



Éves Jelentés 2014

Tartalom

<i>Vezérigazgatói előszó</i>	3
<i>Közszolgáltatási Szerződés</i>	5
<i>Beruházások, fejlesztések</i>	7
<i>Európai Uniós projektek</i>	15
<i>Elektronikus jegyrendszer</i>	18
<i>Közlekedés</i>	20
<i>Autóbusz és trolibusz</i>	20
<i>Kötőtpályás közlekedés</i>	26
<i>M4-es metró</i>	30
<i>Turisztika</i>	33
<i>Vagyonvédelem és biztonság</i>	35
<i>A BKV Zrt. 2014. évi gazdálkodása</i>	37
<i>A BKV Zrt. eredményösszefoglalója</i>	40
<i>Társasági Kapcsolatok</i>	43
<i>Irányítási rendszerek</i>	46
<i>Átlagos állományi létszám</i>	49

Vezérigazgatói előszó

Mozgalmas év van mögöttünk, a BKV mögött, mely számos pozitív eredményt hozott számunkra, ezek által pedig a fővárosi közösségi közlekedés szolgáltatási színvonala is érezhetően javult.

Társaságunk és a Budapestiek életében kiemelkedően fontos esemény volt, hogy hosszú várakozás után a főváros tömegközlekedési hálózatának vadonatúj tagjaként elindult a 4-es metró. 2014. március 28-án megkezdődött a 4-es metró utasforgalmi próbaüzeme, azaz az utazóközönség először vehette birtokba Budapest legújabb metróvonalát, mely korszerű műszaki megoldásaival végre a 21. századi színvonalú közlekedési kapcsolatot hoz létre a Duna két partja között, és elmondhatjuk, hogy Európa legszebb vonalaival vetekszik. Ez utóbbi ténytet példázza, hogy az Architizer építészeti portál szakmai és közönségdíját az új metróvonal Fővám téri és a Szent Gellért téri állomásai nyerték el.

Újabb komoly lépéseket tettünk az előregedett járműpark megújításának irányába, az új korszerű, klimatizált alacsonypadlós, illetve jó állapotú használt járművek beszerzése az autóbussz ágazatban éreztette pozitív hatását. Többek között Van Hool A330 CNG, Mercedes Citaro, Solaris Urbino 10, valamint PKD konstrukcióban megvásárolt Ikarus 127V típusok képezték autóbussz beszerzéseink gerincét. De ugyanígy érdemes megemlíteni a kötöttpályás ágazatban történt járműfejlesztéseket is, például ez év végéig 20 darab Tatra T5C5 típusú villamoson végeztük el a hajtáskorszerűsítést és ezzel együtt utasterük is arculati javításon esett át.

Szigorú gazdálkodásunknak köszönhetően a BKV Zrt. ismét gazdaságilag eredményes évet zárt, az adózás előtti eredményünk 13,2 milliárd forinttal volt kedvezőbb a tervezettnél, ezen kívül pedig Társaságunk 9,4 milliárd Ft banki hitelt törlesztett refinanszírozás nélkül.

2014-ben 2,3%-os többlet-teljesítményt nyújtottunk az Üzleti Tervben foglaltakhoz képest. Ezt pedig oly módon tettük, hogy az Üzleti Terv főbb ráfordítás-sorai csökkentek vagy ennél jóval kisebb mértékben nőttek.

Külön büszkeséggel tölt el, hogy ebben az évben két rangos elismerést is Társaságunknak ítéltek az



energiahatékonyság terén elért eredményeink alapján. Csatlakoztunk a Virtuális Erőmű programhoz, melynek Energiahatékonysági Kiválósági Pályázatának keretén belül megkaptuk az „Energiatudatos Vállalat” címet. A Siemens Zrt. pedig nekünk ítélte a Werner von Siemens Hatékonysági díjat, melyre Társaságunk az M2 valamint az M4 vonalon elért - a metróforgalom energiaigényét csökkentő - eredményeivel pályáztunk.

2014-ben tovább javult szolgáltatási színvonalunk, a vonatkozó menetrendi évben a teljesítési követelményeknek való megfelelést jelző indikátor alapján jelentős mértékű Bonus eredményt értünk el. Ezzel párhuzamosan a közszolgáltatással összefüggő átlagos havi kötbér összegének csökkenése meghaladta a 30 %-ot, mely egyértelműen a minőségi követelményeknek való megfelelés javulását jelenti.

Ez évben is kitartóan dolgoztunk azon, hogy erőforrásaikkal szigorúan gazdálkodva, költséghatékony módon, ám mégis a tőlünk elvárható legmagasabb színvonalon lássuk el a Közszolgáltatási Szerződésben foglalt feladatainkat.



Közszolgáltatási Szerződés

Közszolgáltatási Szerződés

A Társaság a menetrend szerinti személyszállítási közszolgáltatást a BKV Zrt. és a BKK Zrt. által 2012. április 28-án megkötött Közszolgáltatási Szerződés alapján látja el.

A Közszolgáltatási Szerződés keretében kerül megrendelésre az ágazatonként meghatározott, menetrend szerinti közlekedési szolgáltatás, rögzítve a mennyiségi és minőségi követelményeket, valamint a közszolgáltatással összefüggő részletes szabályokat, köztük a közszolgáltatás költségei ellentételezésének szabályait. A BKK Zrt., mint megrendelő, a BKV Zrt. pedig mint belső szolgáltató vesz részt a rendszerben. A Közszolgáltatási Szerződést a felek legutóbb 2014 novemberében – Fővárosi Közgyűlési határozat alapján – módosították, amelynek értelmében a szerződés eredeti 8 éves hatálya 50%-kal, azaz 12 évre hosszabbodott az autóbusz ágazatot érintő, tartós bérleti konstrukció keretében biztosítandó legfeljebb 75 db – benne legalább 5 db elektromos üzemű – autóbusz tartós bérletére vonatkozó mennyiségű, autóbusszal végzett közszolgáltatási teljesítmény mértékéig. A módosításra a rendelkezésre tartási konstrukció ráfordításainak megtérülése érdekében volt szükség.

Az adott menetrendi évre vonatkozó megrendelői elvárásokat és az ehhez kapcsolódó finanszírozási feltételrendszert a Közszolgáltatási Szerződés részét képező Éves Megállapodás tartalmazza. Tekintettel arra, hogy a közszolgáltatás megrendelése menetrendi éves ciklusonként (szeptember 1-től következő év augusztus 31-ig) történik, 2014. évben került sor a 2013/2014-es menetrendi éves közszolgáltatás értékelésére és az ezzel kapcsolatos pénzügyi elszámolásokra, valamint a 2014/2015-ös Éves Megállapodás megkötésére.

A megfelelő színvonalú szolgáltatás ellátását a BKK Zrt. által megfogalmazott elvárások, illetve az azokhoz kapcsolódó motiváló/szankcionáló eszközök alkalmazása ösztönzi.

A BKV Zrt. szolgáltatási színvonalának javulását jelzi, hogy a 2013/2014-es menetrendi évben a teljesítményi követelményeknek való megfelelést mérő indikátor alapján a Társaság jelentős mértékű Bonus eredményt ért el. A Bonus pozíciót menetrendi éves szinten – egy kivételével – valamennyi ágazat elérte. A baleseti indikátor tekintetében a három érintett felszíni ágazat közül az autóbusz és a trolibusz ágazatnál a mutató kedvezőtlenül alakult, azonban az Éves Megállapodás szerint a menetrendi évben az értékeléshez nem kapcsolódott pénzügyi elszámolás. Kedvező irányú tendencia volt jellemző a minőségi követelményeknek való megfelelésben is, az előző menetrendi évhez képest több mint 30 %-kal szorult vissza a közszolgáltatással összefüggő átlagos havi kötbér összege.

A Társaság a Közszolgáltatási Szerződésben foglaltak szerint teljesítette beszámolási kötelezettségét. A havi, a negyedéves beszámolók és Szolgáltatási jelentések keretében a BKV Zrt. számot adott a megrendelt közszolgáltatás ellátásáról, valamint annak gazdasági vetületéről. A BKK Zrt. a menetrendi éves beszámoló alapján értékelte a közszolgáltatást, valamint a kompenzáció, és a Bonus megállapítása is a beszámoló alapján készült el.





Beruházások, fejlesztések

Beruházások, fejlesztések

Járműbeszerzés, felújítás és korszerűsítés

A folyamatosan növekvő járműkiadási igények valamint a beszerzési ütemnél gyorsabban öregedő járműpark miatt 2014-ben is szükséges volt olyan megkímélt állapotú autóbuszflották beszerzése, amelyek jól illeszkednek a már meglévő járműparkba. Emellett azonban el kellett indulni teljesen új járművek beszerzésének az irányába is. Ennek következtében 2014 tavaszán – 8 év után először – ismét új autóbuszokkal bővült a járműflotta, ugyanis forgalomba állt az első három Ikarus 127V típusú, magyar fejlesztésű és gyártású autóbusz, melyek végszerelése Társaságunknál, a Kelenföldi Divíziónál zajlott. Az első három járművet a tapasztalatok kiértékelése után további 15 kocsi összeépítése követte az év végéig.

Több olyan beszerzési eljárás lezárása is áthúzódott 2014 elejére, amelyeket még az előző esztendőben indítottunk, így 5 db használt Mercedes Citaro szóló és 3 db használt Solaris Urbino 10 midi autóbusz állhatott forgalomba. Elkészült az 5 db csuklós Van Hool autóbusz arculati javítása is, így egységessé vált a korábban beszerzett 32 darabos állomány.

Tavasszal elkezdődött az előző évben vásárolt 37 db CNG hajtású szóló Van Hool autóbusz honosítási folyamata, amelyet még további 12 db Svájc-ból megvásárolt hasonló autóbusz átalakítása követett.

A szolgáltatási paletta bővítése céljából a Főváros XVII. kerületének szűk, normál méretű autóbuszok közlekedtetésére nem alkalmas utcáiban elindult az úgynevezett Telebusz-szolgáltatás, amely bonyolításához 3 db Mercedes Sprinter típusú mini autóbuszt vásároltunk.

A nyár folyamán lehetőségünk nyílt kedvező áron megvásárolni a Hollandiai Utrecht városából 25 darab egységes, csuklós Van Hool típusú járművet, így a rövid műszaki specifikálásuk után – a CNG autóbuszokat követően – ezek honosítása is lezajlott.

Az Inter Tan-ker Zrt. és a BKV Zrt. Autóbusz és Trolibusz Üzemeltetési Igazgatósága között 2014 januárjában megkötött rendelkezésre tartási szerződés eredményeként 15 db alacsonypadlós szóló Volvo autóbusz érkezett tartós használatra Társaságunkhoz.

Az esztendő utolsó hónapjában a BKV Zrt. megvásárolta azt az Ikarus 187V típusú csuklós autóbuszt, amely 2010 óta bérleményként teljesített szolgálatot a vonalainkon, valamint az előző év végén vásárolt 3 db Solaris midi autóbusz egy negyedik párját is.

Elkészült 9 db TW6000-es típusú villamos felújítása. A járművek műszakilag megbízható üzemeltetése érdekében végzett munkák jellemzően a forgóvázak gépészeti egységeinek, továbbá az elektromos berendezéseinek felújítását jelentette.

Az IK412.81 típusú trolibusz állomány felújítása folytatódott: a 2014-re tervezett 7 db jármű karosszéria- és vázszerkezeti, valamint gépészeti és villamos berendezések felújítása befejeződött.

A 412.81 GT kialakítása során a vázszerkezeti még javítható, de fődarab hiányos autóbuszok és a leromlott állapotú, de hajtásláncukat tekintve még használható trolibuszok egybeépítése valósult meg.

2 db IK 412.81 GT. BKV típusú trolibusz kooperációban történő gyártás technológiájának véglegesítése megtörtént, az IK Járműtechnika Kft. kivitelezésében a gyártás befejeződött. Az elkészült járműegységek próbafutásai és forgalomba állításuk a sikeres hatósági eljárás függvényében 2015-ben várható.

Tavasszal szerződést kötöttünk a Társaságunk 100%-os tulajdonában lévő leányvállalatunkkal, a BKV Vasúti Járműjavító Kft.-vel (VJSZ Kft.), amelynek értelmében az év végéig 20 darab Tatra T5C5 típusú villamoskocsin a ciklikus karbantartással egyidejűleg hajtáskorszerűsítés és utastéri arculati javítás is

történt. A szerződés az elkövetkezendő évekre lehetőséget biztosít arra, hogy a hagyományos Tatra járműállomány további darabjai is megújulhassanak. Társaságunk villamos járműállományának több mint 50%-át teszi ki ez a típus, melynek kiváltására a közeljövőben nincs mód. A felújítás következtében jelentősen csökkent az üzemeltetési költség (évi közel 1,8 m Ft). A szerződés lehetővé tette VJSZ Kft. termelési kapacitásának fokozottabb kihasználását is. A J-jelű javítási munkálatok között kaptak helyet a jármű szerkezetének és a forgóváz teljes felújításának elvégzéséhez szükséges tételek, beleértve a jármű bontását, karosszéria elemeinek javítását illetve cseréjét, és a jármű teljes összeállítását. Az eredeti Tatra T5C5K2 típusú villamos járművek műszaki tartalma (teljesség igénye nélkül: MATADOR ablaktörlő rendszer, motoros áramszedő működtetés, rozsdamentes lépcső, új műszerpult, új, osztott vezetőfülke ablakok, új vezető ülés, stb.) kerültek beépítésre. Az így létrejövő Tatra T5C5K2 F típusú villamos járművek műszaki tartalma további új, eddig nem alkalmazott tételekkel is bővült: új statikus átalakító; új, gondozásmentes akkumulátor; új ajtóvezérlő rendszer (CAN-bus); új típusú ajtók és ablakok; új központi diagnosztikai kijelző, mely számos vezetőpulton elhelyezett nyomógomb funkcióját és kezelését váltott ki. 2014-ben összesen 20 db járműkorszerűsítés megrendelésére került sor, amely az év végére maradéktalanul teljesült.

