlekedésen van a fókusz.

Szó esett továbbá a fiatal diplomások csere-programjának lehetőségéről, amely az ágazat vonzóbbá tételéről, illetve a fiatal munkaerő megtartásáról szól. A program keretében a fiatalok 3-6 hónapos külföldi gyakorlat keretében egy másik európai szolgáltatónál szerezhetnek

tapasztalatot, a BKV pedig külföldi kollégákat fogadna azonos időtartamra. A program részleteinek kidolgozása még zajlik.

Demjén Anikó

A FŐVÁROS NINCS BKV NÉLKÜL, A BKV NINCS A DOLGOZÓI NÉLKÜL

DR. TAKÁCS PÉTER VEZÉRIGAZGATÓVAL LEGUTÓBB 2024 ÉV ELEJÉN KÉSZÜLT INTERJÚ A MOZGÁSBAN MAGAZINBA, MÉG VASÚTI ÜZEMELTETÉSI VEZÉRIGAZGATÓ-HELYETTESKÉNT. AKKOR AZT MONDTA: „EZT AZ ÉVET EGÉSZ EGYSZERŰEN TÚL KELL ÉLNI.” VALAMIVEL TÖBB MINT MÁSFÉL ÉVVEL KÉSŐBB, 2025 NOVEMBERÉBEN A SZÉKHÁZ EGRI TERMÉBEN ÜLT KARÁCSONY GERGELY FŐPOLGÁRMESTER ÉS A SZAKSZERVEZETEK KÉPVISELŐI KÖZÖTT, ÉS A TÚLÉLÉSRŐL BESZÉLTEK. A BKV KÖZELI ÉS TÁVOLI JÖVŐJÉRŐL, A DOLGOZÓK EREJÉRŐL ÉS EGY IDEÁLIS VILÁGRÓL BESZÉLGETTÜNK.



2026-ot jelentős extra kifizetési igénnyel indítjuk. Ennek rendezéséhez pedig mindenképpen kell a főpolgármester és a kormány valamilyen fajta együttműködése – mindezt majd januárban lehet tisztábban látni.

A jelenlegi helyzetben milyen céljai lehetnek rövid és hosszú távon a BKV-nak?

Rövid távon amin lehet, spórolunk. Ezért dön-

„Ugyanazt kevesebért vagy
ugyanannyiért többet.”

töttünk például úgy, hogy ebben az évben is lezárjuk a székházat két hónapra. Emellett választunk minden olyan feladatot, amelynek az elvégzése nem azonnali hatályú, ugyanis nem élhetjük fel a tartalékainkat. Közép- és hosszú távon pedig továbbra is a hatékonyságnövelés a cél.

Ideális esetben hol kellene tartania most a BKV-nak? 2025-re milyen elvárásai vagy akár víziói voltak mondjuk 5-10 évvel ezelőtt?

Az eszközállományunk átlagos műszaki állapotának legalább 50%-os szinten kellene lennie. Ez azt jelenti, hogy lennének például autóbusszaink, amelyek a hasznos élettartamuk vége felé járnak, mondjuk 10-12 évesek és éppen értékesítjük őket, lennének vadonatújak, és a két szélsőérték közt minden korosztályban is, melyek összességében, átlagosan adnák az

November közepén a BKV Demonstrációs- és Sztrájkbizottságot alkotó szakszervezetei 27 ezer ember képviseletében hívták tárgyalóasztalhoz a kormány és a főváros képviselőit. Karácsony Gergely főpolgármester elfogadta a meghívást. Akkor Ön említette, hogy részt vesz a likviditás menedzsment értekezleteken, azaz belülről látja, hogy milyen erőfeszítések kellenek a fennmaradáshoz, illetve vezérigazgatóként tudja, hogy mennyi pénz van a spájzban. Hogyan tudná összefoglalni a BKV helyzetét?

Röviden: a helyzet nagyon nehéz, minden nap kell hozni operatív döntéseket, hogy a működésünk folyamatosan fenntartható legyen. Ennek ellenére úgy látom, hogy az év végéig megvannak azok a megoldáselemek, amelyekkel

el tudunk jutni 2026-ig. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy minden dolgozónk számíthat arra, hogy ebben az évben megkapja pótlékokkal együtt a fizetését, és a BKV elutalja a munkavállalók után fizetendő közterheket is. Határozott döntése a BKV vezetésének, és egyes számú prioritás, hogy a munkavállalók megkapják a munkájukért járó bért.

Ez alig egy hónap. Mire számíthatunk ezután?

Sok dologtól függ, hogy januárban hogyan alakul a helyzet. A BKV nagyon sok számlát átcsúsztat januárra és februárra, azaz a beszállítók és szolgáltatók türelmét kérve ezeket a kifizetéseket erről az évről a következőre ütemezzük át. Ez azonban azt is jelenti, hogy

50%-os értéket. Ugyanez igaz a vasúti járművekre is, de sajnos jelenleg jóval ez alatti állománnyal vagyunk.

Milyen esély van arra, hogy a BKV elérje ezt az állapotot?

Nem esélytelen. Tárgyalunk az EIB-bel (Európai Beruházási Bank) egy olyan átfogó beruházási hitelfinanszírozásról, ami lendületet adhat: ha az egyeztetések sikerrel járnak, akkor a következő 10 évben olyan pályára tudunk állni, amelyen haladva elérhetjük a fenti célt. Természetesen bármilyen hitel felvételéhez szükség van a kormány jóváhagyására.

A reorganizáció az idei év egyik kulcsszava lett. Mit jelent ez, milyen lépéseket tett a vállalat és mi várható még a reorganizáció jegyében?

A reorganizáció alapvető célja az, hogy a BKV hosszú távon is stabil, versenyképes és hatékony legyen. Fontos ugyanakkor azt is megér-

„Amíg a főpolgármester bennem látja a megoldást, lelkesen vállalom a feladatot.”

teni, hogy nem egy nagy bumm-jellegű átszervezésről van szó, ahol egy hosszabb felkészülési időszakot egy azonnali átállás, paradigmaváltás követ, hanem lépésekre bontva, szakaszosan történik a szervezeti átalakítás. Ezért még a következő évnek is a reorganizációról kell szólnia. Azokat a területeket keressünk, ahol megvalósítható a „többet ugyanannyiért vagy ugyanannyit kevesebbért” elv. Azaz hatékonyságnövelésről beszélhetünk, ha az utasok több vagy jobb szolgáltatást kapnak, de a költségeink nem nőnek, vagy ha ugyanazt a színvonalat

„Ennek a társaságnak a kollégák lojalitása, felkészültsége, szakmai tudása az egyik legnagyobb ereje.”

tudja biztosítani a társaság, de kevesebb ráfordítással. Az őrzés-védés szolgáltatás visszaszervezése például 10-15%-os megtakarítást jelent a BKV-nak. A reorganizáció első lépése pedig hozzávetőleg évi félmilliárdos megtakarítással járt.

Azon túl, hogy a BKV a saját gazdálkodását áttekintve, rövid- és hosszú távon ható intézkedéseket hoz, mit tehet még?

A BKV vezetése természetesen mindenben partner, ami a helyzet megoldását segítheti.



A városvezetés, a BKV és az érdekképviselések együttműködése a kulcs ahhoz, hogy a jelenlegi gazdasági helyzet adta kihívásokat együtt átvészeljük. A dolgozók nevében nem beszélhetek, de felelős vezetőként és a magam részéről is teljesen megértem a munkavállalókat, hogy nehezen élik meg, ha egy hónapnál nem látnak tovább. És most ez a helyzet. Amit viszont mindenképpen fontos megértenie mindenkinek, hogy egy fejlődő, működő város elképzelhetetlen stabilan működő közösségi közlekedés nélkül, a közösségi közlekedés pedig nem működik a dolgozók nélkül. A tapasztalatom az, hogy ennek a társaságnak éppen az az egyik legnagyobb ereje, hogy a kollégák lojalitása, felkészültsége, szakmai tudása minden eddigi nehézségen átvezette a céget. Én ezt kimondhatatlanul értékelem és megragadva ezt az alkalmat is, köszönöm nekik a hozzáállásukat.

A Mozgásban Magazin előszavában írta: „Nem voltak vezérigazgatói ambícióim, mégis így hoz-

ta az élet. (...) A még hatékonyabb működés megteremtése, a forráshiányos helyzet menedzselése azonban az én feladatom lesz”. Most mit gondol erről az „élet adta” feladatáról?

Amíg a főpolgármester bennem látja a megoldást ezekre a felmerülő kérdésekre, és ezt a kritikus időszakot úgy látja túlélhetőnek, hogy én irányítom a társaságot, addig lelkesen és szívesen vállalom ezt a megbízatást.

Számít pihenésre az év végén, hiszen a jelenlegi állás szerint a főváros még nem egyezett meg a kormánnyal?

Személy szerint nem számítok nyugodt napokra, arra készülök, hogy a Társaság működésének érdekében folyamatosan kell dolgozni. De bízva a jövőben kívánok minden kollégának kellemes ünnepeket.

Kovács Edina

Az interjú november 19-én készült.

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

Jogeset:

Ismerkedem a mesterséges intelligenciával. Készítettem a ChatGPT-vel egy képet, amit gyermekem egy iskolai prezentációjához szeretnék felhasználni. Megtehetem? Szabadon felhasználhatom bármire a létrehozott képet? Mire figyeljek?

Válasz:

Az általános célú MI-modellek (mint a ChatGPT és a képrajzoló eszközök) iránt egyre nagyobb az érdeklődés, ami a használatukkal kapcsolatos szabályokra is ráirányítja a figyelmet. A ChatGPT-nek többféle verziója és változata létezik, amelyek különböző célokat szolgálnak és különböző funkciókkal rendelkeznek. Az OpenAI folyamatosan fejleszti a modellt, a legújabb, legfejlettebb változat a ChatGPT-4 már képes képek létrehozására is, ilyen modell a DALL-E is.

Először is, mielőtt elkezdjük használni ezt a szolgáltatást, el kell fogadni az Általános Szerződési Feltételeket, ennek hiányában az nem használható. Az úgynevezett fiókfelelősség keretében a felhasználók felelősek nemcsak adataik megőrzéséért, hanem a fiókjuk alatt végzett összes tevékenységükért is, erről a továbbiakban még lesz szó.

Egyszerűbb és kisebb mennyiségre irányuló igényhez megfelelő az ingyenes csomag, itt a generált tartalom (létrehozott kép) kizárólag nem kereskedelmi célra, azaz jellemzően leginkább saját célra, otthoni felhasználásra (például az otthonom falára képként feltéve, családi albumba rendezés, gyermek iskolai prezentációjába való beillesztés) használható fel. Fizetős csomagokkal havi, negyedéves vagy éves előfizetést választhatunk, amelyek összetettebb és gyorsabb szolgáltatást, továbbá kereskedelmi célú felhasználást is biztosítanak (ilyen például, ha pénzügyi ellentételezést kérünk érte, vagy valamilyen terméket népszerűsítünk vele).

Az így készített képek felhasználásának vannak korlátai. Nem használhatóak pl. olyan elemek, amelyek már védettek (pl. ismert karakterek, márkák, védjegyek – úgy, mint Shrek vagy egy

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

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

Adidas logó), mert az a szerzői jogok sérelmét eredményezheti. Tiltott tartalmak lehetnek még természetesen a bűncselekményt megvalósító, gyűlöletkeltő tartalmak vagy a program biztonsági funkcióinak megkerülése, zavarása. Tiltott továbbá a szolgáltatás illegális célokra vagy veszélyes tevékenységek népszerűsítésére való felhasználása (például erőszak népszerűsítése), illetve úgynevezett deepfake képek vagy videók létrehozása vagy megosztása, az ábrázolt személyek kifejezett hozzájárulása nélkül (különösen akkor, ha az ilyen tartalom félrevezető, rágalmazó vagy személyiségi jogokat sértő lehet).

