

A photograph of a modern yellow and black tram moving along a city street. The tram is the central focus, shown from a front-quarter perspective. The background is blurred, suggesting motion. The tram has a large black front panel with several headlights and a large windshield. The yellow body of the tram is prominent. The street has visible tram tracks.

ÉVES JELENTÉS

2019

TARTALOMJEGYZÉK

Vezérigazgatói előszó	3
Közszolgáltatási szerződés	5
Beruházások, fejlesztések	8
Autóbusz és trolibusz üzemeltetés	24
Vasúti üzemeltetés	30
M4 metró	39
Gazdálkodás	42
Humánstratégia	46
Társasági kapcsolatok	54
Turisztika és értékesítés	59
Biztonság	64
Mérleg	66

VEZÉRIGAZGATÓI ELŐSZÓ



A BKV Zrt. mindennapjait 2019-ben a nyugodt munka és kiszámíthatóság jellemezte. Feladataink elvégzéséhez, az eredményekhez az anyagiakon kívül erkölcsileg is megbízható, kiszámítható háttérre van szükség. Büszkén állíthatom, hogy a munkaerőpiacon egyre inkább vonzó partnerként tekintenek ránk a munkavállalók. A folyamatos, aktív és eredményes toborzásnak, és nem utolsósorban a munkavállalóinknak nyújtott biztonságot adó feltételeknek köszönhetően le tudtuk lassítani a munkaerő elvándorlást a hiányszakmákban tapasztalható hiány ellenére is. Jelentős sikerként könyvelhetjük el, hogy a korábbi években folyamatos problémát jelentő járművezetői létszámhiány lényegesen csökkent, az erőfeszítéseknek köszönhetően megnyugtató módon stabilizálódott. Itt kell megemlítenünk, hogy 2018 végére, 2019 elejére oly mértékben megnövekedett az autóbusz járművezetőnek jelentkezők létszáma, hogy újabb oktató autóbuszok forgalomba állítására volt szükség. A 21. századhoz méltó toborzókampányunk nagy sikert aratott, igen népszerű lett, általa reméljük elérni, hogy több hiányszakmánál számító területre is találjunk képzett szakembereket vagy olyan érdeklődőket, aki szívesen megtanulják ezeket a különleges szakmákat.

Eredményeink – a nehézségek ellenére – fokozatosan javulnak, ezért elsősorban a BKV elkötelezett munkatársait illeti meg a köszönet. Kollégáim, ahogy azt már megszokhattuk, minden területen igyekeztek a lehető legtöbbet kihozni az adottságokból. Csak néhány példát említenék:

Sikeresen lezárultak az új szóló és új csuklós autóbuszokra kiírt pályázataink, ennek köszönhetően 20 db szóló, illetve 20 db csuklós autóbusz szállítására a megrendelések kiadása is megtörtént, az új Mercedes-Benz Conecto Next Generation buszok 2020 elején megérkeznek Budapestre, és elkezdik munkájukat a főváros útjain.

Több, korábban megkezdett beruházás is folytatódott, mint például az 1-es villamos meghosszabbítása. A projekt eredményeként a vonal elérte a Kelenföld vasútállomást az Etele térnél, így a forgalom 2019. július 9-én itt is megindulhatott.

A nagykorúti villamospálya fokozottabb terhelése miatt a vágányok hamarabb elhasználódnak, a 2019-es rekonstrukció során a vasbetonlemez alappal rendelkező, rugalmas alátámasztású, folyamatos sínágyazású vágányrendszert egy korszerűbb felépítményű villamospálya váltotta fel.

Társaságunk egyik különleges műtárgya, a Villányi áramátalakító – a budai villamosközlekedés egyik legfontosabb és legnagyobb áramátalakítója – teljes technológiája megújult.

Az idei előkészítésnek köszönhetően, állami támogatással két különleges, de már cserére érett járműtípusunk, a Millenniumi földalatti vasút és a fogaskerekű vasút járműparkja is megújul, egyedi tervezésű és gyártású prototípusok érkeznek majd mindkét vonalra. A tervezési és eszközbeszerzési eljárások 2020-ban hoznak eredményt.

A legnagyobb feladat a tavalyihoz hasonlóan, ebben az évben is az M3 vonal rekonstrukciója volt. Március végén elindult a forgalom a megújult északi szakaszon, és egy hét átmeneti időszak után megkezdődtek a felújítási munkálatok a déli szakaszon is. A felújítás miatt szükséges buszos pótlás – az alapos előkészítésnek köszönhetően – az olykor váratlanul előálló újabb kihívások ellenére most is gördülékenyen zajlott, és folytatódott egész éven keresztül.

Örömteli eredmény, hogy a VEP által 2014-ben indított Energiahatékonysági Kiválósági Pályázaton Társaságunk 2019-ben „Energiatudatos Vállalat» címet kapott, valamint leányvállalata, a BKV Vasúti Járműjavító Kft. is elnyerte ezt a megtisztelő elismerést.

Jól látszik, hogy az éveken át húzódó nagyobb projektek mellett rendben zajlik a mindennapok nyugodt munkája Társaságunknál. Bízom abban, hogy az új buszok majdani érkezése a jövőben várható, és elvárható megújulás egyik példája lesz csak, és ezt számos hasonló beszerzés követi. A folyamatosan változó igények kielégítésének ugyanis a megújulás is elengedhetetlen feltétele a stabilitás és a nyugodt munka mellett.

2019-ben cégünk nemcsak munkáltatóként, hanem, ami ugyanilyen fontos, szolgáltatóként is megállta a helyét. Bár nem az egyetlen, de máig a legnagyobb szereplői vagyunk Budapest közösségi közlekedésének, ez azzal jár, hogy kiemelt szerepünk van abban is, ha a közösségi közlekedés népszerűsége, elismertsége növekszik a fővárosban. Ennek tudatában kívánok munkatársaimnak jó egészséget, és sok örömet a magánéletükben és a munkában egyaránt!

Bolla Tibor
vezérigazgató

KÖZSZOLGÁLTATÁSI SZERZŐDÉS

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

A Közszolgáltatási Szerződés keretében a BKK Zrt. rendeli meg az ágazatonként meghatározott, menetrend szerinti közlekedési szolgáltatást, rögzítve a mennyiségi és minőségi követelményeket, valamint a közszolgáltatással összefüggő részletes szabályokat, köztük a közszolgáltatás költségei ellentételezésének szabályait.

A Közszolgáltatási Szerződést a Felek legutóbb 2019. decemberében módosították, amelyben kizárólag a szerződés időbeli hatályát változtatták meg 2020. december 31-re. Ugyanis a 2020. április 30-án lejáró Közszolgáltatási Szerződés felelősségteljes, a megújult elvárásoknak is megfelelő, a hosszú távú együttműködést biztosító tartalmi újragondolása csak így válik lehetségessé. Az új Közszolgáltatási Szerződés 2021. január 1-től kezdődően így már egy, a modern közösségi közlekedési követelményeket tükröző megállapodás lesz a BKV Zrt. és a BKK Zrt. között.

Az adott évre vonatkozó megrendelői elvárásokat és az ehhez kapcsolódó finanszírozási feltételrendszert a Közszolgáltatási Szerződés részét képező Éves Megállapodás tartalmazza. A megfelelő színvonalú szolgáltatás ellátását a BKK Zrt. által megfogalmazott minőségkövetelmények, illetve az azokhoz kapcsolódó motiváló/szankcionáló eszközök alkalmazása ösztönzi. Ezek közé tartoznak az SLA rendszerben (SLA = Service Level Agreement, minőségi szintmérési rendszer és szolgáltatási szint megállapodás) alkalmazott Bonus/Malus, valamint meghatározott jogcímek alapján, a nem megfelelő teljesítés esetén kiszabható kötbérek.

2019-ben újabb tételekkel egészültek ki a megrendelői elvárások. Az SLA rendszer már a korábbi években is alkalmazott menetkimaradási mutató, valamint a forgalombiztonsági (baleseti) mutató mellett kiegészült a menetrendi pontosság, menetrendszerűségi mutatóval, a jármű és állomási műszaki, esztétika, utaskomfort szempontú megfeleléségi mutatóval, továbbá az utastájékoztatás megfeleléségi mutatóval. A kötbérrendszer kiegészítésre került az utasszámmérési adatok nem megfelelő kiolvasásának szankcionálásával, a BKK Zrt. a korábbiaknál szigorúbban

ellenőrizte az utasszámmérésre alkalmatlan járművek közlekedtetését, illetve duplájára emelte a kapcsolódó kötbértétel összegét. Az előző évhez viszonyítva – a BKV Zrt. fizetési kötelezettségeit tekintve – az SLA mutatók esetében 87,5 %-os javulás, míg a kötbérrendszer esetében 22,7 %-os romlás volt megfigyelhető.

A szigorodó elvárások ellenére a BKV Zrt. a 2018. évhez viszonyítva összességében 73,0 %-kal csökkentette a nem megfelelő teljesítésből eredő fizetési kötelezettségeit, amely a BKV Zrt. által nyújtott közösségi közlekedési szolgáltatás színvonalának javulását jelenti.

Társaságunk a Közszolgáltatási Szerződésben foglaltak szerint teljesítette beszámolási kötelezettségét. A havi, negyedéves, éves közszolgáltatási beszámolók, a negyedéves és éves Szolgáltatási Jelentések elkészítésével, valamint a rendszeres Megrendelői kérdések megválaszolásával a BKV Zrt. számot adott a megrendelt közszolgáltatás ellátásáról, valamint annak gazdasági vetületéről.



BERUHÁZÁSOK, FEJLESZTÉSEK

Járműbeszerzés, felújítás és korszerűsítés

Új autóbuszok beszerzése

Sikeresen lezárultak az új szóló és új csuklós autóbuszokra kiírt pályázataink, a kapcsolódó adásvételi szerződéseket aláírtuk, és az alapmennyiséget megrendeltük (20 db szóló, illetve 20 db csuklós autóbusz szállítása). Az új járművek 2020. első negyedévében érkeznek.

Használt autóbuszok beszerzése, honosítása

2018-ban megvásároltunk 12 db használt csuklós Van Hool New AG300 típusú autóbust, amelyekhez 2019. év elején vásároltunk egy tizenharmadik darabot is. A járművek honosítását 2019. évben a VJSZ Kft. elvégezte. Az elmúlt évek során már megszokott arculati kialakításon, valamint esztétikai javításon túl, ezek az autóbuszok megkapták a hasonló típusokon elvégzett csuklókörnyezeti vázelem cserék nagy részét is. Az autóbuszokba nagyméretű elhúzható ablakok kerültek. Megtörtént a klímaberendezések felújítása, a gépészet szükséges feljavítása, illetve a műszaki vizsgafelkészítés. A járművek forgalomba állítása lehetővé tette néhány harminc évesnél idősebb csuklós autóbusz, és néhány, rosszabb műszaki állapotú alacsonypadlós autóbusz selejtezését.