Elkészültek a tervek a Fogaskerekű járműveken a kerékpár-szállító férőhelyek bővítésre. Az elkészített átalakítási dokumentációt a Nemzeti Közlekedési Hatóság jóváhagyta.

HÉV személyszállító járművek fejlesztési irányai

- A HÉV személyszállító motorvonatai a 60-as évek technológiáját képviselik, ezért szükséges a motorvonatok üzembiztonsági korszerűsítése. A technológiai fejlődés lehetővé teszi, hogy a főbb alkatrészek korszerű változatát építsük be a járművekbe. Tekintettel arra, hogy a három típus (MIX/A, MX, MX/A) gyakorlatilag azonos, így egy átfogó korszerűsítési program a teljes járműparkot érintheti. A motorvonatoknál eddigi élettartamuk során átfogó korszerűsítő beavatkozás nem történt.
- A HÉV személyszállító járművek utasterének teljes megújítását és a kor igényeihez igazodó esztétikai és szolgáltatási színvonal biztosítását célozza meg az a projekt, melynek kivitelezése jelenleg is tart. Az első háromkocsis egység várhatóan 2015. második félévében áll forgalomba. Amennyiben az utas-elégedettségi vizsgálat kedvező eredménnyel zárul, úgy – egy újabb BKV Igazgatósági határozat alapján – indulhat meg a járművek sorozatos átalakítása. A program a tervezettek szerint 10 év alatt bonyolítható majd le.
- A személyszállító járművek hajtásvezérlési rendszere hagyományos alkatrészekből, pl. elektromechanikus vagy elektro-pneumtaikus kapcsolókból, ellenállásokból épül fel, amelyek üzemét az energiatakarékosság, üzembiztonság szempontjából vizsgálva ma már nagy mértékben gazdaságtalan üzemeltethetőség jellemzi, így a hajtásrendszer korszerűsítése egy indokolt célkitűzés.

Előzetes elemzések alapján IGBT-s egyenáramú szaggató alkalmazásával a jelentős energiaveszteséget okozó indító-ellenállások és a karbantartás igényes elektromechanikus kapcsolókészülékek kiválthatóvá válnak a HÉV (MX és MXA típusú) járműveken, amely energia megtakarítással is járna.

M3 járműkorszerűsítés

2014. október 3-án adtuk be a Nemzeti Közlekedési Hatóság részére az „Elvi típusengedély műszaki dokumentációjának módosítása” tárgyú dokumentációt, melyet a Hatóság 2014. október 16-án elfogadott.

Villamos infrastruktúrán végzett egyéb felújítási munkák

A vonali infrastruktúra hálózaton történt egyéb felújítási munkák:

- Márciusban két vasárnap a nagykörúton meglévő üzemveszélyes pályahibák javítása több helyszínen (Margit krt., Szent István krt., Erzsébet krt.).

- Április 7-10-ig a Fogaskerekű vasút vonalán a Mátyás király úti útátjáró javítása a Széchenyi-hegy és Gyöngyvirág megállóhely között.
- Április 26-án a 41-es villamos vonalán a Fülöke utcai megálló jobb vágányában a teljes felépítmény (sín, kapcsolószer, betonalj, ágyazat) cseréje.
- Május 25-én az 51-es 52-es villamos vonalán a XX. kerület Pesterzsébeti szakaszon a Jókai Mór utca – Határ út között a K1604-es balos elektromos kitérőben 2 db félváltó cseréje.
- Május 31-én a IX. kerület Soroksári – Dandár út útátjáró környezetében síncseréje.
- Június 1-én a XI. kerület Móricz Zsigmond körtéri elosztó kitérő mindkét fél váltójának cseréje.
- Június 2-6-ig a Népszínház utcában (II. János Pál pápa tér – Teleki tér között) aszfaltozás, vágányburkolat cseréje.
- Június 14-15-én a Hungária körút – Őrház között tápkábel pótlás a 37-es villamos vonalán.
- Július 18-19-én az 59-es villamos vonalán, a Szent János kórházi végállomás hurokvágányában ívsínek cseréje.
- Augusztus 26-tól szeptember 1-ig a 41-es villamos vonalon, Budafok elágazás – Kamaraerdő között tápkábel pótlás.
- Október 24-26-ig a Nagykörúton az Aradi utcai vágánykapcsolat és a Széll Kálmán között több helyszínen pályamunkák végzése az elmaradt nagykörúti felújítás miatt.

Pályafelújítás

M3 Újpest városközpontban kitérők síncseréje

A 3-as metró vonalán, az Újpest-Központ végállomásnál a szerelvények fordulását biztosító négy csoport kitérő és a hozzájuk kapcsolódó sínek erősen elhasználódtak, a nagyfokú igénybevétel miatt azokon legyűrődések, kitöredezések keletkeztek. A biztonságos, menetrendszerű metró üzem fenntartásához elengedhetetlen volt ezek vasanyagainak kicserélése. A munkák során az április 25-28., valamint a május 2-5. közötti hétvégi vágányzárakban összesen négy csoport kitérő és a hozzá kapcsolódó 140 vágányméter sín cseréjére került sor, aminek köszönhetően a szerelvények biztonságos, gyors fordítása hosszú távra megoldódott. A vágányzári munkák határidőre rendben lezajlottak, a menetrendi forgalom fennakadás nélkül beindult. Az utómunkákat követően a műszaki átadás-átvétel 2014. június 3-án megtörtént.

M3 vonalon síncserék

Az M3 vonalán a 17000 méter sín cserére került sor a Határ út és a Nyugati pályaudvar állomásai közötti szakaszon. A felújítási munkák június 18-án kezdődtek, és döntő részben az éjszakai üzemszüneti időben zajlottak, amelynek eredményeként megszűntek a leromlott pályaállapot miatti sebességkorlátozások, így rövidebb lett az utazással töltött idő. A síncserével az M3-as metró biztonságos közlekedését kívántuk biztosítani a teljes pályafelújítás megkezdéséig.

Nagypaneles vágányfelújítások

42-es villamosvonal

A 42-es villamos vonalán, a XIX. kerület Ady Endre út, Ferde utca – Tálás utca között 698 vágányméter nagypaneles vágány épült át. A vágányfelújítás munkái 2014. június 1-jén kezdődtek és június 23-án befejeződtek. A zavartalan, gyors és biztonságos forgalmi közlekedés érdekében a régi nagypaneles vágány helyett teljesen azonos, új felépítmény (új panel, szorítógumi, alátétlemez) készült. A vágány

felújítási munkák a BKK Közút Zrt. Ady Endre úti útépitési munkáival, összehangoltan történtek. A beruházás megvalósulásával a villamos- és gépjármű közlekedés biztonságosabb és gyorsabb lett.

18-as villamosvonal (Krisztina krt. és Alagút utca kereszteződésében)

A 18-as villamos vonalán az I. ker. Krisztina krt. és Alagút utca kereszteződésében 123 vágányméter nagypaneles villamos vágány cseréje valósult meg. Az útátjáróban lévő elhasználódott panelek a villamos vágányt keresztező közúti forgalomra jelentettek balesetveszélyt, amely a vágánycserét követően megszűnt.

14-es villamosvonal (István tér, Frangepán utca, Lehel tér)

A Lehel úton, a Lehel tér - Bulcsú utca között 384 vágányméteren valósult meg nagypaneles vágánycsere. A pályafelújításához szükséges Lehel téri kettős vágánykapcsolat a VJSZ Kft. kivitelezésében készült. A 14-es villamos Lehel téri végállomásának körzetében végrehajtott nagypaneles vágányfelújításhoz kapcsolódóan a végállomás kulcsfontosságú eleme, a villamosok megfelelő vágányra történő ki- és beállítását lehetővé tévő, speciális geometriájú (kifordított) kettős vágánykapcsolat cseréjét elvégezte a megbízott vállalkozó.

62-es, 69-es villamosvonal

A 62-es, 69-es villamos vonalán az Erzsébet királyné útján, a Nagy Lajos király útja – Fűrész utca között 600 vágányméter nagypaneles vágányépítési munka valósult meg.

A BKK Zrt. nagyprojektjeinek vágányzárához kapcsolódó pályafelújítások

3-as, 62-es, 69-es villamosvonalak, Erzsébet királyné útja – Nagy Lajos király útja csomópont

A BKK Zrt. a 3-as villamos EU-s finanszírozású felújítási munkáihoz igazodó vágányzári időben elvégezte a 3-as, 62-es és 69-es villamos vonalak elágazó kitérőkomplexumának felújítását az Erzsébet királyné útja – Nagy Lajos király útja kereszteződésében. Ennek köszönhetően egy forgalmi szempontból kulcsfontosságú, de a 3-as villamos EU-s projektjéből kimaradt komplex felújítás, ami növeli a forgalombiztonságot. A vágányzár ideje alatt 6 csoport kitérő, 3 csoport átszelés, valamint a köztük elhelyezkedő 100 vágányméter hosszúságú íves vágányt cseréltünk ki.

3-as villamosvonal, Gyáli úti útátjáró

A BKK Zrt. megbízott vállalkozója felújította a 32 vágányméter hosszúságú, az Egresdő utca és a Gyáli út kapcsolatát megteremtő, egyirányú, két sávós közúti útátjárót, ezzel elősegítve a hosszú távú biztonságos vasúti közlekedést.

14-es villamosvonal, Béke úti vágányfelújítás

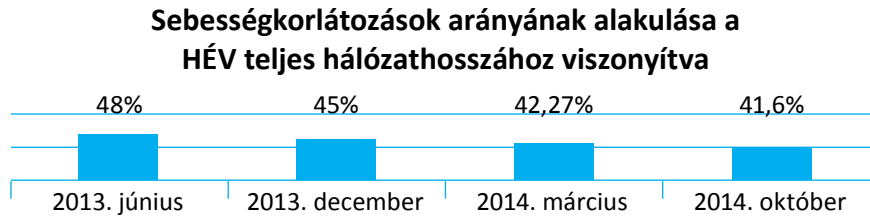
A 14-es villamosvonal Béke úti szakaszán, a Frangepán utca és a Gyöngyösi utca között leromlott műszaki állapotú vasúti infrastruktúra felújítása befejeződött. A beruházás keretén belül 2730 vágányméter épült át teljes zúzottkő ágyazat és részleges síncserével a Fáy utca és a Gyöngyösi utca között, és 2960 folyóméter felsővezeték hálózat újult meg a Frangepán utca és a Gyöngyösi utca között. A beruházás eredményeként lassújelek szűntek meg a vonalon, valamint jó minőségű útátjárók segítik a közlekedést. A villamosforgalom az előzetesen tervezett időben 2014. június 10-én megindult a felújított szakaszon.

HÉV vonalakon felújítások (pálya, felsővezeték, biztosítóberendezés)

A H8 HÉV, Cinkota állomás, Cinkota kocsiszínbén három csoport kitérő cseréje, tápkábel védelmi rendszer telepítése (H5 HÉV Békásmegyér – Budakalász, Csillaghegy, Pomáz, H9 HÉV Csömör és a H8 HÉV Cinkota – Kistarcsa szakaszokon), valamint felsővezeték tartó oszlopok cseréje valósult meg.

Pályafelújítás

A BKV Zrt. által üzemeltetett elővárosi (HÉV) vasúti pályák és műtárgyak műszaki állapota romlásának mérséklésére fokozott fenntartási programot indított a HÉV szakterület. A jogszabályokban előírt, forgalombiztonsági szempontból szükséges feladatok végrehajtására 2013 októberétől kezdődően többlet erőforrást kapott. Ennek eredményeképpen csökkenteni lehetett a HÉV hálózaton a sebességkorlátozásokat.



A H6 ráckevei HÉV vonal Torontál utcai közúti-vasúti szintbeli átjáró műszaki állapota miatt szükséges rekonstrukciós munkát 2014 októberében sajáterős beruházás keretében soron kívül elvégezte a BKV Zrt. Így a korábbi jelentős sebességkorlátozás megszűnt, és a pályaszakasza újra járhatóvá vált 60 km/h-s sebességgel.

M2 Siemens biztosítóberendezés és vonatvezérlő rendszer

Az M2 vonalra lefolytatott használatbavételi és típusengedélyezési eljárás során a hatóság 2014. április 30-ig kiadta az ideiglenes használatbavételi engedélyt, az AM5_M2_ATC típusengedélyt és a 22 db Alstom szerelvény üzembehelyezési engedélyt, ezzel a BKV Zrt. minden szükséges engedélyt megszerzett az ideiglenes használatbavételi engedélyben meghatározott egyéves forgalmi próbaüzem lebonyolításához. A BKV Zrt. a forgalmi próbaüzemet 2014. május 1-jén üzemkedtetel megindította, elindítva ezzel a rendszer rendelkezésre állásának mérését. Az engedélyek kiadását követően tovább folytatódott a finomhangolás, az előkészített módosítások tesztelése, majd a szoftverek feltöltése.