Amennyiben a fentiek figyelembevételével létrejött a kép, felmerül a kérdés, hogy szabadon rendelkezhetünk-e vele.

A szerzői jogról szóló 1999. évi LXXVI. törvény 1. § (3) bekezdése értelmében „a szerzői jogi védelem az alkotást a szerző szellemi tevékenységéből fakadó egyéni, eredeti jellege alapján illeti meg.” Mivel az AI-generált képek esetében nincs szerző (hiába én adtam meg a paramétereket), egyéni, eredeti jellegről sem beszélhetünk, így azokon nem keletkezik személyhez fűződő szerzői jog. Ugyanakkor a szerzői jog tartalmát nemcsak a személyhez fűződő jogok alkotják, hanem a vagyoni jogok is (például a terjesztés, többszörözés). A felhasználási feltételek rögzítik, hogy a DALL-E ingyenes csomagjában létrehozott kép a szolgáltatás tulajdonosának, a program működtetőjének tulajdonát képezi; a felhasználók személyes, nem kereskedelmi célú, a fizető előfizetők pedig kereskedelmi felhasználásra kapnak licencet. Azaz, a létrehozott képet felhasználni (pl. többszörözni, terjeszteni) a szolgáltatás (DALL-E) tulajdonosa jogosult, előállítóként azt szabadon – főszabály szerint – nem használhatom fel.

Fontos felhívni a figyelmet a használatban rejlő kockázatokra. A felhasználási feltételek

rögzítik, hogy „a szolgáltatás (ImagineArt) használatával a felhasználó elfogadja, hogy kizárólagos felelősséget vállal minden olyan tartalomért, amelyet a platformon generál, megoszt vagy terjeszt. A felhasználó azt is vállalja, hogy kártalanítja és mentesíti a szolgáltatót minden olyan követelés, kár vagy jogi eljárás alól, amely a generált tartalom használatából ered”. A ChatGPT Felhasználási Szabályzata szerint is a felhasználó a felelős a tartalomért, beleértve annak biztosítását, hogy az nem sérti az alkalmazandó jogszabályokat vagy e szabályzatban rögzített feltételeket. Eszerint amennyiben bármilyen okból kifolyólag jogsértő tartalom kerül előállításra és felhasználásra, úgy azért kizárólag a felhasználó tehető felelőssé és a programok tulajdonosai minden fajta követelés, kár vagy jogi eljárás alól mentesülnek.

A kockázatok közé tartozhat az is, ha az adott program külföldi joghatóságot, illetve irányadó jogot köt ki jogviták esetére, ami azt jelenti, hogy a jogviszonyra külföldi jogrendszer szabályai irányadók és egyebekben jogvita esetén külföldi bíróság (legtöbb esetben külföldi választottbíróság) jogosult dönteni.

Erre tekintettel az AI-modell használatát megelőzően mindenképpen javasolt az aktuális program felhasználási feltételeinek alapos áttanulmányozása és az előírásoknak megfelelő felhasználás a kockázatok mérséklése, illetve a negatív következmények elkerülése érdekében.

Összefoglalva elmondható, hogy a felhasználható a kép, de alapvetően csak személyes célra, például egy iskolai prezentációhoz, de nem irányulhat a használat anyagi előny szerzésére, azaz például – előfizetés nélkül – nem használható egy termék reklámozására.

Jogi Iroda

A HAGYOMÁNY FOLYTATÓDIK...

2025. október 16-án a trolibusz garázsban 32. alkalommal rendeztük meg a „Keressük a BKV legjobb felszíni közösségi közlekedési járművezetőjét!” című vetélkedő-sorozat döntőjét. A több, mint 350 jelentkező közül több forduló után 15 villamos-, 26 autóbusz- és 12 trolibusz-vezető jutott be a fináléba, ahol Szedlmajer László vezérigazgató-helyettes köszöntötte a megjelenteket.

A kollégák fele ágazatonként a gyakorlati pályák akadályainak leküzdésével, míg másik fele az oktatóteremben az elméleti feladatok megoldásával indította a napot – aztán cseréltek. A gyakorlati feladatok próbára tették a versenyzők tudását: szükség volt a mindennapi forgalomban megszerzett praktikák alkalmazására, hogy a tesztpályán, „laboratóriumi körülmények között” se dőljenek a pályaelemek, ne boruljanak a bóják. Az elméleti kérdéssorok a KRESZ, a műszaki ismeretek és a forgalmi utasítások témaköreiből kerültek ki, de idén is be kellett számolni a szolgáltatással összefüggő ismeretekről is.



Az izgalmas verseny a kora délután megtartott eredményhirdetéssel zárult, amelyen Dr. Borbás Péter Dániel villamos üzemigazgató adta át az elismerő okleveleket, jelezve, hogy a versenykiírás meghirdetésével összhangban, a legjobbak anyagi díjazásban (260.000 – 400.000 Ft) is részesülnek.

Berhidi Zsolt
forgalombiztonsági osztályvezető

Az elmúlt évtizedek bebizonyították, hogy a kollégáink között méltán népszerű vetélkedő-sorozatnak – mint a balesetmegelőzés egyik formájának – van létjogosultsága, mára a vállalati kultúra szerves részévé vált ez a prevenció módszer. Akik a kezdeti lépéseknél bábáskodtak, remélték, hogy egy hosszú folyamatot indítanak el, de az, hogy 2026-ban krisztusi korba lép a vetélkedő, arra csak legmerészebb álmaikban gondoltak!



NYERTESEINK:

AUTÓBUSZ

- | | |
|------------------------|-----------|
| 1. Varga Zoltán | Dél-pest |
| 2. Jákó Levente György | Óbuda |
| 3. Hujbert László | Kőbánya |
| 4. Szűcs Péter Pál | Kelenföld |
| 5. Dudás András | Cinkota |
| 6. Belák Tibor | Cinkota |

TROLIBUSZ

- | |
|----------------------|
| 1. Virág Csaba |
| 2. Barta Viktor |
| 3. Öri Attila László |
| 4. Hange László |
| 5. Bíró Richárd |
| 6. Tasi Péter |

VILLAMOS

- | | |
|--------------------|-----------|
| 1. Bédeg Norbert | Budai |
| 2. Törő Zsolt | Budai |
| 3. Harsányi Tibor | Budai |
| 4. Hoffman Ferenc | Dél-pesti |
| 5. Lőrincz Antal | Dél-pesti |
| 6. Szilágyi Károly | Budai |

BIZTONSÁG MAGASABB SZÍNVONALON

SZÜCS ENDRÉVEL A BKV BIZTONSÁGI IGAZGATÓJÁVAL BESZÉLGETTÜNK A VAGYONVÉDELEM SAJÁT HATÁSKÖRBE VONÁSÁRÓL, A SZOLGÁLTATÁS NEHÉZSÉGEIRŐL, ANNAK JAVULÓ SZÍNVONALÁRÓL ÉS A BIZTONSÁGI IGAZGATÓSÁG EGYÉB FELADATAIRÓL.



Kezdjük egy aktualitással: november 11-én a BKV vagyongőrei, utasokkal közösen, elfogtak egy telefontolvajt a metró területén. Ha jól tudom, ők már a BKV saját állományába tartozó biztonsági munkatársak voltak.

Valóban így van. 2025. augusztus 1-jétől teljes egészében saját hatáskörben látjuk el a vagyongvédelmi feladatokat. A váltásra azért került sor, mert a korábbi vagyongvédelmi szolgáltatóval a szerződés lejárt, és két kiírt pályázat sem hozott eredményt. Mindkét pályázatot megtámadták, a cégbíróság pedig helyt adott a kifogásnak. Mivel nem volt mód a külsős

partnerrel jogszerűen tovább dolgozni, saját hatáskörbe vontuk a vagyongvédelmi szolgáltatást.

Milyen változást jelent ez a korábbiakhoz képest?

Először is fel kellett vennünk a megfelelő létszámú munkaerőt, azaz hirtelen 60-ról több mint 600-ra duzzadt az Igazgatóság munkatársainak száma. Jelenleg körülbelül 550 vagyongőr látja el a szolgálatot, de összesen mintegy 700 főt vettünk fel az eltelt időszakban, akik közül többen kiestek orvosi alkalmatlanság miatt, il-

letve a próbaidő alatt megszűnt a munkaviszonyuk. Törekszünk arra, hogy BKV-s munkaerővel magasabb színvonalon lássuk el a feladatot, mint a korábbi szerződéses partner. Kezdeti tapasztalataink biztatók, úgy tűnik, saját munkatársaink figyelmesebbek a szolgálat során, mint a külsős szolgáltató volt. Egyébként az elvárt feladatok alapján nagyjából 600 fővel tudnánk optimálisan dolgozni. Amíg a létszám nem teljes, megoldjuk túlórákkal, ami viszont természetesen költségesebb. Lehetőséget biztosítunk arra is, hogy belső munkatársak – akár járművezetők vagy adminisztratív

területen dolgozók – szerződéssel biztonsági őrként besegíthessenek. Számukra nem feltétel a vagyonőri igazolvány, hiszen ők vagyonőr mellett, kísérő jelleggel dolgozhatnak. Várjuk azon kollégák jelentkezését, akik másodállásban szívesen végeznének biztonsági őr tevékenységet Társaságunknál.

A vagyonőrök tehát szakképesített dolgozók?

Igen, a vagyonőreinknek kötelező a vagyonőri vizsga és a büntetlen előélet. A vizsgát ötven-
te meg kell újítani.

A BKV-s vagyonőrökkel az utasok leggyakrabban a metróállomásokon találkoznak. Ellátnak utasbiztonsági feladatokat is?

A jelenlétük elsősorban a zárt területek védelmét szolgálja. A metró különösen veszélyes üzem, a peronokról bizonyos helyeken be lehet jutni olyan terekbe, ahol áramütés veszélye vagy egyéb kockázatok állnak fent, ezért folyamatos biztonsági jelenlét szükséges. Ez ugyan érinti az utasbiztonságot, de nem rendészeti jellegű feladat – az a Fővárosi Rendészeti Igazgatóság hatásköre. A BRFK metró alosztályával is napi munkakapcsolatban vagyunk. Ha bűncselekmény gyanúja merül fel, őket értesítjük, és minden bizonyítékot – például kamerafelvételeket – átadunk. A mostani telefontolvaj is egy sorozatlakó volt, akit részben a gyors és hatékony információcserének köszönhetően sikerült elfogni. A metróon kívül az összes BKV-s telephelyet is őrizzük. Nem szokott hírértéke lenni, de napi jelleggel történik ezeken valamilyen esemény. Elvágják a kerítést, bemásznak, megpróbálnak alkatrészeket leszerelni, vagy egyszerűen csak graffitiznek. Jelen vagyunk a végállomásokon is, ahol leggyakrabban sajnos ittas, bódult, magatehetetlen, a járművet elhagyni nem képes utasokkal kell foglalkozni. Az augusztus elejétől november közepéig tett 2768 intézkedésből 2660 az előbb említett esetek közé tartozik. Szükség esetén a kollégáim természetesen értesítik a mentőszolgálatot, a krízisközpontot, vagy agresszív viselkedés esetén a rendőrséget. Bár nem közvetlen feladatunk, de sokszor még közterületen is intézkedünk, hogy az érintett biztonságos helyre kerüljön. A legnehezebb helyzetben is emberségesnek kell maradnia a vagyonőreinknek, de nincs egyszerű dolguk. A sárga mellény nem véd meg mindentől.

A vagyonvédelem mellett a Biztonsági Igazgatóság más feladatokat is ellát, ejtsünk ezekről is néhány szót. Az éves jelentés szerint 2024-ben 436 esetben végeztek kockázatelemzést, cégháttérvizsgálatot.