2019-ben egy évek óta húzódó projekt is lezárulhatott, miután a jogi- és pénzügyi kérdésekben is sikerült egyezsége jutni a Volvo Hungária Kft.-vel. Év végéig rendeződött a 2017-ben megvásárolt 40 darab hibrid szóló Volvo autóbusz helyzete és végül a legfiatalabb, leginkább környezetbarát 7900-as típusú kocsik is forgalomba álltak. A jogi viták ideje alatt a Cinkota Divízió területén kiépült az elektromos töltőhálózat és a hozzá szükséges többlet villamosenergia biztosítása a 40 db autóbusz számára.

2019 I. és a IV. negyedévében forgalomba állítottunk egy-egy Vehixel Cytios felépítményű Mercedes Sprinter használt minibuszt, ezzel az állomány darabszáma ötre emelkedett. A két újonnan beállított jármű lehetővé tette a XVII. kerületben évek óta tervezett 269-es viszonylat

beindítását, valamint üzemképes tartalék képzését a típusból. Mindkét kisbusz honosítását a VJSZ Kft. végezte.

2016 óta béreltünk 6 db, majd további 1 db csuklós Mercedes Citaro autóbust. A bérleti konstrukció lejártával az autóbuszok Társaságunk tulajdonába kerültek. Az időközben szükségessé vált kisebb mértékű esztétikai és gépészeti felújításokat a VJSZ Kft. végezte el.

Villamosjármű korszerűsítés

- A 2014-ben indított Tátra korszerűsítési program keretében újabb 35 db villamoskocsit újított meg a VJSZ Kft. A „J” jelű nagyjavítással egybekötött az esztétikai beavatkozásokkal is járó, hajtásrendszer korszerűsítését végezték el. Négy kocsira utastéri kamerarendszer is került kísérleti jelleggel. Korszerűsödött a fűtésrendszere is a járműveknek. A korszerűsített Tátra villamosok száma 185 db-ra nőtt.
- Folytatódott az olasz szagatóval felszerelt KCsV-7 típusú villamosok hajtáskorszerűsítési programja is. 2019-ben újabb 4 db villamos újult meg.
- 5 db TW6000 típusú villamos felújítása fejeződött be év végéig.
- 1 db fogaskerekű motorkocsi és 1 db fogaskerekű pótkocsi nagyjavítását végeztük el saját műhelyben.
- 2 db T5C5 típusú villamos jármű „eredeti állapotában megőrzött” módon újult meg, (korszerűsítés nem történt).
- A VJSZ Kft.-vel szerződést írtunk alá egy korábbi években megvásárolt TW6100-as villamos kísérleti jellegű felújítására. A kivitelezés 2020-ban lesz, de az előkészületi munkálatok és a kapcsolódó beszerzések már 2019-ben megkezdődtek. A projekt keretében a jármű utastere a Tátránál és a KCsV-7 villamosoknál már meghatározott arculatot ölt. A járműben lesz utastéri és vezetőtéri klímaberendezés, valamint megszűnnek a lenyíló lépcsők, helyükre fix fellépők kerülnek. További kísérleti rendszerek felszerelése is várható a prototípusra, mint az utastéri kamerarendszer, vagy a visszapillantó tükrök kiváltó – a CAF villamosokon már használt – kamerás, monitoros visszapillantási lehetőség. A projekt célja a szűk úrszelvényű szakaszokon közlekedő Ganz csuklós járművek kiválthatóságának vizsgálata.

Metró korszerűsítés

- A metró területén az Alstom járművek folyamatosan érik el az 500.000 km futásteljesítményt, így 2019-ben az M2-es vonal 20 db kocsija (4 szerelvény), valamint az M4-es vonal 36 db kocsija (9 szerelvény) került 500K-s nagyjavításra.

- 5 db MFAV jármű került nagyjavításra szintén saját műhelyben.
- 2 MFAV szerelvény teljes (műszaki és esztétikai) felújítása elkészült, így pl. a modernizált, többnyelvű utastájékoztató rendszer mellett új utastéri design fogadja az utazóközönséget.

Egyéb járműbeszerzés

Az előző években végzett sikeres kampánynak, valamint a kedvező munkahelyi környezetnek köszönhetően 2018 végére, 2019 elejére oly mértékben megnövekedett az autóbusz járművezetőnek jelentkezők létszáma, hogy újabb oktató autóbuszok forgalomba állítására volt szükség. Ezúttal azonban nem a közforgalomból kivont régi autóbuszok, hanem célzottan erre a feladatra beszerzett korszerű járműveket alakítottunk át. Az Óbuda Divízióban egy svájci eredetű Mercedes Citaro, a Kelenföldi Divízióban pedig egy szintén svájci Volvo 7700-as épült át oktatójárművé.

Pályafelújítások

Nagykörúti felépítményváltás

A nagykörúti villamospálya fokozottabb terhelése miatt a vágányok hamarabb elhasználódnak, ezért év közben több helyen jelentős sebességkorlátozást kellett bevezetni. Ezek megszüntetése a nyári iskolaszüneti időszakban több helyen felújítottuk a pályát. A rekonstrukció során a vasbetonlemez alappal rendelkező, rugalmas alátámasztású, folyamatos sínágyazású vágányrendszert (RAFS) egy korszerűbb, sínkörülöntéses felépítményű villamospálya váltotta fel.

- Szeptember 1-ig 1600 vm hosszon átépült a Margit körúton a villamospálya a Széna tér és a Margit utca között. Itt a burkolat helyszíni betonozással készült el. Az átépítés a budai fonódó villamoshálózat által is használt szakaszt nem érintette.
- Június 15. és szeptember 1. között megközelítőleg 2000 vm hosszon átépült a villamos vágány a Práter utca és a Goldman György tér között. A villamosvágányba előre gyártott betonlemezbe kerültek a sínek.
- A pálya átépítésén túl a munka része volt 3 csoport kitérő cseréje, valamint a Petőfi hídon 12 pár dilatációs készülék beépítése is.

I-es villamosvonal meghosszabbítása

Folytatódott az I-es villamos meghosszabbítása. A projekt eredményeként a vonal elérte a Kelenföld vasútállomást az Etele térnél. A projekt célja részben az Etele téri csomópont hatékony

összekapcsolása a kelenföldi városrészsel, továbbá Dél-Pesttel, így lehetővé téve az agglomerációból érkezők számára a gyorsabb eljutást a város ezen részei felé, valamint a környék lakói számára a belváros felé tartó metró- és villamosvonalak gyors elérését. A forgalom 2019. július 9-én indult meg.

Orczy téren villamosvonalak korszerűsítése és pályafelújítás

Az Orczy téren 24/28/37-es villamosvonalakon elvégzett korszerűsítés és pályafelújítás a Népszínház utca – Fiumei út – Magdolna utca – Salgótarjáni út közötti szakaszokat érintette. Ezt követően a 37-es viszonylat közlekedési nyomvonala megváltozott, a Népszínház utca – Fiumei út – Salgótarjáni út útvonalra. A régi útvonal (Népszínház utca – Dobozi utca – Magdolna utca – Salgótarjáni út) a Baross kocsiszíni kapcsolat biztosítása érdekében üzemi útvonalként megmaradt. A projekt keretein belül megvalósult a 24/28-as villamos vonalon a Baross kocsiszíni esztergavágány kiálló vágányként való bekötése is. A projekt során a következő cserék valósultak meg:

- 16 csoport kitérő beépítése gumipaplan ágyazással és
- 2 csoport kitérő beépítése gumipaplan ágyazás nélkül,
- 15 csoport kitérőnél váltófűtés cseréje,
- 11 csoport átszelés cseréje,
- 51 felsővezeték tartó oszlop cseréje átszereléssel,
- 2184 fm munkavezeték felszerelése,
- 1810 vm villamosvágány felújítása.

Az érintett szakaszokon a kiágazások és a keresztezések átépültek, ami a Combino típusú járművek járműtelepi ki- és beálló útvonalának korszerűsítését is eredményezte. A forgalombiztonság nőtt, a lassújelek megszűntek és az utazási komfort is javult. Az új kiálló vágány megépítését követően a járműkiadás biztonságosabbá és rugalmasabbá vált.

Bosnyák tér, Zugló kocsiszín részleges pályafelújítása.

A Bosnyák téri csomópontban történik a Zugló kocsiszínbe tartó, illetve az onnan forgalomba álló villamosok üzemi mozgása, ami a jelenlegi, kedvezőtlen kialakítású vágányhálózat miatt jelentősen akadályozza a forgalomban közlekedő villamosok és a közúti forgalom haladását. A növekvő forgalmi igények és a kocsiszíni kitérők rossz állapota miatt szükségessé vált a Bosnyák tér forgalmi vágányainak és Zugló kocsiszín udvari vágányainak átépítése. A kivitelezési munkák 2 ütemben zajlottak: 2019. évben az udvari vágányhálózat épült át, míg 2020. évben kerül sor a forgalmi vágányok átépítésére. A projekt során átépítésre kerül 20 csoport kitérő, 2 csoport átszelés, 920 vm vágány és közel 1700 fm munkavezeték, kapcsolódó áramellátási, jelzőberende-

zési, vízvezeték kiváltási és egyéb munkákkal. Ennek eredményeként a korábbinál optimálisabbá válik a kocsiszíni jármű ki- és beállási lehetőség, mivel a szerelvények mozgása nem fogja a csomópont közötti forgalmának teljes tiltását igényelni.

Karbantartási munkák

- 2-es villamos viadukt vasszerkezetének javítása.
- A villamoshálózatban lévő kitérők és átszelések javítása és alkatrészek cseréje.
- Kiemelést érdemelnek a Fogaskerekű vonalán a forgalom- és üzembiztonsági kockázatok csökkentése érdekében végrehajtott pályajavítási munkálatok, amelyek során a fogasléc cseréje mellett a pályasín, a kapcsolószerkezetek cseréje és a vágány szabályozása is megvalósult egy újabb szakaszon.
- A Soroksári úti villamos híd javítási munkái.
- A Vörösvári úti végállomáson 0,4 kV-os elosztó javítása váltófűtések automatizálásának javítása.
- Felsővezeték-tartó oszlopok javítása és korrózió védelme.
- Vezérlő- és elosztószekrények javítása.
- Füves pálya karbantartása.
- Zaj- és rezgésmérések több helyszínen.