Áramellátási munkák

M2 metróvonalon 3. sínburkolat kiépítése az állomási peronok alatt

Az M2 vonalra forgalomba állított Alstom motorvonatok fékezésakor az úgynevezett „ellenáramú féküzemben” elektromos áramot táplálnak vissza a hálózatba, a harmadik sínbe. Baleset esetén hiába kapcsolják le a transzformátor oldali megszakítót, a vonat oldal felől továbbra is megkapja a visszatáplálást a 3. sín a fékezés befejezéséig. Abból a célból, hogy a megállóperonokról véletlenül, vagy szándékosan a vágányok közé esett személyek érintés esetén ne szenvedjenek áramütést, a meglévő harmadik sín burkolat nyitott oldalát szigetelő anyagú műanyag burkolattal láttuk el. A munkavégzés során, a 11 db állomás 25 db peronján, összesen 2878 méter szigetelő műanyag burkolatot helyeztünk el az állomási peronok alatt.

Budafok áramátalakító 600V-os elosztó berendezésének felújítása

A Budafok áramátalakító a dél budai villamos vonalak energiaellátását biztosítja. Az áramátalakító 600V-os pozitív elosztó berendezése közel 40 éves, állapota leromlott. A 18-as villamos vonalának meghosszabbításakor az elosztó egyik fele külső beruházás révén felújításra került. 2014-ben a még fel nem újított rész is felújításra került, ezáltal az üzemvitel biztonságos, a műszaki megoldás egységes lett.

Nagykörúton trolibusz-villamos felsővezeték keresztezés felújítása

A nagykörúti villamos felsővezeték 5 helyen keresztezi trolibusz felsővezeték. A villamos forgalomra való tekintettel ezen kereszteződések alatt – a körúti forgalom gyorsítása érdekében – emelt (35 km/h-s) sebesség engedélyezett. Az elmúlt néhány évben a keresztezési szerkezetek (keresztezési öntvények, átvezető szorítók, stb.) teljes mértékben elkoptak, utánállításuk, besabályozásuk már nem lehetséges.

Igényként merült fel a 2011. május 1-jét követő forgalmi változás (folyamatos éjszakai üzem) következtében kis karbantartás igényű villamos-troli kereszteződések kialakítása, amelyeken az áthaladás sebessége: villamos irány 50 km/h, troli irány 30 km/h. A 4-6-os villamosok forgalmára való tekintettel a kiszigetelést úgy kell kialakítani, hogy a villamos irány legyen folyamatos. A projekt keretében 2014-ben megvalósult a Teréz körút – Podmaniczky utca kereszteződésénél a trolibusz-villamos felsővezeték keresztezés felújítása.

Az átviteli veszteségek csökkentésére irányuló beruházások (kábelcsere, transzformátorok beszerzése)

Az átviteli veszteségek csökkentésére transzformátorok beszerzése, telepítése zajlott Szépilep, Kispeszt, Kvassay, Pestlőrinc, Szörény, Villányi, Pomáz, Kavicsbánya áramátalakítóban.

Távközlési és biztosítóberendezés

M3 metróvonal – SEL 700 váltóhajtómű felújítás

Az M3 metróvonalán 10 db Lorenz SEL 700-H típusú váltóhajtóművet újítottunk fel. A vonatforgalom biztonságának fenntartása érdekében a beruházás során a gyártó által garantált állítási számokat meghaladó váltóhajtóműveket újítottunk fel.

M3 metróvonal – szigetelt sín generátor/modulátor felújítás

Az M3 metróvonalon üzemelő 69 db 125 Hz-es GEN/MOD az üzembe helyezéstől kezdve folyamatosan működik. Az egységek felújítása közlekedésbiztonsági kérdés. 2014-ben 32 db szigetelt sín generátort/modulátort újított fel a BKV – ezáltal a biztonságos járműérzékelés megőrzése még legalább 15 évre biztosított.

A váltóhajtóművek valamint a GEN/MOD egységek megbízható működése a zavartalan és biztonságos metróközlekedés alapvető feltétele.

Gázüzemű (CNG) autóbuszok üzemeltetési feltételeinek megteremtése

A Van Hool A330 típusú CNG autóbuszok fogadási feltételeinek megvalósítására két szerelőállást építettünk ki a törvényi szabályozás szerint.

III. fokú hídvizsgálat alapján elrendelt azonnali hídfelújítások a Fogaskerekű vonalán

2014. augusztus 21-én kezdődött a Fogaskerekű vasút (60V) vonalán a három rossz műszaki állapotban lévő acél vasúti híd (Városmajori híd, Béla király úti híd, Művész úti híd) felújítása. A teljes rekonstrukció 63 nap vágányzár mellett valósult meg. Az elrozsdásodott hídszerkezeteket daruzásos technológiával emelték, a szállítások – a hidak méretei miatt – különleges járművel és rendőri kísérettel zajlottak. A műhelybe szállításnak köszönhetően a fémszerkezetek felújítása a lakosság zavarása nélkül valósulhatott meg, az építési helyszínen csupán a hídfők és azok közvetlen környezetének felújítása történt. A hidak fémszerkezeteit megerősítettük, valamint megújult a teljes korrózióvédelmi bevonat. A hidak új hídfákat, sarukat és védőhálót kaptak, az előírásoknak megfelelő korlátok és vizsgálólépcsők épültek ki. A hídfők kő- és téglafelülete is megújult.

A felújított hídnak köszönhetően lehetővé vált a fogaskerekű biztonságos továbbközlekedése, a Művész úti hídra korábban kihelyezett lassújel megszűnt. A több mint száz éves, felújított hidakra a XII. kerület és Társaságunk méltán lehet büszke.

M3 metróvonal átfogó rekonstrukciójának előkészítése (tűzivíz hálózat felújítás)

Az M3 Budapest leghosszabb metróvonal, amely jelenleg Kőbánya-Kispest MÁV állomás és Újpest-központ végállomások között üzemel. A vonal építési hossza 17,3 km, melyből 15,5 km alagúti szakasz. A forgalmi vágányok hossza 16,3 km, az állomások száma a végállomásokkal együtt 20 db, az átlagos

állomástávolság 866 m. A több mint három évtizedes működés alatt az építmények és a bennük lévő műszaki berendezések (infrastruktúra) erősen elhasználódtak, felújításuk halaszthatatlanná vált.

Némely szakaszokon azonban a rekonstrukció megkezdésétől függetlenül el kell végezni a felújítást. 2014-ben a Ferenciek tere és környező vágányszakaszokon a meglévő vízhálózat felújítása megvalósult. Az M3-as metróvonalon lévő tűzcsaphálózat nyomásértéke az új OTSZ előírásai szerint nem volt alkalmas a tűzoltóságnál bevezetett új típusú tűzoltó berendezésekkel, eszközökkel történő tűzoltásra. A Ferenciek tere és környező vágányszakaszokon az új tűzivíz hálózattal a keletkezett tüzek hatékonyan megfékezhetők. A szociális és technológiai vízhálózat felújítással pedig a hálózat rendeltetésszerűen használhatóvá vált.

Év közben felmerült, üzemeltetéshez szükséges beruházás (Dél-pesti autóbusz telephely üzemanyag-ellátó bővítése)

A telephelyen a gázolaj külső értékesítésének feltételeit 2010-ben kiépítettük és az értékesítést a szükséges engedélyek birtokában beindítottuk. Az erre a célra létesített kútoszlopról az értékesítés kiszolgálása 6:00-tól 18:00-ig történt, majd a mágnes kapcsoló segítségével az adatrögzítést egy másik tankoló automatára csatlakoztatva a telephelyi járművek tankolására szolgált. A NAV a későbbiekben a kereskedelmi pénztárgép és a kútoszlop 24 órás online kapcsolatának hiányára hivatkozva, nem járult hozzá, hogy a kutat kettős funkcióként üzemeltessük. Ezért a belső tankolási kapacitás biztosítása céljából egy új – kizárólag a belső tankolást biztosító - kútoszlopot kellett telepíteni a szükséges kiegészítő munkálatokkal együtt.

Troli mosó-szennyvízkezelő bővítése

A megnövekedett járműmosási igények miatt a meglévő 2 köbméter/óra kapacitású szennyvízkezelő berendezés már nem volt elegendő, valamint a „B” épületben történő gőzborotvás alváz- és alkatrész mosás szennyvize nem volt bekötve a kezelő rendszerbe. A tervezést és az engedélyek beszerzését követően az átalakítást elvégeztettük, így a szennyvízkezelő kapacitása 10 köbméter /óra teljesítményre bővült.

Kőbánya áramátalakító épület statikai megerősítése

Illeszkedve a BKK által lebonyolított 1-es 3-as villamos pályafelújítás vágányzári idejéhez, és az áramátalakító technológiai korszerűsítéséhez, az épület statikai megerősítését annak kiürített és feszültségmentesített állapotában végeztük el. Az épületen belül új padozatot készítettünk, mivel az új elektromos szekrények más méretű fogadószerkezetet igényeltek, mint a régiéek voltak.

Egyéb infrastruktúra felújítás

Zugló villamos kocsiszín fűtésrendszerének korszerűsítése során 2db új kazánházat és új berendezéseket telepítettünk az elavult fűtési rendszer helyett. A rekonstrukció eredményeként jelentős energia és vízmegtakarítás mérhető.

Csepel járműszerelő csarnok felújítása

A beruházás célja az üzemeltelési feltételek biztosítása, az Országos Munkavédelmi és Munkaügyi Főfelügyelőség Közép-Magyarországi Munkavédelmi Felügyelőségének határozatában rögzített hiányosságok megszüntetése. Megvalósult a járműszerelő csarnok elhasználdott felülvilágító ablakainak cseréje, a faltokban hulló, salétromos belső oldalfalvakolat javítása, teljes festés-mázolási munkákkal, 4 db botlászveszélyes, olajsárral erősen szennyezett szerelőakna teljes felújítása, aknafűtéssel, lámpatestek cseréjével, csurgalékvíz elvezetéssel, műgyanta burkolat készítéssel és a homlokzati nyílászárók fölötti áthidalók megerősítése.

A beruházásnak köszönhetően teljesítettük a Hatósági kötelezéseket, javultak a munkakörülmények és az épület állagmegóvására is sor került.

The background of the entire page is the European Union flag, featuring a blue field with twelve five-pointed gold stars arranged in a circle. The flag is shown with a slight wave, giving it a three-dimensional appearance. A solid blue horizontal bar is positioned at the top, containing the title text in white.

Európai Unió projekt

Európai Unió projekt

2014-ben is folytatódtak a BKK vezetésével zajló, a BKV Zrt. eszközein megvalósuló európai uniós finanszírozású közlekedési projektek.

1-es és 3-as villamosvonalak továbbfejlesztése

Az 1-es és 3-as villamosvonalak rekonstrukciója során Budapest két kiemelt fontosságú, környékű villamosvonalának felújítása valamint az 1-es villamosvonal meghosszabbítása történik meg a Rákóczi hídon keresztül a Fehérvári útig.

1-es villamosvonal

Elkészült a pálya korszerűsítése, a szükséges korrekciókkal együtt a Bécsi út – Kerepesi út közötti szakaszon; megtörtént a megállóhelyek akadálymentesítése; a vonal meghosszabbítása a Rákóczi hídtól a Budafoki útig.

A Bécsi úti végállomás – Puskás Ferenc Stadion között felújított szakaszon átépült 13,4 kilométer villamospálya, 24 megállóhely, 16 500 m felsővezeték, 6 db személyfelvonó és 3 db mozgólépcső épült, valamint megvalósult 7 áramátalakító állomás részleges korszerűsítése. Új vonalszakasz épült ki a Rákóczi híd – Szerémi út – Hengermalom út útvonalon a Fehérvári útig, 3,2 pályakilométer villamospálya, 5 új megállóhely, 6400 m felsővezeték, 2 db személyfelvonó és 2 új áramátalakító állomás létesítésével.

A Kivitelező a Vörösvári úti végállomás és a Kerepesi út közötti szakaszon befejezte az utasforgalom beindításához szükséges munkákat. 2014. november 19-én a teljes vonalon megindult a korlátozott szolgáltatási szintű forgalom, a buszpótlások megszűntek. A szakasz műszaki átadás-átvételi eljárásának lezárása 2014. december 18-án megtörtént, a hibajavítások és hiánypótlások határideje 2015. január 18-a.

A MÁV-vonalak fejlesztéséhez kapcsolódóan a Kacsóh Pongrác útnál és a Soroksári útnál kiépítésre kerültek az átszállási lehetőségek, és a vonalhosszabbodás miatt új járműveket szerzünk be.

A Rákóczi hídon és a budai oldalon a Fehérvári útig elkészültek a villamos pálya és az áramellátási munkák, a vágány és a felsővezeték hálózat szabályozása megtörtént, befejeződtek az út- és járdaépítési munkák is.

3-as villamos meglévő szakaszának korszerűsítése

A projekt a 3-as villamosvonal teljes pályafelújítását, valamint ehhez kapcsolódóan a vonal peronjainak korszerűsítését tette lehetővé.