Egy pillanatra kanyarodjunk vissza a kezdetekhez! A BKV-nál 2010-ben alakult meg a Biztonsági Igazgatóság, ami előtte más szervezeti



formában működött. Én pályázat útján kerültem ide a Belügyminisztérium védelmi szolgálatától. Jelenleg az Igazgatóság hatáskörébe tartozik még a társasági munkavédelem és tűzvédelem, és a kérdésben említett gazdasági-biztonsági ellenőrzések, cégháttér-ellenőrzések. A biztonságos működés egyik feltétele, hogy a beszállítóinkat, partnereinket ellenőrizzük, például megnézzük, hogy nincs-e olyan adótartozása, ami kétségesse teszi, hogy a megfelelő színvonalú szolgáltatást tudja nyújtani nekünk az adott cég, vagy az, hogy nem áll-e olyan jogi helyzet előttünk, ami bármilyen, akár pénzügyi kockázatot jelenthetne a Társaságunknak.

A munkavédelmet érintve úgy tudom, a munkahelyi balesetek száma évek óta csökkenő tendenciát mutatnak. Ennek mi az oka?

A megelőzés. Nagyon szigorú munkavédelmi előírásokkal dolgozunk, és a helyi munkavédelmi bizottságokkal is folyamatosan egyeztetünk. Mi nem tervezhetünk úgy, hogy ez egy nagyvállalat, veszélyes üzem, és ezért „beleférfhet” valamennyi baleset. Csak a nullával számolhatunk. Nem lehet súlyos sérülés, maradandó károsítás, főleg nem haláleset. Persze az emberi tényező miatt mindig előfordulhatnak balesetek, de a feladatunk az, hogy a gépeknél, munkaeszközöknél, munkafolyamatoknál minden kockázatot kiszűrjünk és rendszeres megelőző figyelemfelhívó munkavédelmi oktatásban részesítsük munkatársainkat.

A negyedik terület a tűz és polgárvédelmi tevékenység. A nyáron nagy sajtóvisszhangot kaptak a busztűzek. Az Biztonsági Igazgatóságnak van ezekkel feladata?

Bizonyos értelemben van! 10–12 évvel ezelőtt évente akár 40–50 tüzeset is volt. Tavaly viszont mindössze 6, idén pedig eddig 7. Ez óriási a javulás, aminek egyik oka az, hogy nyolc éve kezdeményeztünk egy átfogó vizsgálatot a tűzesetek okairól. Ennek hatására kezdték a buszokat a motortérbe épített automata oltóberendezésekkel felszerelni. Most is tervezzük egy új, korszerű tényfeltáró vizsgálat elvégzését, az új technológiák alkalmazásai lehetőségeinek feltárását a Nemzeti Közszolgálati Egyetem és a Műegyetem bevonásával.

A BKV talán legközismertebb polgárvédelmi szerepe a metróalagutak mint óvóhelyek üzemeltetése. Ezen felül a polgári védelem milyen tevékenységeket takar a BKV-nál?

A metróalagutak mint óvóhelyek üzemeltetése nem tartozik a Biztonsági Igazgatósághoz, főként nyilvántartási és adatszolgáltatási feladatokat végzünk ezen a területen. A honvédség és a katasztrófavédelem felé jelezzük, hogy szükséghelyzetben milyen járművek és dolgozók állhatnak rendelkezésre. Június 1-jétől a Belügyminisztérium és az Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság döntése alapján polgárvédelmi szituációk esetére bizonyos BKV-s telephelyeket, végállomásokat, metró- és villamosvonalakat kritikus infrastruktúráknak minősítettek. Ez alapján választ kell tudnunk adni például arra a kérdésre, hogy egy esetleges nagyobb áramszünet esetén, amikor se metró, se villamos, se trolis nem jár, hogyan biztosítjuk a város közösségi közlekedését.

Kárpáthegyi Bálint

BALÁZS MÓR Díj 2025

A BKV 1998-BAN ALAPÍTOTTA A BALÁZS MÓR DÍJAT AZZAL A CÉLLAL, HOGY MINDEN ÉVBEN MEGJUTALMAZZA AZOKAT A MUNKATÁRSAKAT ÉS A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSÉRT DOLGOZÓ SZAKEMBEREKET, AKIK KIMAGASLÓ TELJESÍTMÉNYÜKKEL, LOJALITÁSUKKAL, A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS FEJLESZTÉSE IRÁNTI ELKÖTELEZETTSÉGÜKKEL KIEMELKEDNEK A LEGJOBBAK KÖZÜL IS. IDÉN HÁROM KATEGÓRIÁBAN ÖSSZESEN TÍZ KOLLÉGÁNK VEHETTE ÁT A MEGTISZTELŐ DÍJAT.

Járművezetői kategória



Schneider Krisztina közúti vasúti jármű-vezető 2009-ben villamosjárművezető-tanulónként kezdte meg pályafutását Társaságunknál, aki belépése óta eddig 223 176 kilométert vezetett balesetmentesen. 2024-ben Európa-bajnoki címet szerzett, idén pedig az előkelő negyedik helyezést érte el az első villamosvezető-világ-bajnokságon. Aktív a BKV népszerűsítésében, és tevékeny részt vállal a toborzásában is. Kiemelkedő munkáját Társaságunk 2022-ben és 2024-ben Elismerő Oklevéllel díjazta, 2024-ben pedig 15 éves jubileumi elismerésben részesült.



Vitkovics Zsolt metró motorkocsi-vezető több mint 40 éve motorkocsi-segédvezető tanfolya-

munk hallgatójaként lépett be a céghez. A BKV tiszti tanfolyamának sikeres teljesítését követően metró motorkocsi-vezetői tanfolyamot, majd elméleti szakoktatói tanfolyamot végzett. Jelenleg motorkocsi-vezető és szakoktató az M3 metróvonalon. Megfontolt, komoly gondolkodású, szakmailag jól képzett kolléga, aki örömmel segíti a tanulók és új munkavállalók beilleszkedését. 2016-ban BKV Elismerő Oklevéllel, 2024-ben 40 éves jubileumi elismeréssel díjazták munkáját, 2025-ben pedig elnyerte a Hónap Dolgozója címet.



Kalmár Sándor autóbuszvezető-területvezető 1992-óta dolgozik a BKV-nál, 2007 óta területvezetőként. Szakmai elkötelezettsége, vezetői hozzáállása és emberi kvalitásai példaértékűek, munkáját 2021-ben Elismerő oklevéllel díjazták. Vezetőként mindig határozott, mégis emberséges, csapatát minden helyzetben támogatja. Háromgyermekes családapa, akit büszkeséggel tölt el, hogy legidősebb gyermeke, Levente autóbuszvezetőként és telephelyi diszpécserként a Cinkota divízió csapatát erősíti.

Fizikai foglalkozású kategória

Szurovecz Szilárd vasúti járműszerelő – csoportvezető 1985-óta dolgozik Társaságunknál. Ez idő alatt aktív és meghatározó tagja volt



csoportjának, szakmai tudásával pedig kiemelkedett munkatársai közül. Ötleteivel, javaslataival aktívan részt vett a Ganz-csuklós és KCSV-7 járművek fejlesztésében, korszerűsítésében. Oktatóként nagy figyelmet fordít a fiatal generáció szakmai fejlődésére. Kiemelkedő munkáját Társaságunk több alkalommal is díjazta: 1992-ben „Kiváló Dolgozó” elismerésben részesült, majd 2008-ban és 2021-ben Elismerő Oklevél kitüntetést kapott és már átvehette 40 éves jubileumi elismerését is.



Menich Zoltán gépjárművillamossági szerelő csoportvezető 2013 óta Társaságunk alkalmazottja, de kötődését a BKV-hoz korábbról számíthatjuk: dolgozott a Vállalatnál villamos járműszerelőként és besegítő trolibuszvezetőként is. 2014-től csoportvezető. Szorgalma

példaértékű a fiatal munkatársak számára, akiket lelkesen tanít is a munka fortélyaira. Nemcsak kollégái szeretnek vele együtt dolgozni, de főnökei is elismerik munkáját: 2021-ben és 2023-ban is volt hónap dolgozója, valamint 2023-ban Elismerő Oklevéllel díjazták kiemelkedő színvonalú munkáját.

Szellemi foglalkozású kategória



Béres Ákos forgalmi szakszolgálatvezető 1988-ban forgalom előkészítőként lépett be Társaságunkhoz az akkori Récsei Üzemegységbe, majd Cinkotán folytatta karrierjét, 2018-tól pedig a Dél-pesti Divízió Forgalmi Szolgálatvezető pozícióját tölti be a mai napig. Több mint 35 éves BKV-s pályafutásának köszönhetően tudása és tapasztalata megkérdőjelezhetetlen. Kiemelkedő szakmaiságát és a cég iránti lojalitását mutatja, hogy 1995-ben Kiváló Dolgozó elismerést, 2010-ben BKV Emlékplakettet, 2020-ban BKV Elismerő Oklevelet, 2022-ben pedig ismét BKV Emlékplakettet vehetett át.



Kovács Ferenc áramátalakító üzemvezető 1981-ben, csaknem 45 éve kezdte pályafutását a BKV-nál. Neve mostanra méltán összecseng a nagymúltú Áramátalakító Üzemmel. Vezetése alatt a műemlékvédelem alatt álló Ferenc áramátalakító a Kulturális Örökség Napjainak egyik legkiemelkedőbb programhelyszínévé vált. Több alkalommal a televíóban és a rádióban is öregbítette a BKV jó hírnevét. Szakmai

kiválóságát bizonyítja, hogy 1998-ban, 2016-ban és 2022-ben is BKV Elismerő Oklevelet kapott, 2021-ben BKV Emlékplakettel díjazták munkáját, és ugyanebben az évben átvette a BKV 40 éves jubileumi elismerését is.



Nagy Zoltán 1987-ben művezetőként kezdett Társaságunknál. Kötőtpályás vonalainkon 1995 szeptemberéig évi mintegy 150 km vágány és 100 csoport kiterő szabályozását vezényelte sikerrel, majd pályamesteri pozícióba került a 3-as metró vonalára. Részt vett a 2-es metró felújításának szervezésében és ellenőrzésében, valamint a 3-as metró vonalán mintegy 15 000 méter sín cseréjében is. Kezei közül kerültek ki a mai időszak metrós pályamesterei, tapasztalata, szaktudása megkérdőjelezhetetlen. Munkáját 2015-ben és 2019-ben BKV Elismerő Oklevéllel díjazták, 2022-ben pedig 35 éves jubileumi elismerést vehetett át.



Szádeczky Gábor humánkontrolling osztályvezető 1983-ban, azaz több mint 40 éve lépett be a BKV Villamos Üzemeltetési Főmérnökségére, majd 10 év elteltével a vaskerékről átváltott gumikerékre és az Autóbusz Üzemeltetési Igazgatóság fejlesztési és informatikai osztályát vezette. 2002-től a személyügyi területen kezdett dolgozni. Neve egybeforrt a humán gazdálkodással, a létszám- és bérkeretekkel. Az elmúlt évtizedekben sikerrel, kitartással és elhivatottsággal képviselte a BKV menedzsment álláspontját akár a bértárgyalásokon, akár az

Üzleti Terv tárgyalásokon. Kiemelkedő munkájáért 2002-ben és 2015-ben is BKV Emlékplakettet vehetett át.



Szegedi József metró üzemigazgató 1986 óta tagja Társaságunknak. Üzemmnökként kezdett a Kilián Üzemegység Műszaki Szolgálatánál. Buszos karrierje után a metróhoz került, ahol idén üzemigazgatónak nevezték ki. A BKV-nál eltöltött immár 39 éves szakmai és 33 éves vezetői múltja során mindig kimagasló szakmai tudás és teljesítmény jellemezte. 1992-ben BKV Kiváló Munkáért elismerést kapott, 1993-ban felterjesztették a Városi Tömegközlekedési Tanácsosi Címre, 2014-ben Emléklapot és Emlékérmeket vehetett át az M4 metróvonalon végzett kiemelkedő munkájáért, 2018-ban BKV Elismerő Oklevéllel díjazták, 2021-ben 35 éves jubileumi elismerésben részesült, 2022-ben BKV Emlékplakettel, 2024-ben BKV Elismerő Oklevéllel méltányolták a BKV-nál töltött szakmai teljesítményét.