Áramellátási feladatok

EDI védelmes munkahely bővítése az M2 metróvonalra

Az M2 metróvonal 10 kV-os és 0,8 kV-os védelmi berendezései lehetőséget biztosítanak arra, hogy interface segítségével a bennük tárolt paramétereket, eseménylistákat, kioldási görbéket letároljuk, illetve módosítsuk, de csak közvetlenül az adott állomáson volt erre lehetőség, így üzemzavar esetén a szükséges információkhoz csak jelentős időráfordítással lehet hozzáférni. Az M2 metróvonal védelmi berendezéseinek interface bővítésével a metróvonal állomásain, a Fehér úti járműtelepen és a Szabó Ervin téri diszpécser központban, valamint a hozzáféréseket biztosító hírközlési hálózat részleges módosításával, a védelmes munkahelyre történő rászervezéssel a hibaelhárításhoz szükséges adatok összegyűjtése, kiértékelése időben jelentősen lecsökkent, lehetővé téve a gyorsabb beavatkozást.

Villányi áramátalakító felújítása

A Villányi áramátalakító a budai villamosközlekedés egyik legfontosabb és legnagyobb áramátalakítója, utoljára 1971-ben volt felújítva. Az áramátalakító látja el 600V-os vontatási energiával a 61-es, 59-es villamos viszonylatokat, valamint a Bartók Béla úton közlekedő viszonylatok nagy részét. Berendezéseinek nagy része 30-40 éves, az alkatrészutánpótlás megszűnt. A budai villamosközlekedésben elfoglalt stratégiai szerepe miatt az áramátalakító, illetve annak berendezései jelentős felújításra szorultak.

A felújítás során a teljes technológia megújult: a 10 kV-os cellasor, a pozitív és negatív 600 V-os cellasor, a segédüzemi és vontatási transzformátorok, a segédüzemi elosztók, az egyenirányítók, a kábelszakaszolók, és a védelmek, valamint megtörtént a távvezérlő cseréje is.

MI vonal felsővezeték-hálózaton munkavezeték csere

A MILLFAV vonal több szakaszán a munkavezeték kopása jelentősen megnőtt ezért az erősen kopott munkavezeték cseréjére volt szükség a teljes alagúti vonalszakasz jobb- és bal vágányában, valamint a Mexikói úti járműtelep felsővezeték-hálózatán. A 2019 szeptemberében befejeződött projekt során mintegy 3800 méteren újult meg a felsővezeték-hálózat és cserélődtek az elhasznált állapotú járműtelepi szigetelők és oszlopszakaszolók is. Ennek köszönhetően az üzembiztonság nagymértékben megnövekedett, sebesség- és forgalmi korlátozások nélkül biztosítva a járművek zavartalan közlekedtetését és az utazóközönség megfelelő kiszolgálását.

Arany János utcai trolibusz végállomás áthelyezése.

A Podmaniczky tér átépítése miatt a végállomás megszűnt. A trolibuszforgalom fenntarthatósága érdekében a Bank utcánál létesítettünk egy trolibusz visszafordító felsővezeték hurkot, így a 72, 73-as troli viszonylatokat nem kellett megszüntetni, illetve busszal pótolni.

Egyéb infrastruktúrát érintő beruházások

Ady Endre úti villamosvágány melletti töltés megerősítése

A 41-es villamosvonalon, a Pék utca és Kelenvölgy-Péterhegy megállóhely közötti szakaszán a Hosszúréti-patak nagyon közel halad a vágány vasúti alépítményéhez. A gyakori magas vízállás miatt a vasúti töltések rézsűiben jelentős károsodások keletkeztek, veszélyeztetve a villamosvasúti közlekedés biztonságát. 2019. március 4. – július 31. között elkészült a szabvány vízelvezető

árok rehabilitálása, a töltéskorona rendezése, az áteresz átépítése előre gyártott elemekkel, a csőáteresz felújítása, a rézsű helyreállítása, profilozása, a kimosódott szakaszok feltöltése, és hálós szerkezetű kőrákat védelmezés kiépítése. A beruházást követően helyreállt a kétvágányú közlekedés.

Mozgólépcső beszerzés

A 2-es és 3-as metróvonalakon a kis emelőmagasságú mozgólépcsőkhöz nehézkes, csak nagy költséggel és hosszú beszerzési idő alatt valósítható meg az alkatrészek beszerzése, amely jelentős üzemeltetési kiesést okoz. Az üzemeltetés gazdaságosabbá tehető a mai szabványoknak megfelelő, új, költséghatékony mozgólépcsők beszerzésével, beépítésével. A 2019. évi terv keretében megvalósult az M3 vonal Árpád híd állomásán az északi szifon átvezető alagutakban 4 db mozgólépcsőkar cseréje.

M3 metróvonalon autostop felújítás (25 db)

Az M3 metróvonalon üzemelő autostop vonatmegállító berendezései közül idén is megújult 25 db. Az Újpest-Központ és Nagyvárad tér körzetekből leszerelt és felújított berendezések visszاسzerelése 2019 novemberéig megtörtént, majd a sikeres próbaüzemet követően újra rendeltetészerűen üzemelnek.

Projektek tervezése, előkészítése

Az induló projektekhez szükséges tervek, dokumentációk tervezésére és előkészítésére biztosított keretből elkészült:

- Bosnyák téri vágányhálózat átépítéséhez készített tervek felülvizsgálata
- Hűvösvölgyi ívek felépítményváltásának tervezése
- Asztalos Sándor úti hidak és a csatlakozó peronok teljes körű újjáépítésének tanulmányterve
- Baross kocsiszín fűtésrekonstrukciójának tervezése.
- Hűvösvölgyi úton, Budagyöngye - Kelemen László utca között pályafelújítás és Széll Kálmán tér - Hűvösvölgy között pályafelújítás tervezése
- Budafoki elágazási komplexum felújításának tervezése
- Baross kocsiszínben a TW6000 típusú villamosok üzemeltetési feltételeinek megteremtése (savas akkumulátor tárolóhelyiség tervezés)
- Hungária kocsiszín területén található munkásszálló felújításának tervezése
- Soroksár-Csepel révátkelő épület és környezetének tervezése.

2019-ben elkezdett tervezési feladatok

- XXII. kerület Ady Endre úton és a Hosszúrési patak mellett közúti villamos vágány felújításának tervezése
- Az 56-os vonalon előkészítésre kerültek a részleges felújítás kivitelezési munkái, hogy az új CAF villamosok közlekedhessenek a vonalon.

Telephelyek fűtésrekonstrukciója

A fűtésrekonstrukció célja elsősorban az energiahatékonyság javítása, ezáltal az energiaköltségek csökkentése. A Cinkotai autóbusz telephelyen felújításra került az egyik gázkazán és napkollektorok kerültek kihelyezésre, aminek köszönhetően jelentős gázmegtakarítással lehet előállítani a melegvizet. A Zách utcai trolibusz telephelyen korszerűsítettük a fűtési rendszert, és fokozott hőszigetelésű nyílászárókra cseréltük a hőtechnikailag nem megfelelő nyílászárókat, az épületen belüli fűtött tereket határoló homlokzati nyílászárókat és ipari kapukat. Szintén korszerű nyílászárókat építettünk be a Szépilona villamos kocsiszínbén. Az elvégzett beruházásokkal jelentős energiamegtakarítás érhető el, a megtérülés jellemzően 8-10 év.

Gépek, technológiai berendezések beszerzése

A járművek és a vonali infrastruktúra üzemeltetéséhez, karbantartásához, javításához szükséges gépek és technológiai berendezések pótlásáról folyamatosan gondoskodni kell. 2019. évben az alábbi gépek, berendezések beszerzése valósult meg:

- Baross kocsiszínbén a TW6000 típusú villamosok üzemeltetési feltételeinek megteremtése (folyadék feltöltők).
- M4 járműtelepen a környező lakóépületeket érő zajterhelés csökkentésének érdekében „U” alakú zajfogó keretszerkezet készült.
- Nagy teljesítményű fix mosóberendezés telepítése, valamint alkatrész- és forgóváz mosóhely kialakítása a MILLFAV járműtelepen.
- 1 db elektromos villástargonca a Mozdólépcső Szakszolgálat számára.
- Cinkota telephelyen energia ellátás bővítése.
- Járműfényezéshez szükséges mobil elszívó berendezés beszerzése Hungária kocsiszínbén

Év közben felmerülő üzemeltetéshez szükséges beruházások

A járművek üzemeltetéséhez, karbantartásához, javításához szükséges épületek, építmények, technológiai berendezések műszaki állapotának fenntartására és egyéb eszközök beszerzésére biztosított keretösszegeből az év során a következő beruházások és beszerzések valósultak meg:

- EDR készülékek beszerzése
- Végállomások beléptető rendszere (ATÜI, VÜI)
- Fogaskerekű Svábhegyi megállójánál tartózkodó kialakítása
- Szárazjeges tisztítóberendezés beszerzése
- Zugló kocsiszín Forgalmi épület lépcsőházi falainak megerősítése.

Épületek, építmények felújítása

- É-D Metró Járműtelepen járműkarbantartó épület nyílászáróit kicseréltük.
- Bosnyák téri forgalmi épület nyílászáróit kicseréltük, a kerítést felújítottuk.
- Vontatási Szakszolgálat Zugló Járműfenntartó Üzem 8-as épület felújítása és a gázfogadó helyiség gázérzékelőjének, valamint a festéktározó helyiség tűzjelzőjének kiépítése elkészült.
- Üllői út 197-199. Forgalmi szolgálat nyílászáróit kicseréltük.
- M3 telephelyen a mozgólépcső épület műhelycsarnok csapadékvíz elvezető csőrendszerét kicseréltük.
- Kőér utcai telephelyen:
 - A 270-es raktár csapadékvíz csőrendszerét cseréltük, valamint a Tárolócsarnok csapadékvíz elvezetését megújítottuk.
 - Kicseréltünk 106 db kitérőfát és elindult a klímaberendezések telepítésének programja. A tűzjelző rendszerek itt is új betáplálást kaptak a kamerarendszerekkel együtt.
 - A FŐTÁV Zrt. megkezdte a járműtelep fűtéskorszerűsítését. Ehhez a járműtelep létesítményeiben az összes fűtési hőközpontot átépítik és saját üzemeltetésükbe veszik.
 - A megnövekedett energiaigény biztonságos ellátása érdekében a Tároló csarnokban kicseréltünk a 2 db segédüzemi transzformátort.

Környezetvédelmi beruházások

2019 decemberére elkészültek a Kelenföldi Divízió területén elhelyezkedő autóbusszmó-só szennyvíztisztítójának korszerűsítési, tervezési, engedélyeztetési és kivitelezési munkái. A három hónapos próbaüzem megkezdődött.