A villamospálya és az áramellátási rendszer részleges felújítása során 9,2 km hosszan vágányfelújítás történt, 8000 m felsővezeték épült, új végállomási jelző-, indító berendezés létesült a Mexikói úti végállomáson, megtörtént 7 db áramátalakító állomás korszerűsítése, 34 megállóhely átépítése, és a Mexikói úti végállomás teljes peron lefedéssel.

2014. november 30-án üzemkezdettől a teljes vonalon megindult a villamos közlekedés, bevezettük a korlátozott szolgáltatási szintű forgalmat. A Kivitelező az utómunkálatokat, az utasforgalmat nem akadályozó befejezési munkákat, valamint az üzemeltető által jelzett hibák javítását elvégezte. A Mexikói út – Thököly út közötti és az Üllői út – Gubacsi úti végállomás közötti szakasz műszaki átadás-átvételi eljárás lezárása 2015. január 29-én megtörtént.

Alacsonypadlós villamos és trolibusz járműbeszerzés Budapesten

A projekt célja a műszakilag elavult villamos- és trolibusz járműpark cseréje, az alacsonypadlós járművek nagyobb arányú megjelenése elsősorban az uniós forrásból felújított vonalakon. A projekt keretében átépítésre kerül a Hungária, a Budafok és a Száva kocsiszín is.

Mindhárom kocsizín felújításának építészeti mérnöki és tervezési munkáira az engedélyezési és a kivitelezési tervek elkészültek. A kocsizínek kivitelezési tervei elkészültek. A Száva és a Hungária kocsizínek kivitelezési munkákra vonatkozó közbeszerzési eljárás nyertes kivitelezője a Colas Alterra Zrt.

2013-ban lezajlott a közbeszerzés a villamos és trolibusz járműbeszerzési projektben. A villamos járműbeszerzés nyertese a CAF. A prototípusjárművek gyártása szeptemberben megkezdődött, az első villamos 2015. március közepén érkezett Budapestre.

A trolibusz járművek beszerzésére kiírt első közbeszerzési eljárásra két ajánlat érkezett. A nyertes a Skoda Solaris.

Budai fonódó villamosközlekedés megteremtése

A Budai fonódó villamosközlekedés kialakítását követően a budai villamos vonalakon egységes, átszállásmentes kapcsolatok jönnek létre Észak-, Közép- és Dél-Buda között. 2014. szeptember 9-én aláírásra került a Vállalkozási szerződés. A Vállalkozó a Bem-Tram Konzorcium, melynek vezetője a Swietelsky Vasúttechnika Kft., tagjai a STRABAG Általános Építő Kft. és a KÖZGÉP Zrt. A teljesítési határidő a szerződés aláírásától számított 480 nap.

A Beruházás kezdeti szakaszában a Széll Kálmán téri és Bem rakparti ágot érintette. A Széll Kálmán téri ágon a közműkiváltással kezdődtek a munkálatok, a Bem rakparti ágon a szentendrei HÉV vonal földalatti szakaszának átépítésével.

A projekt keretében a Széll Kálmán tér teljes építészeti és közlekedési megújításon esik át. A munkák során átépítésre kerülnek az autóbusz-végállomások és villamosmegállók, az akadálymentesítéssel javulnak a közlekedési viszonyok és az átszállási kapcsolatok, nő a zöldfelületek aránya, illetve megteremtődik a lehetősége a fogaskerekű villamosvasút új, Széll Kálmán téri végállomásának kialakításához. Ezen felül új mozgólépcső és lift kiépítésére is sor kerül.



Elektronikus jegyrendszer

KN

KALAUZ NELI KÜLI KÖZLEKEDÉS
BEVEZETÉSEVEL KAPCSOLATOS
JEGYKEZELÉSI BEMUTATÓ

VILLAMOS-VONALÉGY

Érvényes a villamos, trolis és
falodalatti vonatokra, vala-
mint a HEV-en a főváros
közigazgatási határáig belül
egyszeri utazásra

7	4	1
●	5	2
●	6	●

004 V. 1.- Ft

KN

KALAUZ NELI
BEVEZETÉSEVEL
JEGYKEZELÉS

AUTÓBUSZ
Érvényes a
szingli és
egyszeri utazásra

Elektronikus jegyrendszer

A BKK Igazgatóságának október eleji ülésén született döntés alapján, Tarlós István főpolgármester jelenlétében 2014. október 8. napján aláírták a fővárosi elektronikus jegyrendszer kiépítésére és üzemeltetésére vonatkozó szerződést a német Scheidt & Bachmann céggel a Főpolgármesteri Hivatalban. A teljes rendszer 2017-re kerül bevezetésre, lépcsőzetesen, több ütemben. A projekt kapcsán lezajlottak az egyeztető tárgyalások a BKK és a BKV között. A folyamatokra, kötelezettségvállalásra, a Közszolgáltatási Szerződést érintő hatásokra, finanszírozásra az együttműködési megállapodás elkészült, annak végleges szövegét a BKV Zrt. Igazgatósága elfogadta. A BKK és a BKV szakterületei folyamatosan egyeztetik a teendőket.



Autóbusz és trolibusz



Közlekedés

Autóbusz és trolibusz

Járműállomány alakulása

A BKV célja a kiöregedett, túlfuttatott járműpark megújítása Autóbusz és Trolibusz Üzemeltetési Igazgatóság tekintetében is a rendelkezésre álló források maximális kihasználása mellett. 2014-ben számos használt, de korához mérten megkímélt állapotú korszerű alacsonypadlós, klimatizált, a BKK megrendelői igényeit is maradéktalanul kielégítő autóbusz beszerzése mellett új járműveket is forgalomba állítottunk.

5 db Mercedes Citaro forgalomba állítása

Meglévő keretszerződésünk terhére vásárolt 9 db használt Mercedes Citaro flotta következő 5 darabja került állományunkba januárban. Az autóbuszok a már megszokott külső fényezésen túl az ülések átkárpitozását, ajtónként egy darab elektronikus jegykezelő készüléket és borostyán színű LED-es kijelzőket kaptak. Elláttuk a járműveket – a rongálások megelőzése érdekében – az üvegek védőfóliázásával, a belső felületek nano-technológiás védelmével, valamint elsőként a járműparkunkban fedélzeti kamerarendszerrel. A 2005-ben gyártott autóbuszok 12 méter hosszú, szóló, alacsonypadlós, háromajtós, városi kivitelűek, légkondicionálóval és Euro III minősítésű dízelmotorral rendelkeznek.

3 db Mercedes-Benz 515 Sprinter minibusz vásárlása

A Megrendelő szervezet a Főváros XVII. kerületében új szolgáltatásként elindította a Telebusz rendszert, így a kisforgalmú, szűk utcákat is be lehetett kapcsolni a közösségi közlekedés vérkeringésébe. Ehhez a BKV Zrt. 3 db speciális felépítménnyel rendelkező mini autóbuszt vásárolt Franciaországból. A szolgáltatás október elején indult meg a 297-es és 298-as Telebusz vonalakon. A járműveket Cinkota Divízió üzemelteti, és elsősorban az igényvezérelt közösségi közlekedés kiszolgálására alkalmazzuk őket. Ennek lényege, hogy a frekventált utasforgalmú időszakokban a meghirdetett fix menetrend szerint a teljes vonalon végigközlekednek, azonban az ezen kívüli – napközbeni és esti – időszakban csak akkor indulnak el, ha erre telefonon, vagy a végállomáson a járművezetőnél utazási igény mutatkozik.

4 db Solaris Urbino 10 midi autóbusz beszerzése

A midi buszok a beszerzése a selejtérett IK405-ös midibusz flotta megújításának kezdeti lépése. Összesen 3 db állt forgalomba a típusból, és az opcióként fennmaradó 1 darab járművet pedig tervezetten a 2015-ös évben fogjuk utasforgalomba állítani.

37 db Van Hool A330 CNG autóbusz forgalomba állása

A 2013. évi sikeresen lezajlott beszállítást és a VJSZ Kft. által végzett honosítási munkálatokat követően 2014. április 2-től jelentek meg először a főváros utcáin a sűrített földgázüzemű autóbuszok. A használtan beszerzett 37 darab CNG meghajtású jármű a flottamegújításon túl a környezettudatosság és az alacsony károsanyag-kibocsátás jegyében érkezett hozzánk, mellyel nagymértékben hozzájárulunk Budapest környezeti állapotának, a budapestiek életminőségének javulásához. A járműveket 2004 és 2008 között gyártották, futásteljesítményük és beszerzési áruk is rendkívül kedvezőnek mondható. Külső megjelenésükben teljesen illeszkednek a megújuló fővárosi járműflottához.

12 db Van Hool A330 CNG autóbusz beszerzése és honosítása

A kedvező üzemeltetési tapasztalatokat és az alacsonypadlós járműflottánk további bővítését szem előtt tartva Társaságunk 2014 folyamán további 12 db jó állapotú használt, de keveset futott Van Hool New A330 CNG szóló autóbusz beszerzését bonyolította le. A járművek a svájci Lausanne-ból érkeztek a fővárosba, melyek a járműspecifikus honosítási folyamatot és FUTÁR utastájékoztató rendszerrel történő felszerelést követően 2015 első negyedévében állnak az utazóközönség szolgálatába.

3 db + 15 db új Ikarus 127V típusú autóbusz beszerzése PKD konstrukcióban

2014 májusára elkészült az első PKD konstrukcióban összeszerelt Ikarus 127V típusú szóló, alacsonypadlós, az Euro V-ös környezetvédelmi normáknak megfelelő autóbusz. A PKD konstrukció lényege, hogy a gyártó csak a jármű karosszériáját készíti el. A minden elemében új autóbusz tehát alkatrészek formájában érkezett Társaságunkhoz, az összeszerelést, a fényezést, a belső tér kialakítását azonban a BKV Zrt. munkatársai végezték. Utasaink részéről az autóbuszokat illetően pozitív, elismerő vélemények érkeztek. A járművek utasterét kényelmesnek, tágasnak találják – babakocsi, kerekesszék jól elhelyezhető, mozgatható –, a jármű belső kialakításáról, esztétikájáról ugyancsak kedvező visszajelzéseket kaptunk. A folyamatosan futtatott első három autóbusz tapasztalatait mérlegelve a BKK és a BKV Zrt. 2014 júliusában kezdeményezte az opcionálisan megrendelhető további 15 darabos mennyiség lehívását. Ezzel 2014-ben az autóbusz járműflotta 18 db korszerű, magyar gyártású, új autóbuszsal gyarapodott. Az autóbuszok megfelelnek az aktuális legmagasabb környezetvédelmi normáknak, és a Megrendelő szervezetünk által új járművekkel szemben támasztott elvárásokat is teljesíti. Ilyenek pl. a 15 napon keresztül rögzítő kamerarendszer, az automatikusan visszazáródó ajtók, az LCD monitoros fedélzeti utastájékoztatók, vagy a hátsó széles kijelző.

2 db Ikarus 412 GT trolibusz kialakítása

A zéró emissziós járművek arányának növelése a közösségi közlekedésben a BKV Zrt. számára is rendkívül fontos. Az elmúlt időszakban a meglévő trolibusz járműpark összetétele miatt a menetrendi igényeket enyhe mértékben felülmúló járműkiadással tudtuk csak kielégíteni, mivel csuklós trolibuszból több, szőlőből azonban kevesebb állt rendelkezésre. Adódott tehát a lehetőség, hogy az újabb vázfelújításukhoz közeledő Ikarus 280 GVM csuklós trolibuszok hajtáslánca egy korszerű, de csupán szóló, alacsonypadlós karosszériába kerüljön beépítésre. Erre a célra kiválóan alkalmasnak bizonyultak a közelmúltban kivont Ikarus 412-es autóbuszok, amelyeknek így csak a vázszerkezetét kellett felújítani, a gépészeti felújításuk elmaradhatott. Ennek a két (autóbusz és trolibusz) típusnak az egyesítéséből keletkezett az új járműtípus, amely a vázszerkezet felújításán, a hajtáslánc felújításán és szükséges korszerűsítésén túl az utastéri megjelenésében is a legmodernebb elvárásoknak felel meg. A járművek belső megjelenése a közeljövőben szállítandó új beszerzésű trolibuszokhoz hasonlóan új üléshezattal, piros színű kapaszkodókkal, modern utastájékoztató eszközökkel lettek kialakítva. Az újszerű trolibuszokat úgy alakítottuk ki, hogy teljes terhelés mellett legalább 4 km-ig önjárásra is képesek legyenek.

25 db Van Hool AG300 csuklós autóbusz beszerzése és honosítása

2014 nyarán összesen 25 darab Van Hool New AG 300 típusú alacsonypadlós csuklós autóbusz érkezett Társaságunkhoz, melyek honosítási folyamatukat és FUTÁR szerelésüket követően 2015 elején állnak forgalomba. A honosítási eljárás során az autóbuszok új külső fényezést, új üléskárpitokat és új kijelzőket kaptak. Az előre kijelölt ablakokat nyithatóra cseréltük, elektronikus jegykezelő készülékekkel láttuk el a járműveket és a meglévő kamerák felhasználásával a fedélzeti megfigyelő rendszer egy egyszerűbb kivitelét is telepítettük a buszokra. A járműveket kiváló műszaki állapotban sikerült megvásárolnunk, alacsonypadlós, Euro 3-as besorolású motorral rendelkeznek. Üzemeltetési feladatokat Van Hool típusú autóbuszokról lévén szó Dél-Pest Divízió látja el.