Kovács Edina

Az ünnepélyes átadáson tizenhét kollégánk kapott BKV Emlékplakettet

Vajda Szabolcs Béla – villamos infrastruktúra főmérnök
Kőszegi István – vasútszakmai oktató
Szopkó Jánosné – menedzser asszisztens
Radnai Tibor Lajos – M3 metró projekt irodavezető
Zubora Ferenc – metró járműműszaki főmérnök
Feketéné Varga Katalin – tervezési és elemzési csoportvezető
Babiczy Ákos – trolibuszvezető
Tikos Péter – autóbuszvezető
Molnár János – gondnok
Németh Károly – gazdálkodási osztályvezető
Fehérváriné Keltai Ágnes – kontrollor
Szabó Krisztina – menedzser asszisztens
Petőczné Nagy Katalin – IT kontrollor
Szabó Lászlóné – humánkoordinátor
Varga Zsuzsanna – környezetvédelmi mérnök
Halminé Lőrincz Brigitta – beruházás koordinációs és járműberuházási osztályvezető
Gábor Judit – működési koordinátor

A 2025-ÖS ÜNNEPI FLOTTA

Három különböző helyszínről, de egy időben indultak el a BKV ünnepi járművei. A feldíszített járművek szinte az egész várost behálózzák, hozzájárulva a főváros ünnepi hangulatához. A fényvillamosokon, a fényhajón és a Mikulásbuszon utazva a Katolikus Karitászs adománygyűjtését is lehet támogatni.

Csaknem öt kilométernyi fényfűzér díszíti a BKV ünnepi járműveit, összesen mintegy 140 000 energiatakarékos LED-izzó ragyog rajtuk. Hat fényvillamos és a Mikulásbusz a Hungária kocsiszámból kezdte meg ünnepi köreit, a fényhajó a Kossuth Lajos téri kikötőből indult,

a fényfogas pedig a Városmajorból startolt november 28-án sötétedés után. A járműveket kilenc telephelyen több mint százan díszítették az elmúlt hetekben.

A BKV ünnepi járművei ebben az évben nemcsak káprázatos fényeket és különleges utazási élményt nyújtanak, hanem lehetőséget biztosítanak a rászorulóknak: a Katolikus Karitással együttműködve az ünnepi flotta járművein kihelyezett QR kódokon keresztül lehet támogatni a szervezet adventi segélyprogramját.

Az első Fényvillamos, a klasszikus UV 2009-ben indult útjára. Azóta évről-évre egyre több járművet díszítünk fel. Az idei ünnepi flottát kilenc jármű alkotja: az UV – a „hagyományos Fényvillamos”, a KCSV-7, a TW6000, a T5C5K2, a Ganz-csuklós, a Combino, a Fogaskerekű, a Fényhajó és a Mikulásbusz.





MINDEN NAPRA EGY DICSÉRET

AZ ELMÚLT EGY ÉVBEN ÉRKEZETT ELISMERŐ LEVELEKBŐL KÖTÖTTÜNK EGY ÜNNEPI CSOKROT, AMELY AKÁR 365 SZÁLBÓL IS ÁLLHATNA. KÖSZÖNJÜK NEKTEK, HOGY – TÖBBNYIRE JÁRMŰVEZETŐKÉNT – GONDOSKODTOK ARRÓL, HOGY MÉG EGY BKV-S UTAZÁS IS MEGMELENGESSE AZ EMBEREK SZÍVÉT!



Az új év kezdetén szeretném megköszönni kollégáink nevében, hogy a hajnalban 4.57-kor a Széll Kálmán térről induló fogaspótló busz (60B), nagyban segíti gyermekotthonunk munkatársainak a munkahelyükre való bejutását. Köszönjük társaságuk dolgozóinak rugalmasságát és kedvességét. Kívánunk a dolgozóknak jó egészséget, sok sikert az új esztendőben!

Kislányunk 5 éves, és a kerület egyik óvodájából indult haza egyedül, majd ezt követően buszra akart szállni. Szerencsére a 185-ös busz vezetője és egy utas „feltartóztatta” őt a Lavotta utcai megállóban. Nagyon hálás az egész család, hogy épségben hazakerült a gyermekünk. Ezer hála és köszönet érte!

Édesapám, a tegnapi nap folyamán a 99-es járaton utazott Pesterzsébet, Mátyás király tér irányába a déli órákban. Elmondása szerint a buszt egy nagyon kedves, mosolygós, elbűvölően szép hölgy vezette, hihetetlen magabiztossággal, határozottsággal és végtelen türelemmel. Nyugodt, kedves mosollyal megvárta amíg idősebb édesapám lassan, óvatosan felszáll a buszra és csak azután indult el a megállóból, amikor meggyőződött róla, hogy helyet is foglalt. Még arra is gondosan figyelt, hogy egy óriási kedves mosollyal integessen a járda mellett álldogáló kisfiúnak, akinek ettől fülig szaladt a szája. Örülök, hogy vannak még ilyen emberek, akik örömmel végzik a munkájukat, és a belőlük áradó szeretetből, örömből és kiegyensúlyozottságból – még ha tudtukon kívül is – adnak másoknak is. Minden utasnak ilyen sófőrt kívánunk!

Ma délelőtt a Palacsinta Akciócsoport tagjaként 100 db palacsintát vittünk a Kelenföldi autóbuszgarázsnál dolgozóknak, buszsofőröknek. Tettük mindezt köszönetképpen azért, mert nap mint nap elvisznek minket oda, ahova szeretnénk eljutni. Mi, a csoport tagjai hetente megsütünk 100 db palacsintát, hogy örömet szerezzünk másoknak. Bízunk benne, hogy ez ezúttal is sikerült! Mert a palacsintát mindenki szereti.



A 2025.08.07-én, 7:50 körül közúti baleset ért a Podmaniczky utca – Izabella utca sarkán. A sofőr, aki a Ferdinánd hídról vélhetően a piroson áthajta az autómbe csapódott, nekilökött a helyi megállóban parkoló trolibusznak. A balesetet követően helyszíni, és később orvosi ellátásra szorultam, illetve katasztrófavédelmi és rendőri intézkedés is szükséges volt. Ezalatt munkatársuk, Palik Imre Gergő trolibuszvezető folyamatosan a segítségemre volt, figyelt rám, vizet ajánlott és intézkedett. Az agyrázkódás következtében nem voltam teljesen koncentrált a helyzetben, így kollégájuk figyelmessége rengeteget segített. Kérem ezúton is továbbítsák neki köszönetemet!

Tisztelet BKV! A tegnapi napon 6:30 körül a 80-as trolin sajnálatos módon rosszul lettem és elájultam. Itt szeretném megköszönni a járművezetőjének azt, hogy nem hagyott magamra, hanem megvárta velem a mentők érkezését, és közben folyamatosan szóval tartott és figyelt rám! Munkájához kitartást és jó egészséget kívánok!

Ritka, megható emberi gesztusnak voltam szemtanúja ma a trolin utazva: a trolivezető kiszállt a fülkéből, hogy az első ülésen ülő, hangosan köhögő utastársamnak átadjon egy mentolos cukorkát, majd jobbulást kívánt neki.



Szombaton szájsebészeti kezelésemet követően rosszul lettem a 6-os villamoson, elájultam, ami miatt mentőt kellett hozzám hívni. Mint utólag kiderült, a fogászat hibázott a kezeléssel kapcsolatban. Velem tartózkodó lányom elmondása szerint a villamostvezető hölgy hívta a mentőket. Sajnos a nevét nem tudom, de szeretném megköszönni neki mindazt, amit lélekjelenlétével adott nekem, az öntudatlan betegnek és a lányomnak. Szeretnék neki futárszolgálattal egy csokor virágot küldeni köszönetképp, hogy hálámat kifejezhessem!

Ma reggel 9 órakor a Bartók Béla úton majdnem a 17-es villamos elé léptem a kutyámmal. A vezető jelzése riasztott fel. Nagyon bánt, hogy gondot okoztam, és sajnálom a figyelmetlenségemet. Szeretném a hálámat és köszönetemet kifejezni kollégájuknak, hogy megmentett a balesettől.

Ma délelőtt utaztam az 1-es villamossal a Göncz Árpád városközponttól a Puskás Ferenc Stadion megállóig. Szeretném megköszönni a járművezető úrnak, hogy kedvesen, hangosan és érthetően figyelmeztetett a Puskás megállóhelyre való érkezésnél a balesetveszélyre. Felhívta a figyelmünket, hogy a megál-

lőhelynél lévő közlekedési lámpák üzemzavara miatt a baleset elkerülése érdekében figyeljük a rendőri karjelzéseket a zebrán történő áthaladás előtt.

Ezúton szeretnék köszönetet mondani az 1-es villamos vezetőjének és a diszpécsernek, akik 2025.10.29-én a kisfiam megtalálásához segítséget nyújtottak! Szerdán délután 4 óra felé felszálltunk az 1-es villamosra a Szentlélek térnél, és a kisfiam előtt becsukódott az ajtó. Sokszori fel-leszállás után sem találtam rá egyik megállóban sem, mert mint utóbb kiderült, ő is utazott körbe-körbe engem keresve. A diszpécser javaslatára mentem el a McDonald's-hoz, ahová eredetileg indultunk, és ott végre megtaláltam. Én vidékiként nem szereztem tapasztalatot a budapesti tömegközlekedésben, így külön jó érzés volt, hogy abban a kétségbeesett helyzetben rögtön segítséget, megnyugtatót kaptam! Még egyszer köszönöm szépen mindkettőjüknek!

Ma reggel az 56-os villamoson rosszul lett egy utas, elvesztette az eszméletét és leállt a légzése is. A villamosvezető nagyon jól kezelte ezt

a szörnyű esetet, ő hívta a mentőket, ő térdelt le az utas mellé és próbálta hosszú percekig keresztül újraéleszteni. Láttam, hogy remeg a keze, biztosan nagyon megviselte a dolog, de ezzel együtt tette, amit mondtak neki. Bátor volt és a végsőkig küzdött a nő életéért. Ő volt a ma reggel hőse. Köszönöm a helytállását!



Mint tudjuk, a héten 2 napig nem közlekedett a 2-es metró. Engem is érintett a műszaki meghibásodás, de megoldottam a közlekedést. Szeretném megköszönni a BKV-nak, illetve a metró karbantartóinak, szakembereinek, szerelőiknek a munkáját és tudását, amivel sikerült újra üzembe helyezni a 2-es metró! Csak

sejtéseim vannak arról, hogy milyen és mennyi nehézséggel kellett megküzdeniük három műszakban, az alagútban.

Ezúton szeretnék mélyszéges hálát kifejezni a Határ út metróállomáson dolgozó kollegáiknak. Április 22-én a kabátomból kicsúszott a bérletigazolványom, a nyugalmazott rendőri igazolványommal együtt. Csenki úr megkeresett elektronikus úton, megírta, hogy megtalálták és átvehettem az állomás forgalmi irodáján. Nekem ez nagy segítség volt, mert rokkantnyugdíjasként egy új bérlet kiváltása nagy anyagi gondot okozott volna. További sikeres munkát és ilyen humánus hozzáállást kívánok!

A modern szerelvények óta nem utazom gyakran az M2-n (talán havonta egyszer), úgyhogy lehet, hogy csak az emlékeim pontatlanok, de ma arra lettem figyelmes, hogy milyen kicsi a menetzaj, és milyen kellemes (emberi?) a menetdinamika. Így élvezet volt az utazás. Köszönöm az élményt!



Keresd a webshopban, vagy az Akácfa utca 22-ben található ajándékboltunkban és a Deák téri múzeumban!