Törekvés a megújuló energiaforrások alkalmazására

- **Napelem:** a Székház tetejére 2017 decemberében egy összesen 193 db panelből álló 50 kW-os kiserőmű került, mely évente 53,7 MWh villamosenergiát termel. A megszerzett tapasztalatok alapján egy 200 kW teljesítményű napelem rendszer telepítése zajlik a Kelenföld buszgarázsban. A projekt keretében a napenergia hasznosítása mellett egy tároló is épül, amely védelmet nyújt az alatta parkoló nosztalgia buszok számára. A tervezett napelem rendszer elvárt termelése 220 MWh évente. Három hasonló projekt van előkészítés alatt (Baross kocsiszín 36 kW, Kelenföld buszgarázs 200 kW és Balatonfenyves üdülő 34 kW).
- **Napkollektor:** a napkollektoros rendszer a használati melegvíz előállításához szükséges földgáz kiváltásával csökkenti az adott telephely földgázköltségeit. Az eddigiek során 2014. évben a Zugló kocsiszín tetejére egy 128 m²-es, 2017 decemberében a Száva kocsiszíni kazánház tetejére egy 18 m²-es, a Szépilona kocsiszín csarnokok tetejére egy 28 m²-es, valamint 2019 nyarán a Dél-pesti buszgarázs irodaház tetejére egy 104 m²-es rendszer került telepítésre. Fentiek mellett megkezdődött a Trolibusz garázs irodaépület tetejére egy 140 m²-es, valamint a Cinkota buszgarázs csarnokának tetejére egy 84 m²-es napkollektor rendszer elhelyezése.
- **Komplex megoldás:** a Galyatető pihenőház fűtésrekonstrukciója során megújult a fűtés és melegvízellátás. A hatékonyság fokozása érdekében az épület ablakaira ablaknyitás-érzékelők kerültek, ezzel elkerülve a nyitott ablak mellet történő fűtési üzemet. A korszerűsítés során fontos kritériumok voltak a környezetvédelmi szempontok. Egyik fő célkitűzés volt, hogy a lehetőségekhez mérten minimálisra csökkenjen a károsanyag kibocsátás. Előzetes kalkulációk szerint a korszerűsítés eredményeképpen 124 023 MJ-lal, közel 60%-os mértékben csökkent a primerenergia felhasználás, 2,93 tonnával az éves CO₂ kibocsátás, valamint a jelenlegi árszinten közel 600 e Ft-tal az éves energiaköltség.

Az informatikai feladatok:

2019-re tervezett beruházások közül megvalósult feladatok:

- Lync infrastruktúra kiterjesztéséhez szükséges eszközök beszerzése és telepítése.
- SAP működés fejlesztése (licenc kiegészítő beszerzés).
- SBC kapacitás bővítése.
- Vezetékes hanginfrastruktúra szolgáltatás bővítése.

Kiemelt projektek

Megkezdjük az előkészítését két különleges, de már cserére érett járműtípusunknak, a Millenniu-mi földalatti vasútnak és a fogaskerekű vasút járműparkjának. Az állami támogatásnak köszönhetően egyedi tervezésű és gyártású prototípusok érkeznek majd mindkét vonalra. A tervezési és eszközbeszerzési eljárások 2020-ban hoznak eredményt.

Munkáltatóként igyekszünk vonzó feltételeket nyújtani a munkaerő megszerzésére és megtartására, ezért a vidéki munkatársaknak magas komfortfokozatú szállási lehetőséget is kívánunk biztosítani. 2019-ben sikeresen pályáztunk a Hungária kocsisín területén álló munkásszálló felújítására, az elnyert állami támogatásból 2020-ban kezdődhetnek a kivitelezési munkák.

Dunai hajózás

2019. áprilisban a hajóüzemeltetés kivált a Turisztikai Divízióból és önálló Hajózási Irodaként folytatja munkáját a Beruházási és Műszaki Fejlesztési Főosztály keretein belül.

A hajók üzemeltetési szerződesei 7 év elteltével időtartamuk végéhez érkeztek, az új szerződéshez szükséges előkészületek megtörténtek, szerződéskötés 2020. évben várható.

A Sziget Fesztivál ideje alatt a Jászai Mari tér – Óbudai-sziget között üzemelő Sziget hajójárat 2019-ben is nagy sikerekkel zárult.

A hajózási tárgyi eszközök (terület, műhely, szerszámok, hajók és kikötők) bérbeadásából származó bevétel 39,6 m Ft volt.

Hajó felújítás, korszerűsítés

A 3011 típusú vízibuszok közül a Lágymányos és a Budavár hajók tengelyrendszer javítása befejeződött.

A Pest-Buda hajó teljes hajtási, propulziós rendszere, a főgéptől a hajócsavarig megújult, ezáltal irányíthatósága és manőverképessége is jelentősen javult.

A Révfülöp és a Szent Kristóf hajók üzembe állítására és korszerűsítésére vonatkozó tervek előkészületei megkezdődtek.

A BKV-100 típusú hajók hajtás felújításai megkezdődtek. A Hungária, a Lánchíd és a Tabán hajók esetében ez tengelyrendszer felújítást, a Várhegy hajó esetében főgép cserét is tartalmaz.

A kikötőkben feltárt műszaki hiányosságok megszüntetése a rendelkezésre álló szerződéses keretek között megtörtént. Ezen felül, a 2020. évi szezonra felkészülve, megkezdődött a kikötők és a parti infrastruktúra megújítása, kiemelten a parti korlátok, kerékpártárolók, utcabútorok (virágládák, padok stb.) újrafestése, valamint a burkolati elemek hibáinak kijavítása.

Beruházás Támogatás Projekt (BERTA)

Elkészült a beruházások előkészítését támogató és ellenőrző monitoring rendszer (röviden: BERTA), amely a 2017. évi vezetői döntés alapján valósult meg. A kialakított rendszert az érintett üzemeltetői és beruházási szakterületek kollégáival közösen teszteltük és a projekt eredményeként egy hasznos, döntéstámogatásra alkalmas szoftver került a BKV Zrt. tulajdonába.

A beruházások folyamatát kezelő és ellenőrző online program célja többek között a beruházási igények átláthatóbb és gyorsabb, dokumentált módon történő kezelése, nyomon követhetősége. Teszi mindezt pl. a felelősségi körök automatizált elkülönítésével, az éppen esedékes tennivalók dedikált módon történő megjelenítésével akár e-mailes értesítés küldése mellett, valamint az aktuális állapotok többféle bontásban történő lekérdezhetőségével, rugalmasan beállítható statisztikai modullal, ezáltal eredményezve a beszerzés indításáig tartó szerteágazó előkészítő folyamat meggyorsítását.

Az elkészült rendszer beépült a mindennapi munkafolyamatokba, így valamennyi beruházási igény kezelése kizárólag a BERTA rendszerben történik.

Munkálatok a villamosvonalakon

Egyéb intézkedések

A szakterület kezdeményezésére és együttműködésével kibővült a végállomásokon elérhető wifi szolgáltatás, valamint bizonyos helyszínek kamerás megfigyelése, továbbá kifejlesztettünk egy járművezetői informatikai portált. Ennek segítségével a járművezetők saját mobil eszközükön tudják megtekinteni a beosztásukat, nyomon követhetik a munkájukkal kapcsolatos utasításokat, tájékoztatókat.

Jelzőberendezési területen a TTP (Tudományos alapú Tovább-üzemeltetési Protokoll) felmérések alapján megkezdődtek az alkatrészcsere és berendezés-nagyjavítások, illetve a javítások során új műszaki megoldások alkalmazása a nagyobb hatékonyság, a meghibásodások számának csökkentése érdekében. 124 db kitérő esetében végzett váltófűtésjavítást a szakterület.

Megtörtént a közúti vasútra vonatkozó pályaépítési és fenntartási műszaki adatok, előírások új kiadásának hatósági jóváhagyása. A Közúti vasúti infrastruktúra tervezési irányelvek, valamint a P. I. Közúti vasúti pályaépítési és fenntartási műszaki utasítás I. és II. kötete 2019-től, a P.2. Közúti vasúti pályafelügyeleti és pályakarbantartási utasítás 2020-tól feltétlenül hatályosak.

Munkálatok a metróvonalakon

A metróvonalakon pályakarbantartási munkákat végeztek a forgalombiztos közlekedés, a lassújelek bevezetésének a megelőzése, valamint az utaskomfort növelése érdekében.

Az M3 metróvonal infrastruktúra-rekonstrukciójának stratégiai célja a fővárosi kötőtpályás közösségi közlekedés, azon belül is az M3 (észak-déli) metró versenyképességének javítása az egyéni közlekedéssel szemben. Valamint a városon belüli funkcionális térségek együttműködésének, kapcsolatának magas színvonalon történő támogatása, elősegítése. A felújítás az északi szakaszon (Újpest-központ és a Lehel tér között) március hónapban befejeződött. Az állomások átadását követően áprilisban megkezdődött a déli szakasz (Kőbánya-Kispest és Nagyvárad tér között) ütemezett felújítása.

Beruházások, fejlesztések, korszerűsítések

- Az M1 vonalalagútban összesen több mint 3600 fm munkavezeték cseréjét végezte el a szakterület.
- Diagnosztizáltuk az összes metróállomás 220V DC akkumulátor telepcsoportjait, és cseréltük a hibás akkumulátorokat.

- Folytatódott az M3 középső szakasz üzemszüneti állomási/alagúti szigetelésjavítása.
- Az M3 Északi szakaszon az AVR (Automata Vonatvezető Rendszer) külsőtéri bontása, majd visszaépítése elkészült. A felújítások, átalakítások után a biztosítóberendezések és az AVR dokumentált vizsgálatok, statikus és dinamikus tesztek elvégzése után kerültek üzembe és megkezdődött ezek tanúsítása, valamint a végleges használatbavételi engedély megszerzése.
- A forgalomban maradt északi és középső szakasz kiszolgálására az építési ütemeknek megfelelően kellett a ki-beálló vonatok közlekedését biztosítani. Az ideiglenes állapotok biztosítóberendezési átalakításai szintén saját kivitelezésben készültek el. A déli szakasz lezárását követően saját kivitelezésben távolítottuk el az AVR külsőtért.
- Az M3 rekonstrukció során megépítendő M3 KUD (Központi Utasforgalomirányító Diszpécser) munkahely számára felszabadítottuk a szükséges területet, az M2 irányítóhelyisége a Kálvin Diszpécserház IV. emeletére költözött. A költözés során a biztosítóberendezés KFM kezelőfelületében hardver és szoftvermódosítások is történtek.
- Az M4 vonal Bikás park állomáson elkészült a felülvilágító berendezéseken keresztül a peronra befolyó talajvíz elzárása, valamint az állomás fali dilatációjának vízzáró szigetelésének javítása.
- Elkészült az M4 vonal Fővám téri PPE (Utasvédelmi rendszer) tesztlaboratórium, amely lehetővé teszi az utasbiztonságot szavatoló rendszer elemeinek vizsgálatát.