1 db Ikarus 187V csuklós autóbusz megvásárlása

2010-ben tesztautóbuszként, majd 2012 nyara óta napi rendszerességgel találkozhattak utasaink a 7-es autóbusz vonalán az Ikarus 187V típusú, világoskékre fényezett alacsonypadlós autóbuszsal. A járművet egy partnerünkkel fennállt szerződés alapján üzemeltette Társaságunk cserejárműként egészen 2014. decemberig, amikor is megvásároltuk az autóbuszt.

15 db Volvo-Alfa Civis 12 szóló autóbusz

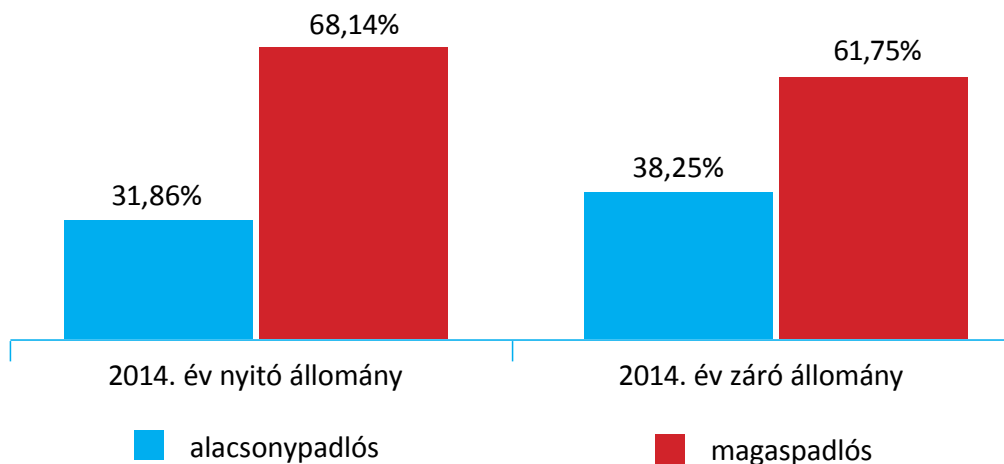
Az Inter Tan-ker Zrt. és a BKV Zrt. között 2014 januárjában megkötött rendelkezésre tartási szerződés eredményeként 15 db alacsonypadlós szóló Volvo autóbusz érkezett tartós használatra Társaságunkhoz. A járművek 2014. március 3-ai forgalomba állásukat megelőzően a budapesti igényeknek megfelelő „honosítási” folyamaton estek át, mely többek között magában foglalta a Skyblue fényezést, a FUTÁR rendszer teljes körű kiépítését, valamint a jegykezelők cseréjét is. A járművek karbantartását Cinkota Divízió területén az Inter Tan-ker Zrt. végzi.

7 db, részben saját hatáskörben megújuló Ikarus 412 típusú szóló autóbusz

Az IK Járműtechnika Kft. és a BKV Zrt. között megvalósuló együttműködés eredményeként 7 db Ikarus 412-es autóbusz újul meg teljes körűen. A kooperáció lényege, hogy a BKV lebontja a járműbútorzatot és a gépészetet a járművázról, melyet ezután az IK Járműtechnika Kft. szilárdságnöveléssel egybekötötten felújít. A vázfelújítás végeztével Társaságunk szereli készre a járműveket, melyek forgalomba adása 2015 tavasza.

A 2014. év járműbeszerzéseinek hatásaként lehetőségünk nyílt a legrosszabb üzemeltetési és műszaki mutatókkal rendelkező magaspadlós autóbuszaink selejtezésére, mely járművek már jóval meghaladták konstrukciós és korróziós élettartamuk határait. Az előzőekben részletezett járműbeszerzések és selejtezések eredményeként tovább emelkedett az alacsonypadlós járműpark részaránya a teljes autóbusz járműállományra vetítve:

Alacsonypadlós járművek részarányának alakulása a 2014. évben (autóbuszágazat)



Műszaki kockázatkezelés

A műszaki üzemeltetés kockázatkezelési gyakorlata során a legfontosabb alapelv, hogy olyan jármű nem adható forgalomba, illetve olyan infrastrukturális eszköz nem tartható üzemben, amely forgalombiztonsági kockázatot jelent.

Tekintettel arra, hogy az előregedő eszközparkra még hosszú időn át szükség van, ezért a 2014-es év folyamán elkészült a közlekedési eszközpark hasznos élettartamának növelését lehetővé tevő technológia, a „Tudományos alapú Továbbüzemeltetési Protokoll” (továbbiakban: TTP), amelynek társasági szintű alkalmazását vezérigazgatói utasítás, végrehajtását pedig üzemigazgatói rendelkezések szabályozzák. Ezen technológia segítségével a teljes eszközpark további üzemeltetése rövid- és középtávon biztonságosan megoldható.

Agglomerációs vonalak átadása

Az agglomerációs autóbusz viszonylatok üzemeltetése tekintetében változás következett be 2014-ében, az érintett viszonylatok üzemeltetési feladata kikerült a BKK által a BKV-tól megrendelt közszolgáltatási feladatok közül, ami az autóbusz ágazat teljesítményének további csökkenéséhez vezetett. A BKK Zrt. által kötött szerződés alapján Társaságunknak 320 fő járművezetőt kellett átléptetni a feladat ellátásával megbízott VOLÁNBUSZ Zrt.-hez. Az agglomerációs viszonylatok átadása a VOLÁNBUSZ Zrt. hatáskörébe 2014. július 15-ig teljes körűen megtörtént.

Forgalmi teljesítmény

A BKV autóbusz ágazatának kocsikilométer teljesítménye 2014. évben jelentős mértékű, 10%-os teljesítménycsökkenést szenvedett el a bázisidőszakhoz viszonyítva, míg a külső szolgáltatók teljesítménye az agglomerációs viszonylatok átvételével tovább emelkedett.

Az éves teljesítmény csökkenését egyrészt a 2013. évben operátori üzemeltetésbe került 150 db autóbusz 2014-re áthúzódó teljesítménycsökkentő hatása időben elnyújtott jelentkezése (a bázis időszakban még nem teljes évi hatás szerepel), másrészt az agglomerációs viszonylatok kikerülése okozta. Ezt némileg mérsékelte a villamospálya rekonstrukciók miatt 2014. évben is jelentős mértékű pótlási teljesítmény.

A trolibusz üzletág kocsikilométer teljesítménye 3,2%-kal elmarad az előző évi teljesítménytől, mely nagyrészt közterület építési, felújítási munkálatok, útlezárások eredménye.

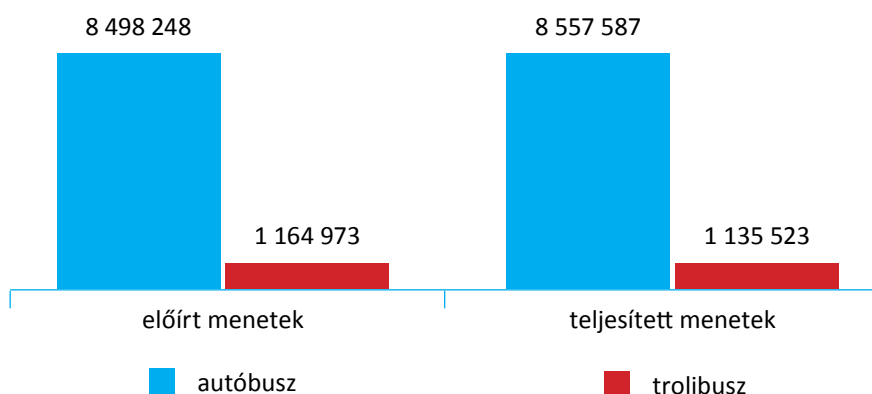
2014-ben a férőhely-kilométer a kocsikilométernél kisebb mértékben csökkent, mivel a járműkiadási arányok eltolódtak a nagyobb befogadóképességű típusok irányába. A tervezetthez viszonyítva minimális, 0,1%-os növekedés figyelhető meg. A trolibusz ágazat férőhely-kilométer teljesítményében a kocsikilométer teljesítményhez hasonló mértékű csökkenés figyelhető meg.

Az üzemóra teljesítmény az autóbusz ágazatnál a bázishoz képest 6,7%-kal, a trolibusz ágazatnál 0,4%-kal csökkent. Az autóbusz ágazatnál a dinamikus férőhely a bázishoz képest 101%-ra teljesült, a trolibusz ágazatnál 100,1%-ra, mely alapján az autóbusz ágazatnál megállapítható az arányeltolódás a nagyobb befogadó képességű csuklós járművek javára, míg a trolibusz ágazatban az arány gyakorlatilag megegyezik a bázis időszak arányával.

Az Autóbusz és Trolibusz Üzemeltetési Igazgatóságon belül az autóbusz ágazat keringési sebessége összességében 15,0 km/óra csökkent, míg a trolibusznál ugyanez a mutató 11,3 km/óra mérséklődött.

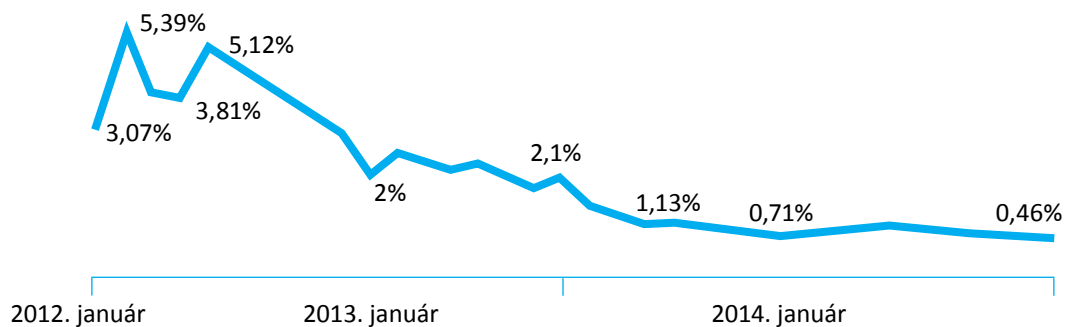
Az autóbusz és trolibusz menetkimaradás mutatószámainak kedvező alakulása elsősorban a menetkimaradás csökkentésére irányuló intézkedések eredményének tudható be.

Az előírt és teljesített menetek alakulása a 2014. év folyamán [db]



A BKV Zrt. továbbra is kiemelt feladatként kezeli a műszaki okú menetkimaradások megelőzését, csökkentését. Változatlanul nagy hangsúlyt fektet az üzemeltetői és karbantartói tevékenységek ellenőrzésére, felügyeletére. A műszaki és a forgalmi terület együttműködése a 2013. évi szervezeti átalakítás óta még összehangoltabbá, eredményorientáltabbá vált. Az üzemképes tartalékjárművek rendelkezésre állása lehetővé tette az előírt menetrendi igények, valamint egyéb vágányzári, pótlási feladatok maradéktalan teljesítését.

Az autóbusz ágazat műszaki okú menetkimaradásainak alakulása (2012 - 2013 - 2014)

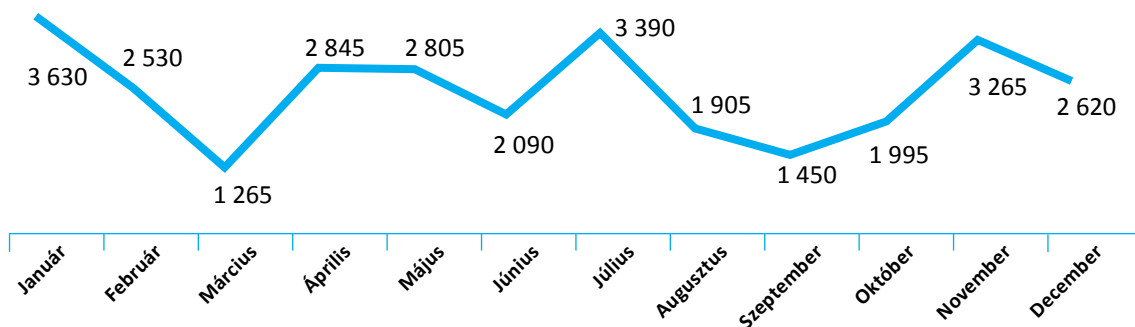


Megrendelői kötbérek

A BKK Zrt.-vel 2012 májusában létrejött közszolgáltatási jogviszony alapján a megrendelői szervezet folyamatosan ellenőrzi a BKV, így az ATÜI által nyújtott szolgáltatás színvonalát is, nem megfelelő teljesítés esetén kötbért ró ki.

Az eddig eltelt időszakot szemlélve megállapítható, hogy ez az ellenőrzési rendszer a bevezetést követően a 2014. évre forrta ki magát. Ekkorra már jól kialakult az ellenőrzési-kötbérezési folyamatok koordinációja, ezáltal a BKK Zrt. által végzett megrendelői ellenőrzések mára már a minőségközpontú üzemeltetés egyik jól hasznosítható fokmérőjévé váltak.

Megrendelői ellenőrzések kötbérei a 2014. év során (Elfogadott kötbérek összege (ezer Ft))



A különböző minőségi kritériumok teljesülésének vizsgálata során a megrendelő nagy hangsúlyt fektetett:

- a járművek utastájékoztató elemeinek megfelelő működésére,
- a szolgáltatás lebonyolításában résztvevő járművek műszaki és esztétikai állapotára,
- a járművezetők munkavégzésével szemben támasztott, a forgalombiztonság szempontjából kiemelten fontos tényezőkre.