A VILÁG LEGKEDVESEBB FÁJDALMA: ÍGY LETT MÉM A MAGYAR VILLAMOSMÉRNÖKBŐL

EGY NYUGDÍJAS KIRÁNDULÁS, NÉHÁNY IWIW-FOTÓ ÉS EGY SZEMFÜLES FOTÓS – ENNYI KELLETT AHHOZ, HOGY A VILÁG KOLLEKTÍV „KICSIT FÁJ, DE MOSOLYGOK” NAGYKÖVETE LEGYEN ARATÓ ANDRÁS-BÓL, AKI ADDIG DÍJAKKAL ELISMERT VILLAMOSMÉRNÖKKÉNT, SZAKMAI KÖNYVEK SZERZŐJEKÉNT ÉS BIZOTTSÁGI ELNÖKKÉNT JÁRTA A FÉNYTECHNIKA ÚTJÁT. A HIDE THE PAIN HAROLD-JELENSÉG MÁRA LEGENDÁVÁ VÁLT, Ő PEDIG KEDVES DERŰVEL MESÉL A KANDALLÓS STOCKFOTÓKRÓL, A VILÁGKÖRÜLI UTAZÁSOKRÓL ÉS A BKV-S TAPASZTALATAIRÓL.

Idén volt a 80. születésnapja. Milyen volt az ünneplés, hogy szolgál az egészsége?

Köszönöm szépen, július 11-én töltöttem be a 80-at. Egy pinceklubban ünnepeltünk, a család, barátok, ismerősök, rokonok jöttek el és egy nagyon jól sikerült estét töltöttünk el közösen. Köszönöm, az egészségemre sincs panasz, lekopogom, minden rendben van.

Jellemzően a mémekből ismerik, de egy komoly és eredményes szakmai pálya van Ön mögött. Mit lehet tudni Arató Andrásról még a Hide the Pain Harold-jelenség előtt?

Foglalkozásom szerint villamosmérnök vagyok, azon belül pedig a világítástechnikára szakosodtam, és az egész szakmai pályafutásom – egy nagyon rövid kitérőtől eltekintve – ehhez a pályához kapcsolódott. Ennek a területnek szinte minden ágában ott voltam. Büszkén mondhatom, hogy szép karriert futottam be ezen a területen.

Komoly kontraszt van a mémek és a világítástechnika között. Hogyan csöppent bele az eredeti szakmájába?

Annak idején minden Magyarországon forgalmazott villamosterméket a Magyar Elektrotechnikai Ellenőrző Intézet Fénytechnikai Osztályánál kellett bevizsgáltatni. Végigjártam a számlátrát, műszaki ügyintézőként kezdtem és osztályvezetőként végeztem. Azért is örömteli, hogy a beszélgetésünk a BKV ma-

gazinjában jelenik meg, mert ez a munkám részben kapcsolódik a közlekedéshez. Nem annyira ismert, de korábban Magyarország csatlakozott egy nemzetközi egyezményhez, és az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága kidolgozott egy egységes műszaki követelményrendszert a járművekre. Mi végeztük a fényszórók, fék- és irányjező lámpák, fényjelzők, és a bennük használt fényforrások vizsgálatait. Azok a termékek, amik megfeleltek, kaptak nemzetközi jóváhagyási jelet, amit az összes európai ország elismert. Ez a rendszer egyébként mind a mai nap így működik.

Sokat elárul az elhivatottságáról, hogy több szakmai könyvet is írt.

Igen, több világítástechnikáról szóló szakmai könyvet is írtam, később az Óbudai Egyetemen voltam előadó, ott talán még ma is abból a könyvből tanulnak a diákok, aminek részben én voltam a szerzője. A Magyar Elektrotechnikai Egyesület, azon belül a Világítástechnikai Társaság három díjjal is jutalmazott az évek során. Ezen kívül voltam ennek a társaságnak az alelnöke is, tehát ebben a szakmában én egy viszonylag ismert ember vagyok. A legbüszkébb azonban szakmailag arra vagyok, hogy az Európai Unióhoz való csatlakozásunkkor a Magyar Szabványügyi Testület világítástechnikai bizottságnak elnökeként nagyon sok nemzetközi szabvány magyarra való átültetésénél bábkodtam.

Amikor felkerestem önt és egyeztettük az interjú részleteit, említette, hogy az utazáson túl is van kapcsolata a BKV-val. Mire céltott ezzel?

Mindegyik munkahelyemen átvitt és konkrét értelemben is kapcsolatban voltam a BKV-val. A szakmai pályafutásomat egy világítástechnikai magáncég műszaki igazgatójaként fejeztem be. Ezzel a céggel lámpabeszállítási tendereken pályáztunk, és nyertünk is a BKV-nál. Jó szívvel emlékszem vissza ezekre az időkre is, mert ezek az együttműködések mindig jók, zökkenőmentesek voltak.

Hogy indult ez az egész Hide the Pain Harold-jelenség?

Úgy kezdődött, hogy a feleségemmel két nap különbséggel egyszerre mentünk el nyugdíjba, és ezt egy törökországi utazással készültünk megünnepelni. Az akkor még létező iWiW-re tettem föl nyaralási képeket csak azért, hogy a barátaim lássák, milyen klassz helyeken járunk. Ezeket azonban nem csak a barátaim, az ismerőseim nézték meg, hanem egy fotós is. Ő keresett meg, hogy pont olyan karakterű modellt keres, mint amilyen én vagyok, és elhívott egy próbafotózásra. Utána körülbelül két évig dolgoztunk együtt, sok stock képet csinált rólam, különböző szerepekben. Voltam orvos, tanár, vagy éppen szobafestő... Pár hónap múlva már megtaláltam az első mémeket is – nagyon nem estek jól, mert nem arról volt szó, hogy viccet csinálnak az arcomból.



Mennyire kezelte nehezen?

Végiggondoltam a lehetőségeket: a képeket nem tudtam volna visszaszedni, a mémoldalakat megkeresni, bezáratni. Aztán azt gondoltam, hogy minden csoda három napig tart, és hátha elfeledkeznek rólam. Hát nem ez történt. Csak terjedtek, terjedtek ezek a mémek és évekbe tellett, mire eljutottam oda, hogy beleálllok.

Most hogy éli meg ezt az ismertséget?

Tenni ellene nem tudok, így inkább az élére álltam. Akkor neveztek el Hide the Pain Haroldnak, amikor megjelentek a képeim különböző, tőlem független oldalakon, amiknek több tízezer vagy több százezer követője volt. És megtalált egy fiatal srác Oroszországból, aki mondta, hogy a mémjeim nagyon népszerűek náluk, de nem hiszik el, hogy én egy élő ember vagyok. Erre feltöltöttem magamról egy képet az orosz közösségi médiára, a Vkontakte-ra, ahol egy papírra ráírtam, hogy valóban létezem és köszönöm, jól vagyok. Ez szinte minden közösségi oldalon végigsöpört, és onnan már nem volt megállás. És ennek az egésznek volt egy nagyon érdekes, pozitív hozadéka: abban a pil-

lanatban, hogy kiderült, valódi, hús-vér ember vagyok a bántó és sértő mémek eltűntek. Azóta csak szeretetet kapok.

Ez a szeretet és támogatás segített önnek végleg belehelyezkedni Harold szerepébe és az egész jelenséget irányítani?

Igen, egy ügynökség intézi a dolgaimat: itthon és külföldön is rendszeresen szerepelek tévé-műsorokban, újságokban, elhívnak fesztiválokra, rendezvényekre, közönségtalálkozókra, felkérnek reklámszerepekre. Találkozhattam több híres emberrel, sportolóval is, van olyan fényképem, amin Fernando Alonso, Lando Norris, vagy Axl Rose áll mellettem – és nem én kértem a fotókat. Ami viszont a legjobb, hogy nagyon sokat utazok. Tavaly például sok időt tölthettem el a Távol-Keleten, Japánban, Koreában, Szingapúrban, Hongkongban.

Ön szerint mi áll a mémek sikere mögött? Hogyan tudtak a képei az egész világon elterjedni és azóta is népszerűek maradni?

Úgy gondolom, hogy pont azért, mert egy teljesen általános emberi érzés látszik a képeken. Mert hát végtére is mit üzennek a képeim? Vágj jó képet a dolgokhoz, a mosoly ugyan egy ki-

csit szomorkás, de túl kell lépni rajta. És úgy látszik, hogy ez az üzenet nagyon sok embert megtalált.

Amikor először beszéltünk telefonon, említette, hogy rendszeresen utazik BKV-val. Mik a tapasztalatai, mennyire elégedett velünk?

Igen, ez így van, városban belül, ha csak lehet, BKV-val közlekedem. Abszolút elégedett vagyok, csak jókat tudok mondani önmagáról. Tetszenek az új buszok és villamosok is. Tudom, hogy ez nem lehetséges, de nagyon örülnék neki, hogyha az M1-en újra a 120 évvel ezelőtti kocsik futnának, azok nagyon tetszenek.

Ha ön dönthetné róla, akkor melyik megállót nevezné át Hide the Pain Harold megállóra?

Bizonyos okokból a Laky Adolf utcát választanám. Tudom, hogy ez egy vicces, fiktív kérdés, de kérem, ne nevezzenek át megállót. Teljen el száz év legalább, és hogyha akkor még mindig emlékeznek Haroldra, talán akkor.

Fenyvesi Máté

„GENERÁCIÓNK EZZEL MEGTETTE A MAGÁÉT”

– VÉDETT TÖRTÉNETI KERT LETT A BUDAI ARBORÉTUM

A MAGYAR KERTÖRÖKSÉG ALAPÍTVÁNY KEZDEMÉNYEZÉSÉRE VÉDETT TÖRTÉNETI KERTTÉ VÁLT A VÁROS EGYIK LEGKÜLÖNLEGESEBB ZÖLD SZIGETE, AHOL A 100 ÉVESNÉL IS IDŐSEBB FÁK ÁRNYÉKÁBAN NEVELŐDIK A LEGIFJABB KUTATÓ NEMZEDÉK.



gyűjteményes kert, ami érthető, hiszen ez az a hely, ahol az első fát 131 évvel ezelőtt ültette el a székesfőváros akkori kertigazgatója, Réde Károly. Túl azon, hogy e formában, gyűjteményes kerként a diákok felkészülését szolgálja, a kutatóknak és fejlesztőknek egy olyan bázist jelent, ahol kipróbálhatják az új nemesítéseket, az új fafajokat.

„Tehát mostantól dupla védelem a Budai Arborétumon. A fővárosi helyi természeti védelemhez felzárkózik az örökségvédelem. Történeti kert lett az alma mater oktatás-kutatást segítő arborétuma. Megérdemelten. A generációnk ezzel megtette a magáét és hűek maradtunk ahhoz, amire még Mócsényi prof tett ígéretet „nesztorának”, Mohácsy Mátyásnak: védjük az arbort” – írta Bardóczy Sándor, Budapest főtájépítéské is a védelem kapcsán.

Bartha Dorka

Fotó: Bartha Dorka

Erről a helyszínről nem tudok elfogulatlanul írni, évtizedek óta az életem része, de amíg én csak csodálom a parkban Magyarország egyik legnagyobb fajtagyűjteményét és ritkaságait, a Budai Arborétum egyszerre kutatóhely, bemutatóhely és szabadtéri tanterem is, hiszen a 7,5 hektárnyi, elképesztően gazdag flórával és faunával rendelkező terület jelenleg a gödöllői Magyar Agrár és Élettudományi Egyetem (MATE) Campusának részét képezi.

Egy csomó olyan nagy ritkaság található itt, ami az országban egyetlenként van jelen, vagy éltés koruk miatt váltak egyedivé. Az egyik legrégebbi fa a Felső kertben a több mint 120 éves keserű hikoridió, de itt van még az a különleges értékű fa, ami szintén az arborétum legrégebbi faegyedei közé tartozik – Ginkgo biloba a latin neve – páfrányfenyő néven ismerik a legtöbben, és nemrégiben filmszerepet is kapott Enyedi Ildikónál.