Kelenföldi Járműtelep

- A kelenföldi járműtelep keretalagút lefedése megtörtént.
- A járműtelepen a vonat-ellenőrzést lehetővé tevő nagyméretű podesztet létesítettek, ezzel biztosítva az ellenőrizendő vonatok mindkét oldali ajtókon keresztüli biztonságos megközelítését.

Nagyobb karbantartási munkálatok

- Több helyszínen kitérőjavítást, ágyazatcserét, szigetelési és vízelvezetési, injektálási munkákat, világításkorszerűsítést, valamint a társszakterülettel közösen 13 db váltóhajtómű cseréjét végeztük el.
- A Deák Ferenc téren kicseréltük a V3 elosztó betápláló kábelét.
- Az M2 metróvonalon összesen 3 db nagy emelőmagasságú mozgólépcső emelt szintű karbantartását végeztük el.

- Megtörtént az összes metróállomás akkumulátor telepeinek diagnosztizálása, valamint a hibás akkumulátor telepcsoportok cseréje a Deák Ferenc tér állomáson, valamint a Szabó Ervin téri Diszpécserházban.
- Elvégeztük az M3 metróvonalon összesen 3 db nagy és 2 db kis emelőmagasságú mozgólépcső emelt szintű karbantartását, valamint 15 db nagy emelőmagasságú mozgólépcső tűzvédelmi karbantartását a metróvonal mélyállomásain.
- M3 vonalon az Újpest-központ és Dózsa György út állomás között – a vonal infrastrukturális felújításával párhuzamosan – a szükségvízellátó vízvezetékrendszer vonali hálózatának jelentős része megújult a kapcsolódó állomási nyomásfokozó rendszerek teljes javításával, illetve szükség szerinti cseréjével együtt. Ugyanezen munkálatok a déli szakaszon is megkezdődtek.
- Ahhoz, hogy a Katasztrófavédelmi törvényben leírtakat biztosítani tudjuk, a vonali polgárvédelmi – eredeti beépítésű – átemelő telepeket is javítani kellett. Az átemelő telepek automatizáltak, ultrahangos szintérzékeléssel és frekvenciaváltós lágy indítással/leállással rendelkeznek.
- Karbantartás keretében a teljes M4 vonal pályahálózatának gépi síncsiszolását, így mindkét vágány profilozását elvégeztük.
- Társszakszolgálattal közösen a Kelenföld 8. számú kitérőben a váltóhajtómű cseréje megtörtént.

Egyéb intézkedések

- Az M1 és M2 – valamint az M3 felújítás részeként – metróvonalakon új EDR (Egységes Digitális Rádiótávközlő Rendszer) Tetra technológiájú, TEA2 titkosítással ellátott digitális rádiórendszereket építettünk ki.
- Az M2 metróvonal biztosítóberendezés jelfogó helyiségeibe távoli elérésű, valós idejű hőmérséklet-megfigyelő és rögzítő rendszer került. Így folyamatosan nyomon követhető és a naplózásnak köszönhetően vissza is kereshető a helyiségek tényleges hőmérsékletértéke. Amennyiben a hőmérséklet meghaladja a berendezésekhez előírt és előre beállított értéket, a rendszer automatikus riasztást küld, így azonnal megkezdhető a szükséges hibafeltárás és elhárítás.



AUTÓBUSZ ÉS TROLIBUSZ ÜZEMELETETÉS

Járművek felújítása

Az Autóbusz és Trolibusz Üzemeltetési Igazgatóság 34 db autó- és trolibusz felújítását rendelte meg 7 külső partner bevonásával. A munkálatok a következő műszaki tartalommal valósultak meg:

- szükség szerinti vázjavítás 9 esetben
- szakműhelyi javítás 2 esetben
- preventív karosszéria javítás 3 esetben
- jármű modernizálás 1 esetben
- jármű forgalomképessé tétele 1 esetben
- karosszéria- és egyéb elemek karbantartása 18 esetben

A megrendelt szolgáltatásokat 31 esetben alacsonypadlós autóbuszokon, illetve trolibuszokon végezték el.

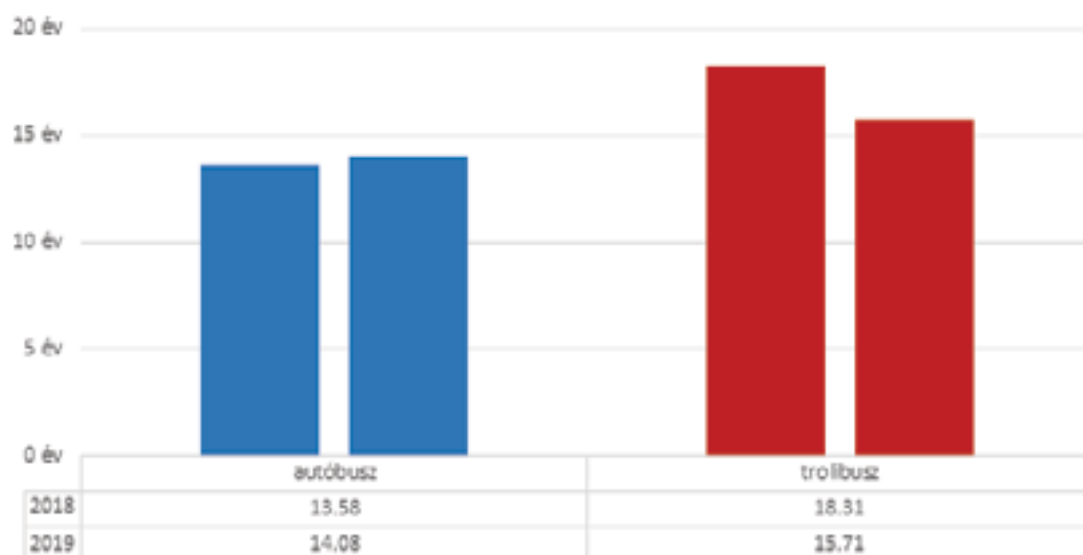
Járműállományi változások

Az autóbuszállomány átlagéletkora egy év alatt az új gyártású járművek beszerzésének hiánya miatt fél évvel emelkedett. A trolibuszoknál a BKK Zrt. által beszerzett 21 db új jármű forgalomba állítása miatt 2,6 év csökkenést értünk el.

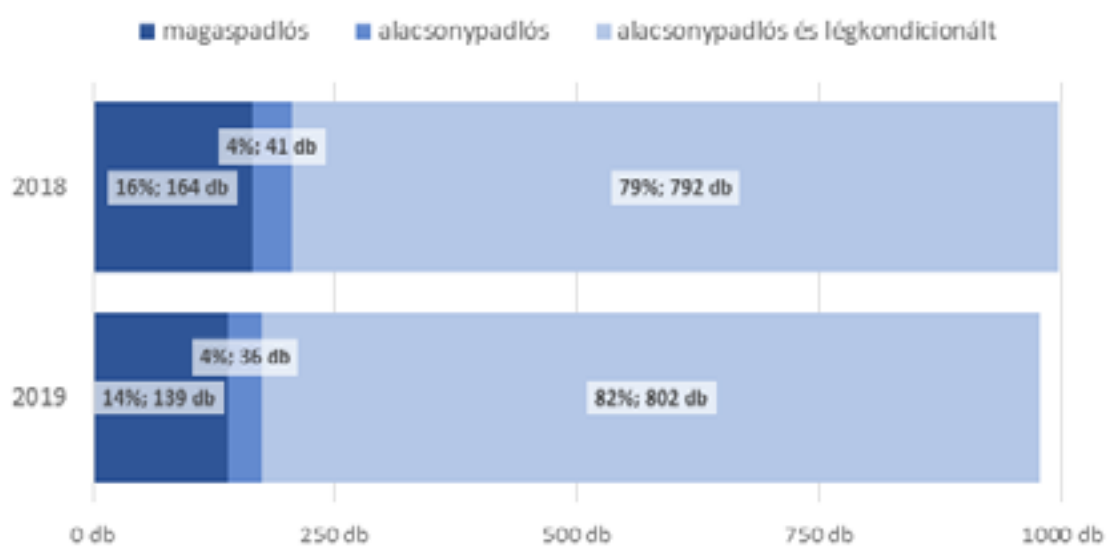
Az autóbuszoknál az alacsonypadlós járművek részaránya 84%-ról 86%-ra, míg a légkondicionált járművek részaránya 79%-ról 82%-ra emelkedett. Ennek oka a néhány használt autóbusz forgalomba helyezése mellett az, hogy a selejtezések a legrosszabb állapotú járművekre terjedtek ki, így összességében javultak a százalékos mutatók.

A trolibuszoknál az új járművek érkezése miatt az alacsonypadlós járművek aránya 46%-ról 57%-ra, a klímaberendezéssel ellátott járművek részaránya 28%-ról 41%-ra változott.

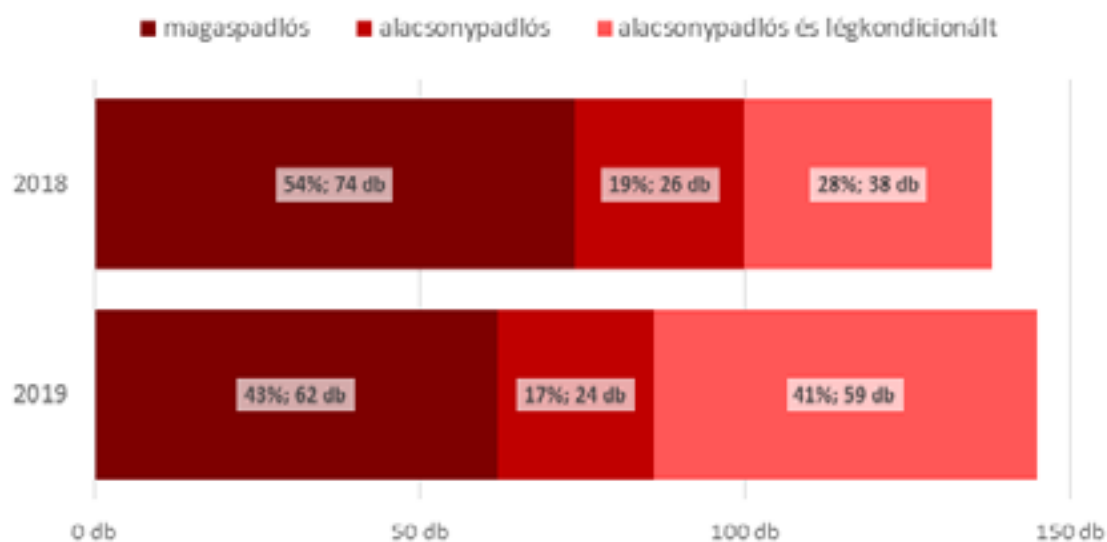
Autóbusz- és trolibuszpark átlagéletkora



Autóbuszok utaskomfort szerinti megoszlása



Trolibuszok utaskomfort szerinti megoszlása



Metrópótlás

Az M3-as metró rekonstrukciójának folytatásaként 2019-ben is jelentős többletfeladat hárult az autóbussz-ágazatra. A metrópótló autóbusszok március végéig munkanapokon napközben Lehel tér és Újpest központ között, esténként és hétvégenként pedig a teljes vonalon közlekedtek.