Elsőajtós felszállási rend, fedélzeti jegyértékesítés

Az elsőajtós felszállási rendszer első kísérleti bevezetése még az 1990-es évek közepére tehető, azonban nagyobb arányú kiterjesztésére 2012-2013. években került sor, így hozzávetőlegesen a viszonylatok 60%-a érintett az elsőajtós felszállási rendszerben. Mindezek mellett 2013. november 16-ától a BKK Zrt. elrendelte a fedélzeti jegyvásárlás lehetőségének teljes körű megvalósítását.

A rendszer kiterjesztése, nagyobb arányú alkalmazása felvetett néhány észrevételt, megoldandó feladatot, módosítandó folyamatot, illetve technológiát, melyek alapján a 2014. évben az alábbi intézkedések történtek:

- Az elektronikus kijelzővel szerelt járműveken váltakozó kiírással megoldódott az utastájékoztatás.
- A járműveken műszaki átalakítások történtek. Az első ajtónál a középső kapaszkodók kiszerezésre, a világítás megerősítésre került. A jegyértékesítő készülékeket (az IK405 és Volvo 7700A típusú leszámitva,) áthelyeztük a járművezető által látható helyre, a járműfülke oldalára.
- A jegyértékesítésből származó bevételek biztonságos tárolása érdekében valamennyi autóbuszt és trolibuszt fedélzeti értéktárolóval szereltünk fel.





Kötőtpályás közlekedés

Kötőpályás közlekedés

Beruházások, nagyprojektek

2014. május 1-jén megkezdődött a Siemens CBTC M2 biztosítóberendezés és vonatvezérlő rendszer utasforgalmi próbaüzeme. A próbaüzem korlátozásokkal indult meg, melyek feloldásához szoftvermódosítások végrehajtása szükséges. Az indítás óta eltelt időszakban az utasforgalom biztonságát veszélyeztető esemény nem történt, a rendelkezésre állás folyamatosan javult.

Előkészítési szakaszba lépett az M3 metróvonal rekonstrukciójának és északi meghosszabbításának műszaki tervezése. A FŐMTERV-UVATERV Konzorcium részvételével az M3 vonalon megkezdődtek a vonal felújításának előkészítő tervező feladatai. A vonal több mint három évtizedes működése alatt az építmények és a bennük lévő műszaki berendezések elhasználódtak, felújításuk halaszthatatlanná vált. A vonalon 2014-ben 18 406 m sín cseréje történt meg.

A járműállomány tervezett élettartamon túli üzemeltetés-biztonságának növelése érdekében megkezdődött a Tudományos alapú Tovább-üzemeltetési Protokoll (TTP) és a Hasznos élettartamot növelő technológia bevezetési feltételeinek kialakítása.

A BKK aláírta a szállítási szerződés a CAF-fal, aminek eredményeként 47 db új, korszerű CAF villamos érkezik Budapestre (2015-ben 25 db, 2016-ban pedig további 22 db), melyeket Társaságunk fog üzemeltetni. A prototípus járművek gyártása megkezdődött.

Kiemelt projektek

A HÉV járműparkot érintően jelenleg egy EU-s projekt előkészítése van folyamatban. Ez az M2 metró és a H8 gödöllői HÉV vonalak összekötését, a rákoskeresztúri szárnyvonal megépítését előkészítő megvalósíthatósági tanulmányok kidolgozását tartalmazza. A tervezést a BKK megrendelése alapján tervezői konzorciumok végzik. A munka során az üzemeltetői képviselőket a teljes szakmai spektrumban (jármű, infrastruktúra) folyamatosan biztosítjuk.

Társasági forrásból megvalósuló projekt jellegű beruházás

A „HÉV vonalszakaszok és állomások arculatjavítása, funkcióbővítése, valamint HÉV utastájékoztató fejlesztése” feladat végrehajtására 2014-ben 100 millió forint állt rendelkezésre. A projekttel kapcsolatos beruházások előkészítésével párhuzamosan és a beruházási feladatokkal összhangban, a BKV az elmúlt időszakban elvégezte néhány HÉV állomás felújítását. A beruházás 2015. év első negyedévre realizálható.

Infrastruktúra

A vasúti ágazat infrastrukturális alrendszerének problémái az elemek műszaki állapotára vezethetők vissza. Az utóbbi 40 évben az egyes HÉV vonalakat érintően voltak rekonstrukciók, de egyikén sem volt teljes körű felújítás. Az elavult eszközrendszeren a forgalombiztonságot műszaki intézkedésekkel, korlátozások bevezetésével, valamint a forgalmi utasítási rend szigorú betartásával lehet garantálni.

Reális kitörési lehetőséget jelenthet az Integrált Közlekedési Fejlesztési Operatív Program (IKOP) keretében elnyerhető támogatás.

Mindezek mellett vizsgáljuk a pályafenntartás gépi eszközrendszereinek fejlesztési irányait, amely megvalósulása esetén a szükséges beavatkozások jelentős része kezelhetővé válna a fenntartási tevékenység keretében. Mindez azért is szükséges, mert a megfelelő támogatási források rendelkezésre állása esetén is szükséges biztosítani az infrastruktúra kritikus szakaszainak és elemeinek rövid távú kezelését, illetve a mindenkori elvárt színvonalú közlekedést a meglévő rendszereinken.

Forgalmi változások

- „Fényvillamos” közlekedett január 6-ig, illetve december 8-tól év végéig (kivéve december 24. és december 31.).
- Az utasforgalom növekedése miatt január 6-tól a Fehérvári út villamos forgalmát sűríteni kellett.
- Befejeződött a Kossuth tér átépítése, ezért március 16-tól a 2-es viszonylat ismét teljes hosszban jár.
- Új viszonylat jött létre március 28-ától, 48-as jelzéssel, a Savoya park és Deák Ferenc tér M között hétvégi közlekedéssel.
- A 4-es metró beindításával kapcsolatosan március 30-tól változott a csatlakozó viszonylatok menetrendje.
- A Budai Fonódó hálózat kiépítése miatt március 31-től a 17-es viszonylat nem közlekedik.
- Szeptembertől már csak a Combino villamosok nem rendelkeznek FUTÁR fedélzeti egységgel.
- Szeptember 21-én Kamaraerdőben ismét megrendezésre került a „Villamosnap”.
- Október végén a 28, 37, 42, 52, 59-es viszonylatokon sűrített forgalom zajlott a fokozott temetői látogatás miatt.

Rongálás

A rongálások (graffiti, üvegkarcolás stb.) mértéke továbbra is magas. A graffitik eltávolítása külső fél bevonásával gyakorlatilag minden esetben és teljes mértékben megtörténik. Jelenleg folyamatban van egy hatékonyságnövelést célzó projekt, melynek során öntapadós anti-graffiti és karcvédő fólia alkalmazásával oldanánk meg a problémát. A fóliázáshoz kapcsolódó közbeszerzési eljárás műszaki előkészítése megkezdődött.

Kábellopás

2014-ben számos esetben történt jelentős anyagi kárt, forgalmi zavart, késést, illetve részbeni vagy teljes menetkimaradást okozó lopás és/vagy rongálás. Folyamatos járőrözéssel, bejárásokkal és védelmi rendszerek kiépítésével próbáltuk megelőzni az eseményeket, kiemelt kommunikációval nyomravezetői díjat is felajánlva.

Energiagazdálkodás

Az energetikai szakterület alapfeladata a Társaságunk működéséhez szükséges energiafelhasználás optimalizálása, az energiaköltségek tervezése, elszámolása, az energetikai beszámolási rendszer működtetése, energetikát érintő gazdasági események elemzése, a szabadpiaci energia-beszerezések előkészítése és szakmai irányítása, valamint a villamos energia menetrendadási és földgáz-nominálási feladatok elvégzése. Társaságunk a különböző ingatlanjaiban bérleti jogviszony alapján tartózkodó vállalkozások számára az energetikusok szakmai irányításával biztosítja az energiát, amely alapján 2014-ben több mint 200 partner felé történt – havi számlázás melletti – energia továbbadás.

Forgalombiztonság

2014. évben a felszíni tömegközlekedési (autóbusz, trolibusz, villamos és HÉV) balesetek száma az elmúlt három év hasonló időszakának átlagához viszonyítva 1%-kal (2101→2128) nőtt. A társasági szolgáltatás minőségének egyik legfontosabb mutatója a saját hibás – azaz a BKV hibájának felróható – balesetek számának alakulása. E kategóriában az összes saját hibás balesetek száma 7%-kal (702→652), míg ezen belül a saját hibás személyi sérüléses balesetek száma 21%-kal (58→46) csökkent.

2014-től az oktatási tematikában is nagyobb hangsúlyt kap a forgalombiztonsági szabályok betartásának fontossága. A járművezetők és a forgalomirányításban részt vevők kiválasztásánál speciális szűréseket alkalmaznak, amivel jelentősen csökkenthető mindazon balesetek száma, amelyek – bár büntetőjogi kategória szerint nem felróhatók munkavállalóinknak – nagyobb körültekintéssel, eredményesebb megelőzéssel elkerülhetőek lettek volna. Az érintett munkavállalók rendszeres oktatáson vesznek részt.

Környezetkímélő „zöld” megoldások

Társaságunk 2014-ben csatlakozott a Virtuális Erőmű Programhoz, amelynek elsődleges célja, hogy összegyűjtse, rendszerezze, számszerűsítse és közzétegye a vállalkozások energiahatékonyság terén elért eredményeit. A program által indított Energiahatékonysági Kiválósági Pályázat keretén belül a BKV Zrt. 2014-ben megkapta az „Energiatudatos Vállalat” címet. A program lehetővé teszi olyan cégek energiahatékony megoldásainak megismerését, akik számára ugyanolyan fontos a tudatos és hatékony energiagazdálkodás, mint a BKV számára.

A Siemens Zrt. 2014-ben hirdette meg a Werner von Siemens energiahatékonysági pályázatát, melyre olyan vállalatok, intézmények, illetve szervezetek nyújthatták be nevezésüket, melyek 2014. március 30-ig hatékonyságukat növelő projektet hajtottak végre, és annak eredményét igazolni tudták.

Az M2-es metróvonalon megújított járműpark szerelvényei alkalmasak arra, hogy a fékezés során energiát termeljenek, és azt visszatáplálják a hálózatba. Egyrészt a korszerű járműveknek, a hálózatba visszatáplálható energiának, másrészt pedig a hatékony menetrendnek, az automata vonatvezérlésnek, a korszerű transzformátoroknak, illetve a veszteségek minimalizálásának köszönhetően összesen 27,3%-kal csökkent az M2-es metróvonalon a szolgáltatás biztosításához szükséges energia igény. Társaságunknak 2014 áprilisában odaítélték a Werner von Siemens Hatékonysági díjat, melyet Bolla Tibor, a BKV vezérigazgatója és Zentai László, a Metró Áramellátási Szolgálat vezetője vett át.





M4-es metró

M4-es metró

Az M4-es metró projekt 2014 év elejére eljutott a belső beépítési és rendszerépítési munkák, a sötétüzemi – azaz még utasok nélkül zajló – tesztek, illetve az engedélyezési eljárások befejező fázisához. Az ideiglenes használatbavételi engedély kiadását követően az utazóközönség 2014. március végén birtokba vehette Budapest új, a végleges használatbavételi engedély megszerzéséig járműfelügyelők alkalmazásával, de már – Magyarországon elsőként – automata vonatvezérléssel közlekedő metróvonalát. Az utasszám a felszíni forgalom folyamatos átszervezésével arányban folyamatosan nőtt az év során. Az átadással ugyanakkor nem ért véget a projekt, hiszen folytatódtak a kisebb hibák garanciális javítási munkái, megkezdődött – a projekt egyik utolsó nagy kapcsolódó beruházáselemeként – az intermodalitást elősegítő és növelő Budaörsi úti, kétszintű csomópont építése, a felkészülés a majdani európai uniós pénzügyi zárásra, illetve a rendszer működésének folyamatos tesztelése és tökéletesítése annak érdekében, hogy az új vonal a végleges használatbavételi engedélyt megkaphassa. Az M4-es metró a tapasztalatok alapján szeretik és használják is a fővárosiak, a vonal már most több hazai és nívós nemzetközi díjat és elismerést tudhat magáénak.

Ütemterv és készütség

Az új városvezetés hivatalba lépésekor vállalt műszaki átadási határidőt a beruházó tartani tudta. A teljes műszaki készütség az év eleji 85%-ról év végére összességében 90%-ra nőtt, tekintettel az év elején befejezett munkákra, illetve a később zajló kapcsolódó beruházásokra (többek között a Budaörsi úti csomópont megépítése, P+R parkolók megvalósítása, illetve különböző tervezési és engedélyezési eljárások).