2025 őszén a Magyar Kertörökség Alapítvány kezdeményezésére az Építési és Közlekedé-

si Minisztérium a Kertészeti Tanintézet arborétuma műemléki védettségét „történeti kertnek minősülő műemléki sajátos helyszínre” módosította. A park 1975 óta a Főváros által védett természetvédelmi terület is, mint



BIZTOS KEZŰ SOKOLDALÚSÁG

A MAGYAR NEMZETI GALÉRIÁBAN MINTEGY 200 MŰTÁRGYAT, FESTMÉNYEKET, GRAFIKÁKAT, FOTÓKAT ÉS EGYEBEKET ÁLLÍTOTTAK KI TIHANYI LAJOS SZÜLETÉSÉNEK 140. ÉVFORDULÓJÁRA EMLÉKEZVE.



képesztőn erősek, de a Budapest-hivatkozások gyűjtőknek van a Margit hídról készült képe is. Csendéleteit talán ő maga szerette a legjobban, élete utolsó éveiben absztrakt képekkel gazdagodott az egyébként is szerteágazó pályája. Az életmű 1970-ben került haza párizsi barátaitól, legutóbb 1973-ban volt a Magyar Nemzeti Galériában kiállítva. Tihanyi művei a mai napig keresett portékák a gyűjtők körében, de miután szinte a teljes életmű a hagyatékkal hazakerült, így kevés olyan darab van, ami szabadon hozzáférhető a piacon vagy hollétéről nincs információ. A hagyatékon kívüli festmények létezéséről is onnan tudunk, hogy a festő

Egy betegség miatt még gyermekkorában elvesztette hallását, és ez a hirtelen támadt, örökké tartó csend rányomta bélyegét a festő személyiségére és művészetére is. Kihagyhatatlan közhely, hogy az egyik érzékszerv elvesztése felerősíti a többit – Tihanyi Lajos iskolát nem végzett, stílusával egyszerűen lekövette az őt körülvevő világot, festői tehetségét önerőből emelte odáig, hogy kortársai és barátai kezdetektől az egekig magasztalták. Ezt élete során mégsem tudta komoly és tartós kritikai sikerre váltani, az e felett érzett szomorúság pedig haláláig elkísérte, nyomot hagyott festményein, grafikáin, még a róla készült archív fotókon is. A kiállítás elején látható, nagybányai éve alatt festett képein nyomokban sem érzékelhető a művészi iskola hiánya, de ahogy minden művészt párizsi tartózkodása alatt, őt is megihlette a Szajna, a folyón átívelő hidak. Miként Henri Matisse, Albert Marquet, Maurice Utrillo, Tihanyi Lajos is rendszeresen járt Párizs folyópartjára ihletet keresni. Ugyanilyen húzóerőt jelentettek a nagybányai templomokkal tört látképek.

A „Nyolcak” művészcsoport (amelynek Tihanyi a legtehetségesebb portréfestő tagja volt) egyik központi alakjaként kulcsszerepet játszott a posztimpresszionista, fauvista és kubista irányzatok magyarországi bevezetésében, túllépve a nagybányai naturalizmuson. Művészete frissességet és európai színvonalat hozott



a magyar művészeti életbe, bár Magyarországot viszonylag fiatalon örökre hátrael hagyta – képeihez vagy később bármelyik európai nagyvárosban fenntartott műterméhez jobban ragaszkodott mint hazájához, magyarságát barátságain keresztül ápolta.

Pszichonanalitikus mélységű portréi, különösen a magyar szellemi élet neves személyiségeiről (például Ady Endre, Bölöni György, Fülep Lajos, Kassák Lajos) készített darabjai jelentősek. Ezek nem csupán külső hasonlóságra törekedtek, hanem az ábrázolt személy jellemének és belső világának megragadására is. Sőt, portréiba kicsit önmagát, belső vívódását, szorongását is belelátta az ecset a kezében, ettől teljesen egyértelműen felismerhető egy Tihanyi portré. Ezek mellett állóakt-tanulmányai is el-

egyrészt szigorú listát vezetett műveiről, másrészt be is fotózta őket – ezekből a fekete-fehér képekből is láthatunk párat a Tihanyi 140 címet viselő kiállításon.

Tihanyi Lajos életműve és annak napjainkban is érezhető hatása elválaszthatatlan és vitathatatlan. A posztimpresszionizmustól és a fauvizmustól indulva jutott el az expresszionizmuson és a kubizmuson át a nonfiguratívassáig.

Én Budapestem

Fotó: Gallou Adrienne / Énbudapestem

A kiállítás a Magyar Nemzeti Galériában tekinthető meg 2026. február 15-ig

AZ ÖTLETMENEDZSMENT VERSENY IDÉN IS SIKERREL ZÁRULT



PATAKI MARGIT, OKTATÁSI SZAKÉRTŐ IMMÁR HATODIK ÉVE LÁTJA EL AZ ÖTLETBÍRÁLÓ BIZOTTSÁG ELNÖKI FELADATAIT. AZ Ő BÁBÁSKODÁSA MELLETT VÁLTOZTAK MEG A 2008-BAN INDULT KEZDEMÉNYEZÉS FELTÉTELEI. A CÉL UGYANAZ MARADT, HISZEN A NÉGY ÉVE MÁR ÖTLETMENEDZSMENT VERSENY NÉVEN MŰKÖDŐ ÖTLETBÖRZE CÉLJA TOVÁBBRA IS AZ, HOGY KOLLÉGÁINK FANTÁZIÁJÁT, KREATIVITÁSÁT ÉS TUDÁSTARTALÉKAIT MEGMOZGATVA GAZDASÁGOSABBÁ, HATÉKONYABBÁ TEGYÜK TÁRSASÁGUNK MŰKÖDÉSÉT, ÉS HOZZÁJÁRULJUNK – A BKV EMBERI ÉRTÉKEINEK KIEMELÉSE MELLETT – SZOLGÁLTATÁSUNK JAVÍTÁSÁHOZ.

Idén hány javaslat érkezett a Bizottsághoz és milyen témában dolgoztak ki új, hatékonyabb, költségkímélőbb, forgalombiztonság-növelő eljárásokat a kollégáink? Mely témákat emelnéd ki a szépszámu javaslat közül?

Június elejétől egészen augusztus 15-éig volt lehetőség az újjátással foglalkozó pályázatok beadására. A beérkezett, összesen 40 munka legtöbbje – közel egyharmada – a műszaki újítások témakörébe tartozik. Szorosan követik a műszaki ötleteket a Társaságunk szolgáltatási színvonalának emelését célzó javaslatok, és ezek mellett idén a szervezetfejlesztési, valamint digitalizációs témakörök is előtérbe kerültek. Nagy számban érkeztek be műszaki újítás témájú ötletek a Villamos Üzemigaz-

gatóság, illetve a Metró Üzemigazgatóság részéről, az autóbusz ágazat munkatársai pedig főként a szolgáltatási színvonal emelésével kapcsolatos elképzeléseiket dolgozták ki, de más területektől is kaptunk értékes, igényesen kidolgozott ötleteket.

Hogyan választotta ki az Ötletbíráló Bizottság a döntőbe javasolt pályázatokat?

Nehéz döntés volt, hiszen a legtöbb ötletgazda színvonalasan kidolgozott pályázati anyagokat küldött be, teljeskörű koncepcióvázlatokkal, és sokszor már részletek szintjén is kidolgozva, fotókkal, videóanyagokkal illusztrálva. Az értékelés során eleve ki kellett zárunk a formailag nem megfelelő pályázatokat. Ezt követően

kértünk előzetes szakmai véleményt az érintett szakszolgálatoktól, amelynek figyelembevételével született meg az Ötletbíráló Bizottság döntése arról, hogy mely 12 ötlet kidolgozói mutathatják be október 15-én, egy prezentáció keretében az Ötletbíráló Bizottságnak, a meghívott szakértőknek, valamint a szakterületek vezetőinek újítási javaslatukat. A nyilvános bemutató eredményét és az illetékes szakterületek állásfoglalását, véleményét figyelembe véve született meg a végső döntés, amelynek eredményeként három dobogós helyezés és három különdíj talált gazdára.

Konyher Mária Terézia

A DÍJAZOTTAK



A legjobb munkáért járó díjat a Diagnosztikai pult T5C5K2 villamos járműveknél témájú munkáért Holló Ádám, Haug Márton, Bárdi Áron, a VÜI Villamos Járműműszaki Főmérnökség munkatársai vehették át. Az ötlet nem is nevezhető pusztán javaslatnak, hiszen a villamos területén a Tatra villamosoknál használják, ezzel gyorsítva a hibakeresést, amivel a karbantartási idő, javítási idő csökkent. Mivel célzott szaktudás és további mérnöki munka már nem szükséges a berendezés üzemeltetéséhez, ezzel enyhítették a szakember hiányt is.



Második helyezést ért el a Segélykérő tesztelő berendezés M3, M4 vonalakon című pályázat beadója Miklós Roland János, a VÜI Metró Járműműszaki Főmérnökség Hírközlési és Járműinformatikai Szakszolgálat munkatársa. Az ötlet megvalósítása már zajlik, a már meglévő prototípusokat a soron következő negyedéves ismeretbővítő oktatáson mutatják majd be. A Dózsa György úti állomáson lévő, valamint a Kelenföld vasútállomáson található hírközlési műhelyek részére egy-egy eszköz elkészítése már folyamatban van.



A képzeletbeli dobogó harmadik fokára pedig Budai Miklós és Szegedi Csaba, a VÜI Metró Járműműszaki Főmérnökség (M3) munkatársai léphettek az M3 metró jármű vezetőfülke klíma átalakítása tárgyban beadott munkájuk elismeréseként. A díjazott projekt már sikeresen megvalósult. A meghibásodott klímaegységek átépítése és beüzemelése megtörtént, így a nyári időszakban valamennyi berendezés zavartalanul működött.

KÜLÖNDÍJAK



Különdíjjal ismerte el az Ötletbíráló Bizottság Kleiner István, a VÜI Metró Járműműszaki Főmérnökség (M4) dolgozója az Akadálymentesítés az M2 és az M4 vonalakon témájú pályázatát, amely a közösségi közlekedés színvonalának emelésére, fogyatékkal, mozgáskorlátozottsággal élő utastársaink megsegítésére irányult.



A VÜI Metró Járműműszaki Főmérnökség (M3) munkatársai, Barna Dávid Márton és Lebenguth Balázs pedig a vasúti vonókészülék-kiemelő témát kidolgozó javaslatukért – ami rövidíti a metrók karbantartási munkáit és csökkenti azok szakember igényét – szintén különdíjat érdemeltek. Az ötlet jelenleg a részletes tervezés és az anyagigény-meghatározás fázisában tart.



Különdíjat kapott Regula Dániel – a VÜI Villamos Forgalmi Főmérnökség munkatársa – is, Különjárat programcsomag című pályamunkájáért, amely tervezetben részletesen kifejtette a villamos nosztalgiaflotta bevonásának lehetőségét a különjárat tevékenységbe. A tervet megvalósulása esetén társasági bevételt növelő hatást eredményez majd.

A SZAVAK MÁGIÁJA, A SZAVAK MÁGUSA

AHOGY MÁR MEGSZOKHATTÁTOK, EZEKEN A HASÁBOKON MINDIG OLYAN MUNKATÁRSUNKKAL ISMERKEDHETEK MEG, AKI OLYAN TUDÁS, TEHETSÉG, ENERGIA BIRTOKÁBAN VAN, AMI NEM MINDENKINEK ADATIK MEG. KÜLÖNLEGES KÉPESSÉGEKKEL ŐK NEM IGAZÁN SZOKTAK DICSEKEDNI, AKKOR SZERZÜNK RÓLA TUDOMÁST, AMIKOR VALAMELYIK KOLLÉGÁJUK RÁBUKKAN EGY FOTÓRA AZ INTERNETEN, VAGY – AHOGY A JELEN ESETBEN IS – MEGLÁTJA EGY KÖNYVBORÍTÓN A NEVÉT... ADY EDINÁVAL AKKOR TALÁLKOZHATTOK, HA ELHAGYTATOK VALAMIT EGY BKV-S JÁRATON ÉS A TALÁLT TÁRGY KEZELŐSÉGHEZ FORDULTOK SEGÍTSÉGÉRT.