Az M3 metróvonal északi szakasza 2019. március 30-ára készült el, ezzel ez a szakasz autóbusszos pótlása befejeződött. Az M3 felújítás déli szakasza Kőbánya-Kispest és a Nagyvárad tér között április 6-án indult el. 2019. április 6. és április 26. között M3-as metrópótló autóbusszok közlekedtek Kőbánya-Kispesttől Nagyvárad térig. 2019. április 27-től beindult a hétvégi külön ütem, melynek során Kőbánya-Kispest és Lehel tér között történt metrópótlás. A Határ út és Nagyvárad tér között a csúcsidőszakban M3E jelzéssel gyorsjárat szállította az utasokat.

Számos alternatív járat indult el a metrópótlás déli ütemének kezdetekor, hogy a Havana-lakótelep, a Gloriett-telep, Pestszentimre és Gyál, valamint a Liszt Ferenc nemzetközi repülőtér felől a Nagyvárad tér metróállomáshoz könnyebben eljuthassanak a tömegközlekedők, továbbá, hogy a Szentlőrinci úti lakótelepről és Pesterzsébet felől a Boráros térre eljussanak az utasok. Ezek az új járatok, a 194M, a 223M és a 254M autóbusszok. A Liszt Ferenc nemzetközi repülőtér, valamint a Gyömrői út és környezete közvetlen metrókapcsolatának megőrzése érdekében a 200E buszjárat Nagyvárad térig közlekedik. Rákoskeresztúr és Rákoscsaba felől 161E jelzéssel új járat indult az Örs vezér tere felé. A metrópótláshoz kapcsolódóan több autóbusszjáratot is megerősítettünk a régióban így a 85, 85E, 99, 217E, 23, 23E járatokat.

Az M3 metrópótlás déli üteme áprilistól novemberig változatlanul zajlott. November három hétvégéjén azonban a metró északi szakaszán keletkezett hibák garanciális javítása miatt nemcsak a megszokott Lehel tér M és Kőbánya-Kispest M végállomások között, hanem a teljes vonalon autóbusszok közlekedtek. A pótlóbuszok M3 jelzéssel Kőbánya-Kispest M és Újpest-központ M között jártak, míg M3A jelzéssel Kőbánya-Kispest M és Árpád híd M megállóhelyek között betétjárat is közlekedett.

Létszámhelyzet

A metrópótlás miatt megnövekedett a forgalmi feladatok teljesítése, így az Autóbussz és Trolibusz Üzemeltetési Igazgatóság számára folyamatos feladatot jelentett a szükséges járművezetői és karbantartói/kiszolgálói állomány biztosítása. A 2019. év erőfeszítéseinek, sikeres intézkedéseinek köszönhetően járművezetői helyzetünk stabil maradt, és – figyelemmel az összes

megrendelt teljesítményünkre – elégséges kapacitással rendelkezünk az alapfeladataink, és az M3 pótlás végrehajtásához.

Létszámgazdálkodásunkat érintően több, egymásra ható tényezőt is kezelniünk kellett ahhoz, hogy a megváltozott munkaerőpiaci környezetben is el tudjuk látni feladatainkat. Az alábbi, alapvető kihívásokkal kellett szembe néznünk a 2019. év folyamán:

- növekvő foglalkoztatási igény, munkaerőhiány országos szinten,
- rendszerszinten megnövekedett járművezető igény (a metrófelújítás miatti autóbuszos pótlás),
- átalakuló járműpark, megváltozott készség- és tudásszint,
- a BKV munkaerőállományát befolyásoló korfa torzulása

A fenti tényezők együttes hatása miatt aktív toborzási tevékenységet végeztünk 2019-ben is, függetlenül attól, hogy ennek súlypontja szükségszerűen változott. A korábbi évektől eltérően – ahol szinte csak járművezetői munkaerő toborzás folyt – ez évben aktívan megjelent a járműkarbantartói toborzásunk is.

2017-2019. között a folyamatos erőfeszítéseknek köszönhetően sikerült járművezetői helyzetünket normalizálni.

A szükséges létszámunk biztosítása munkaerő felvételi és megtartási intézkedések sorozatát igényli. Míg a munkaerő felvétel érdekében tett intézkedések gyors eredményt hoznak, addig a létszám megtartása több évre megtervezett és előremutató folyamatot kíván.

A munkaerő felvételhez tartozó főbb intézkedéseink között említhető D és TR kategóriás képzéseink, az OFA programjához történő csatlakozás, a különböző platformokon igénybe vett toborzási technikák, belső ajánlási rendszer, részvétel állásbörzéken és nem utolsósorban a 2019-ben végrehajtott bérfejlesztés.

A szakemberhiányos időszak munkaerő felvételei mellett a 2019. év kiemelt feladata volt a képzett, és elkötelezett „minőségi” munkavállalók megtartása, esetleges továbbképzése. Ennek érdekében szükséges volt bizonyos munkakörülményjavító intézkedéseket meghozni.

Különjárat, nosztalgiaüzlekedés

Az ágazat nosztalgia autó- és trolibuszai 2019-ben is felejthetetlen élményekkel gazdagították a közlekedésrajongókat, amelyekre egyrészt a BKK által meghirdetett májustól szeptemberig tartó

nosztalgia évad keretén belül, másrészt a BKV járművek különböző eseményeken való szereplésekor volt lehetőség.

Ilyen kiemelkedő eseménynek számított a VJSZ Kft. május 11-én a Közlekedési Kultúra Napján megrendezett nyílt napja, vagy az „Ikarus a busz” címmel a Közlekedési Múzeum és a székesfehérvári Szent István Király Múzeum közös szervezésében megrendezett időszaki kiállítás, amelynek megnyitójára Ikarus buszokból álló konvoj indult a Hősök teréről a királyok városába méltó háttérrel adva a megnyitó ünnepségnek. Említésre méltó még a július első hétvégéjén a Légiközlekedési Kulturális Központ és Társaságunk közös szervezésében első alkalommal megrendezett Ferihegyi Ikarus találkozó. A rendezvény számára az Aeropark biztosította a helyszínt, ahol az Autóbusz és Trolibusz Üzemeltetési Igazgatóság különleges flottájának MALÉV arculatú autóbuszai mellett az ágazat számos Ikarus gyártmányú járműve emelte az esemény színvonalát.



VASÚTI ÜZEMELTETÉS

A Vasúti Üzemeltetési Igazgatóság feladata a villamos, fogaskerekű, metró, MFAV üzemeltetése. A Közszolgáltatási Szerződés értelmében a járművek és az üzemeltetést biztosító infrastruktúra eszközök fenntartását (karbantartását és javítását) látjuk el, valamint szükség esetén üzemeltetői szinten közreműködünk a közösségi közlekedést érintő beruházási projektek előkészítésében. A szerződéses kötelezettségeken túl a vasúti építmények, járművek használata során a tulajdonosnak egyebek között gondoskodnia kell a megfelelő üzemi rend kialakításáról és zavartalan működéséről, az élet-, vagyon- és üzembiztonság feltételeinek megteremtéséről, a vasúti építmények és járművek karbantartásáról, üzembiztos állapotban tartásáról, műszaki felügyeletéről.

Üzemeltetési teljesítmények

A vasúti személyszállítás (villamos, fogaskerekű, metró és MFAV járművek) – 2019. éves adatok alapján – **a megrendelt teljesítmény 64,6%-át teljesítette**. A normál, közel 70%-os teljesítménytől az M3 rekonstrukció következtében fellépő alacsonyabb teljesítmény miatt maradt el. Ezt a közel **8 568 millió férőhelykilométert (fhkm) több mint 3,4 millió teljesített menettel** biztosítottuk.

A villamos ágazatnál a forgalmi igény folyamatosan növekszik, így annak ellenére, hogy a villamosok darabszáma – a legöregebb járművek kivezetésével – csökken, hatékonyságjavulást értünk el. A szolgáltatási színvonal – a BKK Zrt. szolgáltatás-megrendelésével összhangban – úgy javult jelentős mértékben, hogy az állomány 15%-át kitevő alacsonypadlós villamosok az átlagosnál magasabb futásteljesítménnyel közlekedtek (jellemzően 90-100 ezer km/év), ezáltal az éves szinten meghatározott férőhelykilométer teljesítmény közel 40%-át a Combino és a CAF villamosok biztosították.

A közszolgáltatási tevékenységen felül közel 1000 óra teljesítményt biztosítottak a nosztalgia villamosok (jellemzően hétvégeken), átlagban havi 80-90 órás megoszlásban, emellett több mint 40 db különjárat megrendelés teljesült.

A menetkimaradási mutató a szolgáltató tevékenységére visszavezethető okok miatt kimaradt menetek arányát vizsgálja a menetrendileg előírt menetszámokhoz viszonyítva. A villamos ágazatnál a műszaki okú menetkimaradások aránya folyamatosan javul, és a szolgáltatást megrendelő BKK Zrt. értékelése alapján a metró ágazat mellett szintén „bónusz” kategóriába került 2019-ben.

Vasúti járműállomány alakulása

Társaságunk **villamos ágazata** 31 villamos viszonylaton 9 különböző típusú, összesen **584 db villamos járművel**, míg a fogaskerekű utasforgalmának lebonyolítását **14 db (7 db motor, 7 db pótkocsi) fogaskerekű járművel** biztosítja a szolgáltatást. A villamos ágazat járműállománya igen sokszínű.

A vasúti járműállomány műszaki állapotát javítottuk, szolgáltatási színvonalát emeltük.