Engedélyezési eljárások

Az új vonalhoz kapcsolódó, az ideiglenes használatbavételi engedély megszerzése – és ezáltal az utasforgalmi próbaüzem megkezdése – érdekében zajlott nagyon komplex engedélyezési eljárás ebben az évben is folytatódott és az utolsó, Kelenföld vasútállomás megállóval 2014. január végére valamennyi állomás megkapta a használatbavételi engedélyt, azaz készen várta, hogy az utasok birtokba vehessék. Az állomásokhoz, a járműtelephez, az alagúthoz és kapcsolódó műtárgyaihoz, valamint az áramellátó és biztosítóberendezés elemeihez kötődő több mint 300 engedélyezési eljárás ugyan 13 nagy engedélyezési eljárásban olvadt össze – felgyorsítva ezzel a teljes engedélyezési folyamatot –, a különböző részengedélyekkel, szakhatósági hozzájárulásokkal, helyszíni szemlékkel a tulajdonos Fővárosi Önkormányzat, a Kormányhivatal, a Nemzeti Közlekedési Hatóság és a különböző szakhatóságok, illetve az üzemeltető munkatársainak együttműködése keretében a BKV Zrt. DBR Metró Projekt Igazgatóságának így is több ezer dokumentumot kellett beszereznie annak érdekében, hogy a vállalt véghatáridő teljesülhessen.

Belső beépítési munkák

Befejeződött a vonalon a belső beépítés, azaz a falfelületek, a világító és díszmegvilágítást biztosító berendezések, a füstmentes lépcsőházak kialakítása, a mozgólépcsők, a liftek, az állomásbútorok, a padlóburkolatok, az állomási vízködoltó, vízellátó és fűszellőző berendezések, illetve az utastájékoztató rendszer tartóelemeinek beépítése. A belső beépítő vállalkozó az egyes munkahelyszíneken az év második felében már csak a garanciális, hibajavítási munkáit végezte (többek között a mozgólépcső, illetve felvonó meghibásodások, nedvesedések javítását és a vízvezető rendszerek javítási munkáit).

Rendszerek, áramellátás, szerelvények

Avállalkozói, majd megbízói, illetve hatósági sötétüzemi tesztek követően az utasforgalmi próbaüzem keretében folytatódott a rendszerek rendelkezésre állásának vizsgálata, az automatizáltsági fokkal

kapcsolatban elvárt paraméterek ellenőrzése és értékelése. A kisebb fennakadásokon és átmeneti meghibásodásokon túl jelentős, biztonságkritikus hiba nem történt. A rendelkezésre állást jelző százalékos mérőszám – fokozatos javulást követően – az év végére elérte a hatósági engedélyben foglalt hibamentesség szintjét (99,96%), ami decemberben egyúttal a folyamatos, hat hónapos hibamentes próbaüzem kezdetét jelentette. 2014 elejére már valamennyi jármű rendelkezett üzemeltetési bizonyítvánnyal. A tesztelés, illetve az üzemeltetés során jelentkező hibákat – kiértékelésüket követően – a gyártó folyamatosan javította, a szükséges szoftvermódosításokat elvégezte, illetve folyamatosan zajlott a tartalék alkatrészek beszállítása.

Kapcsolódó beruházások

A vonali befejező munkák, az engedélyek, a sötétüzemi tesztek, az átadás, majd az utasforgalmi próbaüzem mellett ebben az évben is kiemelt szerepet kaptak a kapcsolódó beruházások. A Kelenföld vasútállomás megálló építését jelentős felszíni beruházások kísérték és kísérik mind az Etele téri, mind az Őrmezői oldalon. 2014 februárjában fejeződött be az állomás Őrmezői oldali kijáratának építése az ideiglenes autóbusz végállomással, illetve a Péterhegyi út egy szakaszának felújításával. Folytatódott az Őrmezői oldali majdani, terminál jellegű autóbusz pályaudvar, illetve a térségbe tervezett P+R és B+R parkolók tervezése és engedélyezése. Augusztusban – közel tízéves előkészítő munkákat követően – végre megkezdődhetnek a Budaörsi úti (M1-M7 bevezető szakasz) kétszintes közúti csomópont kivitelezési munkái. A projekt Támogatási Szerződésében is rögzített, kötelező és kulcsfontosságú projektelem megvalósítása szükséges az M4-es metró végállomásánál létrejövő intermodális – azaz több közlekedési ágazat csatlakozására épülő – csomópont és a megfelelő közúti kapcsolatrendszer létrejöttéhez. A csomópont részeként két visszafordító műtárgy, egy akadálymentes gyalogos aluljáró és több lámpás kereszteződés valósul meg, melyek nyomán jelentősen javulni fog a térség közlekedése. A vonal másik végállomásánál március második felében fejeződtek be a felszínrendezési munkák, melyek során teljesen megújult a Baross tér és térsége, új aluljáró épült, megtörténtek a közműkiváltások és útépitések, valamint jelentős parkosítási munkák is zajlottak.

Költségvetés

A projekt összköltségvetése 452,5 milliárd forint, ami magában foglalja a vállalkozói követelések kalkulált maximális összegét (67,5 milliárd forint), az EDR (Egységes Digitális Rádiórendszer) ~1 és a bővített műszaki tartalmú kelenföldi intermodális csomópont ~10 milliárd forintos költségét. A 2014. december 31-ig elfogadott, leszámlázott műszaki teljesítés 340,5 milliárd forint volt.





Turisztika

Turisztika

2013 márciusától a Budavári Sikló, a Zugligeti Libegő, a dunai hajózás, a különjáratú és a nosztalgia közlekedés koordinációja egy divízióon belül történik. A hajózást és a nosztalgia közlekedést – a közszolgáltatás részeként – a BKK Zrt. rendeli meg, a többi, fent említett tevékenység piaci szolgáltatásként működik. A BKV eszközeivel nem csak a menetrendszerű járatokat biztosítja, hanem rendezvények, különleges alkalmak, csoportos és különjáratú megrendeléseket is kiszolgál. Bővíti a kikötői kínálatot és szélesíti az együttműködési lehetőségeket.

Budavári Sikló és Zugligeti Libegő

2014-ben közel 200 m Ft-os bevételnövekedést értünk el 2012-höz képest, a költségek szinten tartása mellett. Ezzel párhuzamosan jelentősen javítottuk az utastájékoztatást (új táblák, naprakész webes tájékoztatás), együttműködésre léptünk több turisztikai „rokontársasággal” (pl. Bringaréna, City Sightseeing Kft.). Ezzel egy időben elindult a Sikló támfalainak megerősítése, a vízelvezetés megfelelőbbé tétele.

A decemberi jégkárok a Libegőt sem kerülték el, de egy egyhónapos leállás, egy kisebb műszaki rendbetelet után ismételten a nagyközönség elé tárta Buda és környékének gyönyörű látképét.

Különjáratú és nosztalgia közlekedés

A különjáratú tevékenységet új alapokra helyeztük, csökkentettük az indokolatlan kedvezményes járatok körét, a különjáratú autóbuszok karbantartási feladatainak jó részét Budapest közelébe helyeztük át – ezáltal jelentősen javultak eredményeink és csökkentek az üzemszüneti napok. Az átszervezések következtében nőtt a megrendelések és hasznos kilométerek száma, így az éves bevétel 39%-kal emelkedett.

Dunai hajózás

A Közszolgáltatási Szerződésben működtetett D11, D12 és D13 jelzésű hajójáratok folyamatosan növekvő utasforgalmat bonyolítanak és két új kikötővel bővítettük a megállási lehetőségeket; az I. kerület Önkormányzata beruházásában megépített, a Várkert bazár lábainál található – azonos névre keresztelt – kikötő általunk történő üzemeltetésével, és a saját beruházásunkban megvalósult – a Parlament sarkánál megépített – Kossuth tér elnevezésű kikötővel. A Soroksári Duna-ágban üzemelő kompjáratunk D14 típusjellel szintén bekerült a közszolgáltatásba 2014 februárjában.





Vagyonvédelem és biztonság





A BKV Zrt. 2014. évi gazdálkodása

A BKV Zrt. 2014. évi gazdálkodása

A BKV Zrt. 2014. évben 142 214 millió Ft bevételt (értékesítés nettó árbevétele, egyéb bevétel, pénzügyi műveletek bevétele, rendkívüli bevétel), valamint 3 202 millió Ft aktivált saját teljesítmények értékét realizálta, amely a 2013-as év bevételeinél 3 215 millió Ft-tal magasabb.

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

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

2012. májustól a menetdíjbevételek, a jegyek és a bérletek értékesítése a BKK Zrt. hatáskörébe tartozik. A 2014-es évet megelőzően a pótdíjak a menetdíjbevételek között kerültek kimutatásra, azonban a 2014. évtől átsorolásra kerültek az egyéb bevételek közé, melynek hatására a személyszállítási értékek a bázis időszak 98 millió Ft-hoz viszonyítva nulla összegre realizálódtak.

A szerződéses és egyéb szolgáltatások bevételeinek jelentős részét a különjáratok, a sikló és libegő bevétele adja, melyek népszerűsítésére a BKV Zrt, fokozott marketingtevékenységet fordít. A Társaság törekvéseinek, illetve a kedvező időjárási viszonyoknak köszönhetően a 2014. évi értékek közel 100 millió Ft-tal magasabban alakultak a bázis évhez viszonyítva.

Az üzemi, üzleti tevékenység bevétele 4 047 millió Ft-tal növekedett, mely a bázis évhez viszonyítva 3%-os növekedést jelent.

Az üzemi ráfordítások 3 944 millió Ft-tal növekedtek az előző évhez képest, mely 2,9%-os emelkedést jelent. Az üzemi ráfordítások emelkedéséhez az M4 utasforgalmi próbaüzemének megindulása és az amortizációs politika is hozzájárult. Az üzemi ráfordítások 81%-át adó anyag- és személyi jellegű ráfordítások összegei tekintetében a tervhez képest 358 millió Ft-os megtakarítás keletkezett.

Az igénybe vett szolgáltatások felhasználása mind a tervet, mind pedig a bázis értékeket is meghaladta. A költségnövekedés a villamos járművek nagyjavítására, az Alstom metrók karbantartási költségeinek, illetve az egyéb járműjavítások számának emelkedésére vezethető vissza.

A személyi jellegű ráfordítások összességében a bázist 4,2%-kal, a tervet pedig 0,4%-al haladták meg. A személyi jellegű ráfordítások növekedésének oka a túlóra költségek növekedése az autóbusz ágazatban, valamint a 2014. évi bérfelajánlás.

Az egyéb ráfordítások mind a bázistól, mind pedig a terv értékétől is jelentősen elmaradtak a 2014. évben. Az elmaradás fő oka a 4-es metróval kapcsolatos meghiúsult beruházások értéke, mely a bázis időszakban igen, azonban a 2014. évben nem jelentkezett. Csökkentő tényező továbbá a céltartalék képzés.

A Társaság üzemi eredménye a 2014. évben 3 072 millió Ft nyereség, mely 103 millió Ft-tal haladja meg a bázis időszak 3 175 millió Ft értékét.

A pénzügyi műveletek egyenlege a jelentős hitelállomány következtében negatív. Ugyanakkor elmondható, hogy a bázist és a tervet alapul véve is pozitív irányú a változás tárgyévben, a kamatok és hitel

visszafizetés kedvező alakulása miatt. A tervhez viszonyítva az eredmény javulása megközelíti a 600 millió Ft-ot. A pénzügyi műveletek vesztesége összességében 2 740 millió Ft.

Az adózás előtti eredmény 2014-ben összességében 246 millió Ft nyereség, mely meghaladja a bázis értéket, és a 2014. évi Tervben szereplő 12 976 millió Ft-os veszteségnél is lényegesen kedvezőbb.





A BKV Zrt. eredményösszefoglalója

A BKV Zrt. eredményösszefoglalója

Eszközök

Az immateriális javak könyv szerinti értéke az eszközökön belül mindössze 0,1%-os részt képvisel. Az állományban jelentős változás nem történt a bázis időszakhoz képest.

Társaságunk tulajdonában lévő tárgyi eszközök értéke 39 750 millió Ft-tal emelkedett a folyamatosan megvalósuló beruházások hatására. Jelentős változás következett be a tárgyi eszközök összetételén belül. Az üzembe helyezett (aktivált) tárgyi eszközök záró értéke 587 561 millió Ft, mely 300 969 millió Ft-tal növekedett az előző évhez viszonyítva és ennek hatására a beruházások értéke csökkent. Ez a jelentős változás az M4 metróvonal és kapcsolódó egyéb eszközök 2014. március 28-i üzembe helyezésének eredménye.

Az M4 projekthez kapcsolódó beruházási előlegek elszámolása megtörtént. 2014. év végén új beruházási előlegek kerültek kifizetésre olyan felszíni területrendezésekre (P+R parkoló és utak építése, M1-M7 autópályák csomópontjának átépítése), melyek megvalósítása 2015. évre várható. Az M2 metróvonal biztosító berendezéseinek rekonstrukciójára kifizetett előleget 2014. évben teljes egészében elszámoltuk. Egyéb beruházás jogcímen (villamos pálya felújítás, síncsiszoló gép beszerzés) új beruházási előlegek kerültek kifizetésre.

A Társaság részesedésének záró állománya 1 286 millió Ft, amely 330 millió Ft-tal magasabb a tárgyidőszaki nyitó állományánál. A változást a részesedések értékelését követően elszámolt értékvesztés visszairása okozta, melynek összege a BKV VJSZ Kft. esetében 327 millió Ft, a BKV Panoráma Kft. esetében pedig 3 millió Ft. A két cég 2014-ben pozitív eredménnyel zárta az üzleti évet.

Az egyéb tartósan adott kölcsönök között a munkavállalóknak nyújtott lakástámogatási kölcsönöket tartjuk nyilván. A számviteli törvény előírásának megfelelően a rövid lejáratú egyéb követelések közé került átsorolásra 55 millió Ft, amely a 2015. évi esedékes törlesztések összege.