Nevedet látva adódik a kérdés: van-e valami köze a nagy költőhöz, Ady Endréhez.

Igen, távoli rokonság fűz össze bennünket, de nem igazán szoktam erről beszélni. A dédapámnak, Ady Jánosnak volt az unokatestvére, tehát van egy közös ükapánk. Állítólag a nagyapámat, akit szintén Endre névre kereszteltek, még lovagoltatta a combján, de ezt csak a papa mesélte valamikor gyerekkoromban. A nagyapám volt nekem az Ady Endre, hogy valóban közünk van a nagy magyar költőhöz banálisán későn esett le nekem.

Azt már kérdezni sem kell, hogy az Ady örökségből sikerült-e írni vénára is szert tenned, hiszen olvasva a Facebook-bejegyzéseidet – amelyeket Szabó T. Anna is irodalmi értékűnek minősített – vagy a Pubi című kisregényed, ez nem hagy kétséget maga után.

Annát a facebookon keresztül ismertem meg, pont a posztoknak köszönhetően. Nálam minden, ami történik az életemben, elmesélhető valamilyen módon. Anélkül, hogy a privát szférát érintené, mert az persze szent. Hasonló álmaink vannak Annával. Kicsit talán már a misztikumba hajló rezgésekkel, összeköt minket nagyon sok minden: az anyaság, az írás magánya, és az is, hogy az én látás- és írásmódomban is központi elem az, ami Annánál. Az utazások, a gyerekes élet, az anyaság zárt légköre és az abból való kiszabadulás utáni ambivalencia, az élet néha sziszifuszinak tűnő otromba tréfái mind megoszthatóak – ezek azok a tartalmak, amik közösek bennünk. Mindannyian arra vágyunk, hogy lássanak minket, de ezt csak akkor tudjuk elérni, ha megszólalunk. Talán ez a legnagyobb átká és áldása is egyben



ennek a digitális világnak. Könnyű megszólalni, de legtöbbször csak pusztába kiáltott szó marad a hang.

A három, állandóan zsiszegő gyerek, a háztartás és a BKV-s munka mellett mikor és hogyan jut idő írásra?

Mindig időszükében szenvedek, ennek köszönhetően folyamatosan szórakozott vagyok, amiből a legnépszerűbb posztjaim szoktak megszületni. Írni éjszaka írok. Csend kell hozzá, hogy halljam a bennem összeállt mondatokat. A csend azonban hatalmas luxus, ritkán jutok hozzá. Ha a fejemben összeáll egy anyag, legyen az egy egyszerű novella vagy egy regény, ahhoz, hogy megszülethesen, le kell ülni és nem lehet felállni a székről. Paradox helyzet, amikor a kis- és nagykaszk gyerekeid enni és inni akarnak, nagyjából állandóan (!), te meg csak ülni szeretnél, a szándékosan kényelmetlen székeken, és írni. Hogyan jut rá időm? A posztjaim általában útközben születnek. A telefon nálam nem kényelmi eszköz, nagyon fontos része az életemnek. Azon intézem a család ügyeit, az iskolai dolgokat, megbeszéléseket és két szusz között azon írom le azt, amit egy adott pillanatban meglátok és megérint. Sokszor kérdezik tőlem irodalmi körökben, mi a céljuk ezeknek a posztoknak. Nincs céljuk. Pillanat van, ami megfogható, átadható. Egyfajta kapu, amin bárki beléphet.

A sok-sok irodalmi értékű Facebook bejegyzés, az ÉS-ben és más, rangos irodalmi havilapokban megjelent írásod után egyszer csak világot látott első regényed, a Pubi. Hogyan született? Milyen út vezetett odáig, hogy a neves Kalligram kiadó gondozásában megjelenhetett 2022-ben?

Egy könyv vagy eladja magát vagy nem. Én csak megírtam, kiengedtem a térbe. Az ott bejárt út már nem hozzám tartozik, hanem az olvasókhöz. Sokak számára hihetetlen, de két nap alatt írtam meg, aztán egy hónap alatt zártam le Péterfy Gergely Íróakadémiájának köszönhetően. Onnan, hogy elkezdtem írni, már könnyen ment. A könyv negyedénél én már csak narrátorként körmöltem, mert a karakterek pontosan tudták, merre és hogyan fognak történni a dolgok. Az írás nem kőbe vésett szabály számomra, hanem lágy és mozgékony, mint a víz. A szereplők habitusa és lelkülete mozgatja, csak így válhat olvashatóvá. Ha ez nincs benne, elakadsz és nem jutsz túl a harmadik oldalon, és ami nagyobb baj, hogy az olvasó sem. A Kalligramhoz egyébként Péterfy Gergely ajánlott be, ők elolvasták a kéziratot, láttak benne fantáziát és szerencsére támogatást is kaptak rá az NKA-tól, így megjelenhetett. Mivel azonban én nem vagyok egy hakis figura, így rajtam is múlt, hogy a megfelelő reklám hiányában nem ért el akkora sikert,

mint lehetett volna. De persze elfogult vagyok, mégis csak az én gyerekeim.

Többször nyilatkoztad, hogy ez nem önéletrajz. De mégis kell, hogy benned is legyen valami, amit a regény főszereplője, a kamaszlány képvisel.

Valóban nem önéletrajz, de olyan közegben nőttem fel, ahol az erőszak természetes volt. Sokakat bántottak körülöttem, és engem is. Városi környezetből kiszakadt, fura gyerek voltam, olyan névvel, aminek a létezését sem ismerték el. Kicsit József Attilás a dolog, de a faluban, ahol nevelkedtem az Edina név nem létezett, így voltak tanárain, akik Anita-nak nevezték, és ezzel lényegében megfosztottak valami fontostól, amit akkor még nem is értettem igazán. Ehhez hozzá tartozik még, hogy a könyvemben szereplő könyvtár valódi hely volt. Folyamatosan ott lógtam és amikor csak lehetett, könyveket olvastam, bárhol és bármikor. Szünetben, a kertünk almafáján, éjszaka. Nem alszom sokat, ez talán ennek is köszönhető.

Az írásaid kapcsán több ismert íróval összehoztad az élet. Tanultál a Péterfy Akadémián, ezt említetted is, jártál az ELTE drámaíró szakára, a fentebb már említett Szabó T. Annának is nagy szerepe volt és van az életedben. Kiket tudsz még megemlíteni, akik egyengették az utadat, vagy segítettek?

Hosszú lenne sorolni a neveket, hiszen ez egy – mondjuk úgy – érési folyamat. Nagyon sok kortárs íróval és költővel dolgozhattam együtt

az évek során, kiemelni embereket nem lenne igazságos. Mindenki tett hozzám és vett is el valamit. Az írás tanulható, de hatalmas alázat kell ahhoz, hogy jól írj. Mert egy ponton túl a szöveg már önmagát akarja megmutatni, önmagát írja.

Azért nem sok elsőkönyves író mondhatja el magáról, hogy Péterfyék és Szabó T. Anna mellett Vámos Miklós, Grecsó Krisztián és más nagyneve, ismert író, költő is személyes ismerőseként tartja számon és érdeklődve figyeli az útját.

Megtisztelő az a szeretet és figyelem, amit kaptam és kapok tőlük. Szerencsésnek tartom magam, hogy folyamatosan értékes emberek érkeznek az életembe, akikről tanulhatok.

Szeizmográfként érzed a világot és rögzítet a tapasztalt érzéseket, jelenségeket. Ezek az élmények visszaköszönnék a készülő regényed lapjain?

Nem tudok más lenni, mint aki vagyok. Az írásaimban átjön minden, tény, hogy letisztulva, kicsit átváltozva, de arról írok, amit látok. Nem csak a felszínen. Egy kedves ismerősöm azt mondta egyszer, nomád-látó lelkem van. Soha nem fejtette ki teljesen, mit jelent ez, de azt hiszem, igaza van. Együtt mozog bennem az anyag sötétsége és az ég tágassága. Folyamatosan változik, melyikhez vagyok közelebb, ezért dinamikus minden, ami papírra kerül. Vagy legalábbis ebben reménykedem.

Konyher Mária Terézia



A „RÉCSEI” — BUDAPEST ELSŐ AUTÓBUSZGARÁZSA

AZ 1930-BAN ÁTADOTT, SZENT DOMONKOS NÉVEN, KÉSŐBB RÉCSEI AUTÓBUSZGARÁZSKÉNT ISMERT TELEPHELY BUDAPEST ELSŐ ERRE A CÉLRA ÉPÍTETT LÉTESÍTMÉNYE VOLT, AMELY MINTEGY 70 ÉVIG SZOLGÁLT OTTHONÁUL A FŐVÁROS GUMIKEREKES JÁRMŰVEINEK.



Lóistállók albérlői

A főváros menetrendszerű autóbusz-közlekedése 1915. március 1-jén indult el két járművel az Aréna (ma Dózsa György) út – Andrásy út – Vilmos császár (ma Bajcsy-Zsilinszky) út útvonalon. A kezdeti idegenkedés után gyorsan megkedvelték az új közlekedési eszközt. A következő években a főváros újabb vonalakkal és járművekkel gyarapodott, de az első világháború alatt az üzemanyag- és alkatrészhiány jó időre leállásra kényszerítette a fővárosi autóbuszokat.

Az első buszokat a Taxi Rt. Kerepesi úti forgalmi telepén tárolták, de a csekély létszámú járműállomány később sem kapott önálló buszgarázst, az akkoriban még közlekedő omnibuszokkal együtt tárolták őket az Erzsébet királyné úti omnibuszszínpén. A járműállomány gyarapodásával különféle telephelyeken próbálták elosztani a kocsikat, de a lóistállók-ból átalakított épületek egy idő után igencsak szűknek bizonyultak. A kocsik egy részét már nem is tudták elhelyezni, így azok kénytelenek voltak a környező utcákban éjszakázni.

Saját otthon

Az első világháború után, 1921-ben újrainduló autóbuszok üzemeltetését az 1923-ban megalakított Székesfővárosi Autóbuszüzem, a SZAÜ vette át. A társaság irányítása alatt kezdődött el az ágazat nagyarányú fejlesztése, a hálózat és a járműpark bővítése. A SZAÜ kezdett bele az első önálló garázs építésébe is a Szent Domonkos (ma Cházár András) utcában. A főváros 1927-es közlekedés-fejlesztési koncepciója 110 új jármű beszerzését és ehhez kapcsolódóan, a megnövekedő járműpark szá-

mára új forgalmi telephely létesítését írta elő. Először két különálló, egy pesti és egy budai, 50-50 jármű tárolására alkalmas forgalmi telep építésében gondolkodtak, de végül a külföldi tapasztalatok hatására egy nagyobb befogadó képességű, 160-180 autóbusz ellátására is alkalmas, gazdaságosabban üzemeltethető létesítmény és egy pesti helyszín mellett döntöttek. A helyszín kiválasztásánál a városrendezési, közlekedési, bővíthetőségi szempontokat is figyelembe véve a régi lóversenytér Szabó József utca – Thököly út – Istvánmezei út – Szent Domonkos utca által határolt részét határozták meg.

1928 végén az építési tervek elkészítésével a Hauszmann-tanítvány, műegyetemi tanár Hüttl Dezsőt, a tetőszerkezet megalkotásával Mihailich Győzöt, az épületgépészeti tervekkel a Bánó László és fia tervezőirodát bízták meg. A tervezők külföldi tanulmányúton gyűjtöttek tapasztalatokat hasonló funkciójú építményekről, a látottakat felhasználva a korszak legmodernebb megoldásait valósították meg.