Az új, Társaságunk által üzemeltetett CAF járműpark üzembe helyezése kis mértékben javított a villamospark műszaki színvonalán. A villamosok átlagos életkora 35,7 év, még mindig 5,7 évvel meghaladja a tervezett élettartamot. Tekintettel arra, hogy a CAF járművek a BKK Zrt. tulajdonában vannak, ez a járműcsere a BKV Zrt. eszközrendszerében nem okozott jelentős változást. Kiszűrve a CAF villamosok pozitív hatását, a BKV Zrt. eszközrendszerébe tartozó villamos járművek átlagos életkora 38 év, amely 8 évvel haladja meg a hasznos élettartamot.

A metró személyszállító járművek átlagos életkora 4 év. A MFAV járművek átlagos életkora 45 év.

A metró járműflotta összesen 418 db kocsiából:

- a MFAV vonalon 23 db egyedi kialakítású csuklós jármű,
- az M2-es vonalon összesen 22 db (3 eltérő típusú motorkocsiból álló, összesen 5 kocsi) ALSTOM metrószerelvény,
- az M3-as vonalon – a befejeződött hajtáskorszerűsítéssel egybekötött felújítás eredményeként – 37 db (2 eltérő típusú motorkocsiból álló, összesen 6 kocsi) korszerűsített 81-es családból származó orosz metrószerelvény közlekedik.
- 3 db EV típusú metró jármű maradt állományban, amelyek a későbbiekben nosztalgia járatként közlekedhetnek, ezért megkezdődött a járművek eredeti felépítése és a dizájn visszaállítása, valamint az esedékes nagyjavítások végrehajtása.

- Ezen túlmenően az M4-es vonalon 15 db (2 eltérő típusú motorkocsiból álló, összesen 4 kocsi) ALSTOM metrószerelvény végzi az utasszállítást.

Az M4 vonal járműparkjánál előfordult kisebb alkatrész sorozathibáknak sikeres elhárítását követően, valamint a karbantartási rend átszervezésével lehetővé vált a 15 szerelvényből 13-at egyidejűleg forgalomba állítani.

A vasúti ágazatok járműállománya igen összetett. Forgalomban vannak a kor követelményeinek teljes mértékben megfelelő, magas utaskomfortú, teljes hosszában átjárható, légkondicionált COMBINO, CAF villamos és ALSTOM metró járművek, valamint az elvárttól elmaradó komfortérzetet biztosító, azonban forgalombiztonsági szempontból teljes mértékben megfelelő szintet képviselő, korosabb villamos, fogaskerekű és MFAV járművek is.

A járműállomány utaskomfortja az elmúlt években jelentős mértékben javult. 2019. évre az **alacsonypadlós járművek aránya** (db szám tekintetében) **elérte az 51%-ot**, a **klimatizált járművek aránya pedig a 25%-ot**.

A kötöttpályás járműállomány 2019. évben összességében 8 db TW6000 típusú személyszállító járművel csökkent.

Infrastruktúra eszközrendszer alakulása

Az **infrastruktúra eszközrendszer** elemeinek egy része az elmúlt években jelentős mértékben megújult. Az utaskomfort növelése és a zajhatás csökkentése érdekében összesen 94 203 vágányméter csiszolása valósult meg a villamos vágányhálózaton.

Az infrastrukturális berendezések, eszközök egy része olyan állapotban van, hogy a jelentkező meghibásodások miatt korlátozásokat kell bevezetni. Kivételt ez alól az M2-es metróvonal – ahol a rekonstrukció a közelmúltban fejeződött be –, az M4-es metróvonal, és az Európai Unió forrásból fejlesztett villamos vonalak jelentenek.

Az infrastrukturális berendezések, eszközök összesített műszaki állapotát a villamos ágazatnál az 1-es és 3-as villamos vonalakon elvégzett felújítási munkálatok, a „budai fonódó” villamosközlekedés megteremtése, a villamos hálózatot érintő fejlesztések és beruházások javították az előző évekhez viszonyítva. Ezek hatására **az infrastrukturális berendezések, eszközök összesített műszaki állapota a villamos ágazat esetében jelenleg 40%-os**.

A napi villamosforgalom – 2019. december 31-i adatok szerint – összesen 355,3 km hosszú pályán zajlik és a járművek közlekedését biztosító tápellátást 39 db áramátalakító segíti. A járművek az energiához 630 ezer fm (troli 270 ezer fm, villamos 360 ezer fm) hosszúságú felsővezeték, és 940 ezer fm hosszúságú vontatási kábelhálózat útján jutnak hozzá.

Az **M3** metróvonalon zajló infrastrukturális beruházások eredményét az alábbi ábra az északi szakaszra vonatkozóan tartalmazza, amely jól mutatja, hogy a végrehajtott felújítás kedvező hatással van az összesített műszaki állapotokra. A rekonstrukció folytatásának eredményeként **a műszaki állapot további jelentős emelkedése várható az elkövetkező években.**



INFRASTRUKTURÁLIS BERENDEZÉSEK, ESZKÖZÖK ÁTLAGOS MŰSZAKI ÁLLAPOTA *

* 2019. december 31-i állapot szerint

A vasúti ágazatokhoz tartozó infrastrukturális elemek fajtáját, számosságát és állapotát tekintve is igen széles spektrumú eszközállományt alkotnak. Szerepük kiemelkedő, hiszen ezek az eszközök teszik lehetővé a vasútforgalom megvalósítását. 2019-ben számos olyan tevékenység zajlott, ami az állomány műszaki állapotának javítását, színvonalának megtartását, kismértékű emelését elősegíti.

Villamos ágazat

Folytatódtak a villamosvezető tanulói képzések. Év végéig összesen 92 fő járművezető és 1 fő járműműszaki munkavállaló tett sikeres vizsgát. Emellett folytatódtak a közúti vasúti és fogaskerekű forgalmi járművezetők, járműműszaki szakemberek, valamint az infrastruktúra szakemberek vasúti forgalombiztonságával összefüggő képzései is.

Felülvizsgáltuk a járművezetői alapképzést és 2019 tavaszára elkészült egy országos új tananyag, amely az ismeretanyagot a kor műszaki és üzemeltetési követelményeinek megfelelően racionalizálta. A képzési rendelet 2019. év eleji változása kettős feladatot rótt Társaságunkra:

- egyrészt Társasági hatáskörbe került a típus- és vonalismereti képzési programok jóváhagyásának feladata (ezért a képzési programok felülvizsgálatát meg kellett kezdeni),
- másrészt Társasági hatáskörbe került ezen képzési modulok vizsgáztatási jogköre (ezért az ehhez szükséges személyi és tárgyi feltételeket meg kellett teremteni).

Elkészültek a BKV vonalhálózatán üzemeltetett közúti vasúti jármű típusok, valamint a vonalszakaszok képzési programjai. Ennek keretében az előírt óraszám csökkent a korábbiakhoz képest.

Az előző évben bővített szimulátor tapasztalatai alapján, annak felhasználását jelentősen kiterjesztettük: a CAF Urbos és a Tatra T5C5K típusok képzésében, valamint a vonalismeret gyakorlati oktatásában. A szimulátort használjuk a tanulók vezetési gyakorlat moduljának oktatásában is, valamint az infrastruktúra és kategória modulok elméleti szakaszaiban elhangzottak szemléltetésére.

Kialakítottunk egy számítógépes vizsgateremet, amely a megváltozott jogszabályi környezet-höz jól illeszkedik. Alkalmos akár 16 fő egyidejű számítógépes vizsgáztatására, akár társasági, akár központi hatósági vizsga esetén, bármilyen jelenleg alkalmazott vizsgamódszertan mellett. Multifunkciós terem, amely teljeskörűen alkalmas oktatási tevékenység ellátására is, az ehhez szükséges eszközök (tábla, projektor, oktatói számítógép) is rendelkezésre állnak.

Tovább folytatódtak a hálózati infrastruktúra fejlesztésekhez köthető képzések és a vizsgáztatási feladatok. Emellett a foglalkoztatási igények alapján folyamatosan biztosítottak voltak a típus- és vonalismereti képzések az ezeket lezáró alapvizsgák szervezésével, az időszakos oktatások, valamint az időszakos vizsgák szervezése.

További komplex fogaskerekű járművezetői képzés is indult, valamint Társaságunk részt vett az üzemeltetési szakterület által indított közúti-vasúti kételtű jármű vezető képzés lebonyolításában.

A nem járművezetői munkakörök részére a területi igényeknek megfelelő alapképzések, valamint az e munkavállalók részére az időszakos oktatások lebonyolítása megtörtént, a munkavállalók időszakos vizsgáztatása is megszervezésre került.

Metró ágazat

Év végéig összesen 99 fő járművezető (beleértve az eltérő típusképzéseket is) és 6 fő mozdonyvezető tett sikeres vizsgát.

2019-ben a 19/2011. NFM rendelet és KTI Vizsgaszabályzat Függeléke által megszabott keretek között szinte az összes képzési programot átdolgoztuk.

- Ennek eredményeként a járművezetői tanfolyamok már a kategória-ismereti témaköröknél több gyakorlati foglalkozást kapnak a korábbiakhoz képest.
- Modern, szimulátoros képzés alkalmazása a Metró motorkocsi-vezetői alaptanfolyamoknál, az Infrastruktúra modulban és a Típusismereti modulban.

A 2018-ban megkezdett M4 és MFAV új utasításokhoz kapcsolódó eltérésképzéseket és vizsgákat a teljes aktív létszám elvégezte 2019. március végére.

2019 májusától megkezdődtek a típusismereti és vonalismereti társasági szintű képzések és alapvizsgák. (Ebben az év utolsó negyedétől már több BKV/KTI vizsgabiztos is részt vett.)

A stresszkezelő tréningeken valamennyi központi forgalomirányításban dolgozó munkatárs részt vett, és a megszerzett tudást a munkájában sikerrel hasznosítja.

A Metró Forgalmi Főmérnökségen 2019. évben bevezettük a nem utazó forgalmi munkakörökben dolgozók beosztáskészítését és teljesítményelszámolását a ForTe rendszerben.

Virtuális Erőmű Program

Társaságunk évek óta részt vállal a Virtuális Erőmű Program által kitűzött célok megvalósításában, azaz abban, hogy minél nagyobb megtakarítással járuljon hozzá egy virtuális erőmű „felépítéséhez”. A VEP által 2014-ben indított Energiahatékonysági Kiválósági Pályázaton Társaságunk 2019-ben „Energiatudatos Vállalat” címet kapott, valamint leányvállalata, a BKV Vasúti Járműjavító Kft. is.