A Társaság 2013. december 31-i készletállománya 4 331 millió Ft, amely 1 133 millió Ft-tal magasabb, mint a nyitó állomány.

A követelések záró állománya 5 089 millió Ft, ez az előző évhez képest csupán 29 millió Ft-tal csökkent.

A Társaság pénzkészletének záró állománya 6 850 millió Ft, ebből 6 237 millió Ft az M4 metró finanszírozását szolgáló elkülönített betétszámlán található.

A BKV Zrt. 7 536 millió Ft bevételt és 232 millió Ft költséget határozott el a 2014. évben.

Források

A Társaság saját tőkéjének állománya a beszámolási időszakban 225 millió Ft-tal növekedett, a saját tőke és jegyzett tőke aránya 106%.

Társaságunk a 2014. évben -1 521 millió Ft céltartalékot képzett és 410 millió Ft céltartalékot használt fel, így az előző években képzett, de fel nem használt céltartalékkal együtt a beszámolási időszak záró állománya 2 724 millió Ft.

A Társaság kötelezettségeinek záró állománya 136 688 millió Ft, mely az előző időszakhoz viszonyítva 17 888 millió Ft-tal növekedett. A teljes hitelállomány visszafizetése 2015-ben válik esedékessé, ennek hatására jelentősen nő a rövid lejáratú kötelezettségek értéke. A Társaságnak nincs 5 éven túli kötelezettsége.

A kötelezettségeken belül a szállítói kötelezettség növekedett a legnagyobb mértékben, ez teljes egészében az M4 beruházáshoz kapcsolódik.

A BKV Zrt. nyitó hitelállománya 58 503 millió Ft volt, melyből 15 900 millió Ft rulírozó hitel és az M4 projekttel kapcsolatos 3 millió Ft rövid lejáratú hitele volt.

A kapcsolt vállalkozásokkal szembeni kötelezettségek jelentősen növekedtek, melynek oka, hogy a BKK Zrt. felé 2014 decemberében negatív összegű helyesbítő számlák kerültek kiállításra, így a BKK Zrt.-vel szembeni vevői követelés -2 005 millió Ft negatív egyenlege átsorolásra került a kötelezettségek közé.

A BKV Zrt. 4 056 millió Ft bevételt, 1 993 millió Ft költséget, ráfordítást határolt el.

Cash flow

A pénzeszközök záró állománya 1 148 millió Ft-tal nőtt az előző évhez képest, melynek oka az M4 projekthez kapcsolódó, elkülönített bankszámlán kezelt pénzeszközök növekedése. A működési cash flow összege 13 053 millió Ft, a befektetési tevékenység cash flow-ja -43 284 millió Ft és a pénzügyi műveletekből származó cash flow összege 31 379 millió Ft.



Társasági Kapcsolatok



Társasági Kapcsolatok

Az elmúlt évekhez hasonlóan a 2014-es esztendőben is BKV Zrt. értékeinek mind szélesebb körben való megismertetésén, népszerűsítésén dolgoztunk. Igyekeztünk megmutatni az utazó közönség és az érdeklődők számára azt a magas szintű szakmaiságot és elkötelezettséget, mely minden időben végigkísérte Társaságunk történetét a kezdetektől, és amely a mai napig mércéje tevékenységünknek, úgy-mint: a legmagasabb színvonalú szolgáltatást nyújtani a fővárosban közlekedők számára.

Múzeumaink, a Szentendrei Városi Tömegközlekedési Múzeum, mely hazánk egyetlen országos gyűjtőterületű városi tömegközlekedési szakgyűjteménye és a Deák téri Földalatti Vasúti Múzeum ebben az évben is állandó és időszakos kiállításokkal várták látogatóikat. Az előbbinek helyet adó Zielinski Szilárd építőmérnök által tervezett és Sorg Antal által épített, mára műemlékké nyilvánított épület idén ünnepelte 100. születésnapját. A kerek évfordulóról nyílt nappal emlékeztünk meg, mely alkalomból érdeklődők nem csupán a múzeum területét járhatták be keresztbe-kasul, de a szomszédos HÉV-kocsisín életébe és mindennapjaiba is bepillantást nyerhettek.

Nem ez volt az egyetlen évforduló, amiről megemlékeztünk, hiszen idén 140 éve indult útjára az első fogaskerekű, amit szintén nyílt nappal, illetve egy különleges nosztalgiaszerelvénnyel ünnepeltünk, Kelenföldi buszgarázsunk pedig 65-ik életévébe lépett, így e telephely kapuit is szélesre tártuk a nagyközönség előtt, melyet szintén hatalmas érdeklődés kísért.

Idén is örömmel csatlakoztunk színvonalas rendezvénysorozatokhoz, mint például a Múzeumok Majálisa, a Mozaik Múzeumtúra, vagy a Kulturális Örökség Napja, az Idegenvezetői Világnap, illetve a Múzeumok Éjszakája, mely alkalmak ismét remek lehetőséget biztosítottak, hogy az érdeklődők bepillantást nyerjenek Társaságunk értékekben gazdag múltjába, és jelenébe. Először vettünk részt a Syma csarnokban megrendezett urbania21 című kiállításon, a Metróart tárlat keretein belül rendhagyó kiállítóhelyet – az M2 vonalon közlekedő metrószerelvényeket - biztosítottunk a Moholy-Nagy Művészeti Egyetem végzett diákjainak, hogy plakátokon mutathassák be műalkotásaikat a nagyközönségnek.

A Deák téri Földalatti Múzeumban helyet biztosítottunk a Budapesti Tavasz Fesztivál kereteiünk belül Ybl Miklós születésének 200-ik évfordulója tiszteletére rendezett tárlatnak, a 2-es és 3-as metróvonalak szerelvényein pedig egy hónapon át láthatóak a magyar építészet vezéralakjának tervrajzai, épületeinek fotói. De a társadalmi felelősségvállalás jegyében csatlakoztunk olyan kezdeményezésekhez is, mint például az Endometrózis Világhete, mely a betegséggel kapcsolatos tévhitek eloszlatását és a felvilágosítást tűzte ki célul, és amely során a szervezőkkel közösen sárga szalaggal – a világhét jelképeivel – díszítettük ki a Combinókat.

Negyedik alkalommal is megrendeztük a BKV múzeumok közlekedéstörténeti vetélkedőjét. A fővárossal és közlekedésének múltjával kapcsolatos versenyünkre idén rekord számú pályamunka érkezett, a legmagasabb pontszámot elért csapatok élő vetélkedő keretében mérhették össze tudásukat a Földalatti Vasúti Múzeumban.

Ismét megrendeztük a BAM-ot, azaz a BKV-s dolgozók alkotásaiból összeállított kiállításunkat, ahol immár harmadik alkalommal igyekeztünk lehetőséget teremteni arra, hogy kreativitással, művészi érzéssel és jó kezűességgel bíró kollégáink ne csak mindennapi munkájukat mutathassák meg utasainknak. Idén azonban munkatársaink alkotásaival kissé rendhagyó módon az M2 és M4 vonalakon futó két-két Alstom metrókocsiban találkozhattak az érdeklődők, ahol 18 amatőr alkotó közel 40 munkáját tekinthették meg.

Idén is nagy sikere volt a Magyar Dal Napja előtt egy héttel - ezúttal a 47-es villamos vonalán - közlekedő Dallamos Villamosnak, mely ismét zsúfolásig megtelt zeneszerető utasokkal. A budapesti vízilabda Európa-bajnokság alkalmából szurkolói villamost biztosítottunk, a speciálisan berendezett járműben elhelyezett monitorokon az utasok megismerkedhettek a férfi és a női válogatott játékosaival, nyomon

kövezték a július 14-én kezdődő Eb eseményeit, illetve fényképes tudósításokat is olvashatnak a sportág korábbi sikereiről. És természetesen – hagyományainkhoz híven - ebben az évben is útjára indult – mára fővárosunk karácsonyi látképének egyik színfoltjaként számon tartott - különlegesen díszített UV szerelvényünk, a Fényvillamos, melyhez idén először csatlakozott társa, a ZiU típusú, LED-ekkel dekorált Fénytrolí.

Megújult Társaságunk honlapja is, melynek kialakítása során arra törekedtünk, hogy egy átláthatóbb, színesebb, információban gazdagabb oldalt hozzunk létre, amely megfelel napjaink követelményeinek.

Folytatva a hagyományt, ebben az évben is megrendeztük a BKV labdarúgókupát az Előre Sporttelepen, ahol a társaság dolgozói, a menedzsment és a forgalmi-műszaki területek csapatai egyaránt megmérkőzhettek egymással.

A Társasági Kapcsolatok Iroda hatáskörébe tartozik a budapesti közösségi közlekedés teljeskörű talált tárgy kezelése és az ezzel kapcsolatos ügyintézés is. Ennek során tavaly a Talált tárgy Kezelőszégre 12 273 db csomag érkezett be, köztük 3 860 db csomagban volt irat. A beszállított csomagokon felül egész évben 1 794 db csomagot találtak meg, amelyek még ott helyben visszakerültek a tulajdonosukhoz.



Irányítási rendszerek



Irányítási rendszerek

Minőségirányítási rendszerek az ISO 9001:2008 szabvány szerint

A BKV Zrt. minőség iránti elkötelezettségét tükrözi, hogy a 2014-es évben is bővítette ISO 9001-es szabvány szerinti minőségirányítási rendszerekkel lefedett tevékenységi köreit. Bevezetésre került a BKV Zrt. autóbusszal és trolibusszal végzett személyszállítási tevékenységeire vonatkozó minőségirányítási rendszer, amely 2014 márciusa óta tanúsítottan működik. A BKV Zrt. oktatási, illetve beruházási folyamatai, valamint az autóbusz vizsgaállomások minőségirányítási rendszereinek üzemeltetése 2014. évben is eredményesen folytatódott. Az oktatási és beruházási folyamatok esetében a 3 éves tanúsítási időszak lejártával 2014 novemberében külső független tanúsító szervezet általi megújító audit lefolytatására került sor, amely újfent eredményesen zárult. A Társaság vezetősége döntést hozott a BKV Zrt. energetikai folyamataira vonatkozó – MSZ EN ISO 9001:2009 szabvány követelményeinek megfelelő – minőségirányítási rendszer kialakításáról és külső független tanúsító szervezet általi tanúsításáról, melyre előreláthatóan 2015-ben kerül sor.

Környezetközpontú irányítási rendszer az ISO 14001:2004 szabvány szerint

A BKV Zrt. K-Ny Vontatási Szolgálat járműtelepére vonatkozóan 2011-ben, vezetői döntés alapján az MSZ EN ISO 14001:2005 szabvány szerinti környezetközpontú irányítási rendszer (KIR) került bevezetésre és tanúsításra való felkészítésre. A KIR kialakítását a környezetközpontú működés igényén túl az ALSTOM metró kocsik beszerzéséhez kapcsolódó banki feltétel is szükségessé tette. A sikeres tanúsítást igazoló tanúsítvány érvényessége 2015. július 12-ig szól. A Metró Járműtelep tevékenységeire vonatkozó környezetközpontú irányítási rendszer második Felügyeleti auditja 2014 júniusában sikerrel zárult. A rendszer külső tanúsító szervezet általi megújító auditálására tervezetten 2015 júniusában kerül sor.





Átlagos állományi létszám

Átlagos állományi létszám

	2013. évi tény	2014. évi tény	Index
Megnevezés	fő	fő	bázishoz
Gazdasági vezetők	317	317	100,0%
Egyetemi főisk. képz. foglalkoztatott	326	360	110,4%
Egyéb felsőf. közép. foglalkoztatott	828	851	102,8%
Irodai ügyviteli foglalkoztatott	150	135	90,0%
Szellemi összesen (F.1+2+3+4)	1 621	1 663	102,6%
Szolg. jell. fogl. segédvez. nélkül	238	255	107,1%
Mezőgazdasági foglalkoztatott	0	0	0,0%
Ipari, építőipari foglalkoztatott	2 990	3 099	103,6%
Gépkezelők összesen	1 167	1 225	105,0%
Szakképzést nem igénylő foglalkoztatott	268	317	118,3%
Fizikai összesen jv. és segédvez. nélkül	4 663	4 896	105,0%
Teljes munkaidős össz. (jv. és segédvez. nélkül)	6 284	6 559	104,4%
Járművezetők: villamos járművezető	889	867	97,5%
trolibusz járművezető	314	302	96,2%
autóbusz járművezető	2 907	2 503	86,1%
HÉV járművezető	130	130	100,0%
FAV járművezető	65	68	104,6%
Metró járművezető	266	317	119,2%
Tömegközlekedési járművezető összesen	4 571	4 187	91,6%
Járművez.tan.(metró,mfjv) + metrósegédvezető	77	14	18,2%
Tömegköz. járművezető és segédvezető összesen	4 648	4 201	90,4%
Fizikai összesen (F 5+6+7+8+9)	9 311	9 097	97,7%
Teljes munkaidős összesen	10 932	10 760	98,4%

The background of the entire page is a dense, overlapping pattern of paper triangles. The triangles are in two colors: a bright yellow and a light beige or off-white. They are arranged in a way that creates a sense of depth and movement, with some triangles pointing towards the viewer and others receding. The lighting is soft, highlighting the edges and folds of the paper.

Éves Jelentés 2014