Egyedülálló építészeti megoldások

Az építési munkálatokat 1929 júniusában kezdték el, és mindössze tizenhét hónap múlva, 1930. november 15-én át is adták a fővárosi autóbusz-közlekedés első állandó telephelyét, Európa akkoriban legnagyobb és legkorszerűbbnek számító autóbuszgarázsát.

Egy több épületből álló, hatalmas forgalmi telepet alakítottak ki. A 100 méter hosszú, 72 méter széles, a legmagasabb pontján 15 méteres csarnok építészeti technikája Európában is kiemelkedő volt. A feszített vasbeton nyereg-tetős épület tetőszerkezete közbeeső alátámasztások, tartóoszlopok nélkül épült, azaz kizárólag az oldalfalakra támaszkodott. Így nemcsak nagyobb tér állt rendelkezésre, a járművek mozgása is akadálymentes volt. A 7200 m²-es alapterület akár 180 autóbusz elhelyezését és kiszolgálását is lehetővé tette. A kocsik javítására a csarnok végében tizenhárom szerelőaknát alakítottak ki, a ki- és behajtást a bejárat homlokfalán hét kapu, hátul pedig két vészkijárat biztosította. A csarnokot a legkorszerűbb gépészeti berendezésekkel szerelték fel, például a járművek kipufogógázait elszívó szellőzőberendezéssel vagy a városi elektromos szolgáltatás zavarai esetén használható, házilag tölthető akkumulátor-teleppel.

A csarnok mellett egy több mint száz méter hosszú, kétszintes műhelyépületet emeltek, amelynek pincéjében gépházak és raktárak, földszintjén műhelyek, valamint a kalauzok és járművezetők eligazító helyiségei, emeletén kisebb műhelyek, illetve irodák, tanterem, öltözők és mosdók kaptak helyet. Az üzemépületből egy 27 méter magas, irodákat magában foglaló, két oldalán órával felszerelt toronyépületet emelkedett.

A telep Szent Domonkos utcai sarkánál építettek fel egy kétszintes igazgatósági épületet gazdasági irodákkal, a földszintjén a transzformátorhelyiséggel. A főbejáratnál, az Istvánmezei úti oldalon egy kétlakásos portáépületet és egy tizenegy méter széles benzintöltő hidat létesítettek, amelynek egyik oldalán négy darab 60 m³-es, 240 ezer liter üzemanyag tárolására alkalmas benzintartályt helyeztek el.

A csarnoképület a keleti, Szabó József utcai homlokzatán különleges díszítőelemeket kapott. A székesfehérvári Bory-vár építője, Bory Jenő életnagyságú szobrai az autóbusz-közlekedés jellegzetes alakjait jelentették meg: gépkocsivezetőt, szerelőt, kalauzt, egy női utast, illetve a közlekedést felügyelő közrendőrt. Utóbbi figura az évek során eltűnt helyéről.

Növekvő állomány, szűkülő lehetőségek

Az új garázs az első éveiben mintegy 130 autóbust szolgált ki. A megépülésekor hatalmasnak tűnő telep az újabb autóbusz-beszerezések miatt rövidesen egyre zsúfoltabbá vált, ezért már 1936-ban szükségessé vált a bővítése. Azonban ez sem volt elegendő, ezért 1943-ban nekiláttak egy újabb autóbuszgarázs építésének Kelenföldön.

1943-ban a közúti szállítási feltételek, szállító járművek hiánya miatt az üzemanyag-szállítás megoldására a Thököly út felől iparvágányt építettek ki. Az 1970-es évek elejéig szállították az üzemanyagot tartálykocsik a villamos síneken. A telephely a második világháború során jelentős károkat szenvedett. 1948 áprilisában, a helyreállítást követően a korábban a Szent Domonkos utca után elnevezett garázs a Récsei nevet vette fel. Az új elnevezéssel a háború alatt munkaszolgálatosként életét veszítő

egykori kalauznak, Récsei Ernőnek kívántak emléket állítani. Az újjáépített garázs 1949. január 1-jéig, a Hamzsabégi úti Fürst Sándor Autóbusz Állomás átadásáig egyedül szolgálta ki a budapesti autóbusz-közlekedést.



Búcsú

A Récsei – 1997-től a BKV Belvárosi Autóbusz Üzemigazgatóság nevet viselő telephelye – mintegy hetven évig, 2000. július 1-jéig szolgált otthonul a főváros kék gumikerekeiinek. A járművek kiköltözését követően az épületet műszaki műemlékké nyilvánították. Az épületkomplexum felújítása után 2004-ben új funkciót kapva nyitotta meg ismét a kapuit, Récsei Bevásárló és Szórakoztató Központ, röviden csak Récsei Center néven. 2019-ben az egykori csarnoképület sportcélokra történő hasznosításáról, benne fedett pályás jégcsarnok kialakításáról született döntés, ez azonban eddig még nem valósult meg.

Győrfi Judit

A CINKOTAI AUTÓBUSZGARÁZS 50 ÉVE



1975. DECEMBER 18.

BUDAPESTI KÖZLEK

BEMUTATJUK A „MŰKÖDŐ” CINKOTAI GARÁZST

Új munkaszervezési elvek

Tömbösített elrendezés – Építési berendezési költség: 380 millió – Egyelőre nines létszám gond – 16-án hajnalban indultak

1970. április 2-án átadták az M2-es metró a Fehér út és a Deák tér között, a környező autóbusszjáratok útvonala ezt követően pedig jelentősen megváltozott, fő feladatuk a metróra való ráhordás lett, ezért az Örs vezér terén autóbussz-végállomásokat alakítottak ki. Déli részére a rákoskeresztúri és kőbányai buszok, északi részére a Zuglói, Rákosszentmihályra, Cinkotára induló buszok kerültek. Ezen a területen azonban nem volt garázs, ezért megindult a mai Cinkotai autóbusszgarázs építése a Bökényföldi út és a Cinkotai út között.

Maga Cinkota ekkor még a főváros új részének volt tekinthető. Budapest XVI. kerülete 1950. január 1-jén jött létre az akkor Budapesthez csatolt négy nagyközségből (Cinkota, Mátyásföld, Rákosszentmihály és Sashalom), valamint az addig is a fővároshoz tartozó, a Budapesti út és a Pirosrózsa utca által határolt területből. Az építkezés négy évig tartott, 1975 december 15-én az új buszgarázst 260 BKV-s vehette használatba. Az itt dolgozók száma azonban rövidesen a többszörösére emelkedett. A buszgarázst az új Ikarus 260-asokkal és 280-asokkal töltötték fel, amelyek már 1971-től érkeztek folyamatosan a BKV-hoz. Kezdetben

házas. Ot és fél hektár területet kellett burkolattal elvátni. Ebből most három és fél hektárnyi terület és a rajta elhelyezkedő létesítmények kerülnek átadásra. A csarnok, az irodaépület, a portó, a vízvisszafojtató, tehát minden, alapvető formai és objektum elkészült. A jövő évben, terveink szerint 1976 közepén, még a hulladék- és segédanyagokról teret vesző szűk birtokba, és ezzel műszaki szempontból szinte teljesen készen állunk majd

Hybrid, 7900 Hybrid autóbusszok alkotják a flottát, mintegy 250 autóbussz. Legutóbb 2022-ben frissült a divízió autóbusszparkja, hiszen a bérlet Mercedes-Benz Conecto Next Generation autóbusszok részben ide kerültek.

A divízió jeles eseménye volt, mikor 2015-ben a 100 éves budapesti autóbussz-közlekedés jubileumi programsorozatának záró eseményeként nyílt napot tartottak az ekkor 40 éves buszgarázsban. A nagyközönségnek ekkor mutatták be a társaság nosztalgiaflottájának új darabját, a MÁVAG TR3.5-öt, de ott volt a Cinkotán felújított IK 55 is. Legutóbb 2023-ban, a Közlekedési Kultúra Napja alkalmából nyílt meg az autóbusszgarázs regisztrált közönség előtt.

Jelenleg nem kevesebb, mint 57 viszonylaton közlekedtetnek járműveket. A vonalhálózat persze az elmúlt 50 évben jelentősen átalakult,

Unnepélyesen átadták a cinkotai garázst

1970. április 2-án átadták a Fehér út és a Deák tér között, a környező autóbusszjáratok útvonala ezt követően pedig jelentősen megváltozott, fő feladatuk a metróra való ráhordás lett, ezért az Örs vezér terén autóbussz-végállomásokat alakítottak ki. Déli részére a rákoskeresztúri és kőbányai buszok, északi részére a Zuglói, Rákosszentmihályra, Cinkotára induló buszok kerültek. Ezen a területen azonban nem volt garázs, ezért megindult a mai Cinkotai autóbusszgarázs építése a Bökényföldi út és a Cinkotai út között.

A szakirodalmi tájékoztató új száma

Maga Cinkota ekkor még a főváros új részének volt tekinthető. Budapest XVI. kerülete 1950. január 1-jén jött létre az akkor Budapesthez csatolt négy nagyközségből (Cinkota, Mátyásföld, Rákosszentmihály és Sashalom), valamint az addig is a fővároshoz tartozó, a Budapesti út és a Pirosrózsa utca által határolt területből. Az építkezés négy évig tartott, 1975 december 15-én az új buszgarázst 260 BKV-s vehette használatba. Az itt dolgozók száma azonban rövidesen a többszörösére emelkedett. A buszgarázst az új Ikarus 260-asokkal és 280-asokkal töltötték fel, amelyek már 1971-től érkeztek folyamatosan a BKV-hoz. Kezdetben

10 év gyermekbaleseti

Az elmúlt tíz évben a fővárosban a gyermekbalesetek száma folyamatosan csökkent. A legutóbbi statisztika szerint a balesetek száma 1975-ben 1200 volt, ami 1965-hez képest 20 százalékos csökkenést jelent. A leggyakoribb baleseti okok a gyalogosok átkelése a közlekedési utakon és a biciklisták balesetei.

A tartalma

A tartalma: Fialak (2. oldal), Új munkaszervezési elvek (2. oldal), Olvasó tudósítói (2. oldal), Baleset-előrejelzés (2. oldal), Éjszakai (2. oldal), Kultúra (2. oldal).

a 19-es, 45-ös, 46-os, 176-os és a 173E vonalakon indult meg Cinkotáról a közlekedés. Érdeklőség, hogy még 2002-ben is kerültek Ikarus 280-asok Cinkotára, amikor az M2-felújításhoz kapcsolódó pótlás miatt a BKV Miskolcra vett buszokat. 2013-tól Volvo-k is színesítik a buszgarázs flottáját. Jelenleg Mercedes-Benz Conecto, Mercedes Conecto G, NG, Volvo 7700a, Volvo 7700, 7700

de ma is jár még a divízió ikonikus 45-ös, és 46-os autóbussza, de a 7-es buszok egy része is ide köthető.

Hradszki Róbert



fotó: Berger Attila



B-KATEGÓRIÁS 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)



Zászlósi Zoltán

Biztosítás, Hitel,
Ingatlan, Napelem



+36-70-542-4900
+36-20-966-2736



1148 Bp., Fogarasi út 8.
zaszlosiz@gmail.com

MOZGÁSBAN MAGAZIN

A Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság magazinja • www.bkv.hu • bkvzrt@bkv.hu • 2025. tél

Lapigazgató: Gurubi Gyöngyi • A szerkesztőbizottság tagjai: Buday Ágota, Csizmadia Beatrix, Gulán András, Jangel Mátyás, Nagy Mónika,

Nemecz-Novák Zsuzsanna, Szirbek-Gucsi László • Szerzők: Demjén Anikó, Kovács Edina Barbara, Konyher Mária Terézia, Győrfi Judit,

Berhidi Zsolt, Fenyvesi Máté, Horváth Bence, Hradzski Róbert, Kárpáthegyí Bálint, • 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



STREET FOOD • JÉGPÁLYA • FORRALT BOR • FORRÓ CSOKI • KÉZMŰVES VÁSÁR • FÉNYFESTÉS

[illegible]