Fenntarthatósági Témahét

Az Emberi Erőforrások Minisztériuma – Áder János köztársasági elnök fővédnöksége mellett – 2019-ben már negyedik alkalommal hirdette meg a Fenntarthatósági Témahetet. A program célja

a Föld Napja üzenetének, a fenntarthatóságnak széles körű elterjesztése iskolai keretek között. A rendezvénysorozatra az EMMI támogatásával, a PontVelem Nonprofit Kft. szervezésében 2019. március 18-22. között került sor, amelynek egyik kiemelt témája a fenntartható közösségi közlekedés volt, és 2019-ben először Társaságunk is csatlakozott a rendezvényhez 10 fő önkéntes óraadó részvételével. A Témahét ideje alatt az iskolai programok, tanórák részeként a fenntarthatóságért elkötelezett szakemberek (önkéntesek) – az óraadó tanár vezetésével, az óravázlat mentén – mutatták be Társaságunk törekvéseit és saját példájukkal, gondolataikkal erősítették a Témahét üzenetét a gyerekek felé.

Energiaköltségek csökkentése érdekében tett intézkedések

Energiabeszerezések, teljesítménygazdálkodás: a felhasznált energiamennyiség változása mellett az egységár is nagyon fontos tényező az energiaköltség alakulásában, ezért kiemelten fontos a jó és körültekintő energiabeszerezési tevékenység, valamint a teljesítménygazdálkodási és menetrendadási feladatok szakszerű elvégzése.

A teljesítménygazdálkodási és a villamosenergia menetrendadási szaktevékenység elsődleges célja szintén az energiaköltségek csökkentése.

ISO 50001 szerinti EIR működtetése: az energiahatékonyságról szóló 2015. évi LVII. törvény kötelezi a nagyvállalatokat négyévenkénti energetikai audit külső fél által történő elvégzésére, vagy az ISO 50001 szabvány szerint és külső akkreditált cég által tanúsított energairányítási rendszer (EIR) bevezetésére.

A BKV Zrt. az EIR bevezetése mellett döntött, mert az EIR bevezetésével és működtetésével egy olyan keretrendszer alapján tudja folyamatosan figyelemmel kísérni a saját energia-hatékonysági fejlődését, melybe különböző mértékben minden munkavállaló és energiafogyasztó rendszer bevonásra kerül. Az EIR rendszer 2016. november 10-étől működik tanúsított rendszerként, az audit megújítása 2019. év végén megtörtént.

Energetikai auditok elvégzése: tekintettel arra, hogy az energetikai auditoknak kiemelt szerepük van az energiahatékonysági intézkedések azonosításában, Társaságunk vállalta, hogy komplex energetikai auditálást végez (fél évente 1 kiemelt telephely auditálásával) két, előírt szakmai képzettséggel és tapasztalattal rendelkező dolgozó közreműködésével.

A meglévő energia-monitoring rendszer kiterjesztése: a 2018. évben a Blaha Lujza téren és a Fehér úti metró járműtelepen egy energia-monitoring pilot projekt valósult meg, mely-

nek keretében 7 db elektromos, 2 db földgáz, 2 db hőmennyiség és 2 db víz távleolvasásra képes mérő került telepítésre. A rendszerben webes felülettel lehet hozzáférni az adatokhoz és lehetőség van azok rendszeren belüli elemzésére, az energiahatékonyság javítása érdekében. A monitoring rendszer önmagában nem hoz megtakarítást, azonban nagymértékben erősíti Társaságunk energiagazdálkodásának hatékonyságát, megkönnyíti az energiamegtakarítási lehetőségek azonosítását, végül, de nem utolsósorban könnyíti az elért megtakarítások eredményeinek számszerűsítését. A pilot projekt sikeresen zárult, a projekt eredményei alapján a rendszer kiterjesztésének előkészítése folyamatban van.

Épület-korszerűsítések: az elmúlt év során sor került a Mozgólépcső csarnok földszinti és emeleti nyílászáróinak cseréjére. A Száva és Szépilona telephelyeken a fűtési rendszer korszerűsítése után sor került a nyílászárók cseréjére is.



M4 METRÓ

Állomások belső beépítése

Az egyezségi megállapodásokban foglalt többlet-határidők értelmében, valamint a még hibalistában szereplő hibák javításáig a Teljesítés Igazolást nem adjuk ki, a Vállalkozó addig – a Felek által egyeztetett mértékű – csökkentett bankgaranciát biztosított. A Vállalkozó az egyeztetett ütemnek megfelelően hajtja végre feladatait és javítja a még fennálló hibákat.

Kapcsolódó felszíni beruházások, Baross tér felszíni rendezés

A tárgyi szerződés Hiba Bejelentési Időszaka 2019. március 21. napján lejárt. Az Üzemeltetők, a Mérnök és a Megbízó a Vállalkozóval közösen bejárást tartott, összeírva a még fennálló hibákat, amelyek az üzemszerű működést nem akadályozzák. A Vállalkozó végzi a hibák kijavítását, amelynek tervezett határideje 2020. június vége.

Rendszerek, áramellátás – Co-09

Az UVH/VF/3429/50/2015 számú „Budapesti M4 metróvonal I. szakasz fővonalalagúti és járműtelepi biztosítóberendezés és automatikus vonatvezérlő rendszer” tárgyú használatbavételi engedélyben előírt feladatok megvalósultak.

Metroszerelvények beszerzése – Co-10

Az M2 és M4 vonallal kapcsolatos teljesítési bankgaranciák 2020. november 30-ig meg lettek hosszabbítva.

Az Állami Finanszírozás és a Fővárosi Finanszírozás – elszámolt költségek, a projekt költségvetése

Az Egységes Támogatási Szerződés 6. számú módosítását, amely szerint az állami finanszírozás időszaka 2022. december 31-ig meghosszabbításra került, a Kormány az 1463/2019. (VII.30.) határozatában jóváhagyta, a szerződésmódosítás 2019. szeptember 10-ével lépett hatályba. A projekt költségvetése és az állami költségvetési igény összege nem változik.

KÖZOP projektek fenntartási időszaka

A nagy KÖZOP projekt 5 éves fenntartási időszaka 2017. április 12-i nappal megkezdődött. A szakaszolt KÖZOP projektek 5 éves fenntartási időszaka 2016. november 25-én kezdődött meg.

IKOP projektek fenntartási időszaka

A Támogató 2018. október 9-én kelt értesítése szerint a két IKOP projektet még 2017-ben lezárta. Az M1-M7 IKOP projekt 5 éves fenntartási időszaka 2017. október 19-ével, a P+R projekt fenntartási időszaka 2017. november 18-ával kezdődött meg.

Aktiválás

A DBR által készített eszközbontást, illetve az érték meghatározását a MÁV elfogadta. A Magyar Állam és MÁV Zrt. részére történő átadás folyamatban van. A Főváros részére átadandó, fővárosi tulajdonba kerülő eszközök aktiválása megtörtént, azt a Fővárosi Közgyűlés elfogadta.



GAZDÁLKODÁS

A BKV Zrt. 2019. évben 155 955 millió Ft üzemi szintű bevételt (értékesítés nettó árbevétele, egyéb bevétel), valamint 844 millió Ft összegű aktivált saját teljesítményértéket realizált, ezek mindösszesen 17 173 millió Ft-tal meghaladják a 2018. évi értéket.

A BKV Zrt. 2012. május 1-jétől a BKK Zrt.-vel kötött Közszolgáltatási Szerződés keretében végzi tevékenységét. A szerződés értelmében a BKV Zrt. a BKK Zrt. belső szolgáltatójaként nyújt közösségi közlekedési szolgáltatásokat, amelyekért a bevételekkel nem fedezett indokolt költségei erejéig közszolgáltatásai díj illeti meg. A BKV Zrt. egyéb, a közvetlenül a közszolgáltatáshoz kapcsolódó bevétellel nem rendelkezik; a menetdíjbevételek, az árkiegészítés, az agglomerációs és kerületi tömegközlekedési bevételek, a paraméterkönyvi szerződéses járatok bevételei, valamint a fővárosi és állami működési támogatások a BKK Zrt. bevételeit képezik. A BKK Zrt. és a BKV Zrt. között érvényben lévő szerződés tartalmazza a fizetendő havi közszolgáltatási díj kalkulációjának alapját adó módszertant, a megrendelt forgalmi teljesítményt, a teljesítés feltételeit, a tervezési és beszámolási követelményeket, a bonus/malus rendszert, valamint a kötbérezési tételeket.

A fentiek alapján a BKV Zrt. 132 284 millió Ft **közszolgáltatási díjban** részesült, amely az előző évinél 10,4%-kal magasabb.

A **szerződéses és egyéb szolgáltatások bevétele** az előző évi értéket 116 millió Ft-tal meghaladja. A növekedés a Sikló 56 millió Ft-os, a különjáratok 40 millió Ft-os, illetve a Libegő 20 millió Ft-os többletéből ered. A turisztikai bevételeket összességében pozitívan befolyásolta a kedvező időjárás, illetve az, hogy Budapest továbbra is népszerű célpont a turisták körében. A különjárat bevételeinek emelkedéséhez a HÉV pótlással összefüggő bevételek is hozzájárultak.

Az **egyéb tevékenységek bevétele** 359 millió Ft-tal a bázis érték felett zárt. A Társaság ezen a soron mutatja be többek között a tárgyi eszközök kölcsönzési és bérleti díját, a vállalati lakóházak, munkásszállók bérleti díját, a reklámfelületek bérleti díját, valamint a közvetített szolgáltatások bevételét. A tárgyi eszközök kölcsönzési és bérleti díjában a bázishoz képest 40 millió Ft elmaradás jelentkezett, a reklámfelületek bérleti díja azonban 70 millió Ft-tal meghaladta a bázis értékét. A készlet- és áruértékesítésben a bázishoz képest 1 078 millió Ft a bevételi többlet, köszönhetően a Stadionok irodaház értékesítéséből befolyt bevételnek. A közvetített szolgáltatások esetében a bázishoz viszonyított csökkentést az előző évi egyszeri tételek 2019-ben történő elmaradása okozta.

Az **egyéb bevételek** összege összességében 4 109 millió Ft-tal haladja meg a bázis értéket. A jelentős mértékű eltérés oka a halasztott bevétel feloldás magasabb értéke (az M3 rekonstrukcióhoz kapcsolódó magasabb összegű aktiválások miatt), a kapott kötbérek magasabb alakulása, továbbá egy peres ügy lezárultát követően az arra képzett céltartalék feloldása (953 millió Ft). A tárgyi eszköz értékesítésből az előző évhez képest némileg alacsonyabb bevétel folyt be.

Az üzemi ráfordítások 11 681 millió Ft-tal növekedtek az előző évhez képest. Az üzemi ráfordítások több mint 80%-át adó anyag- és személyi jellegű ráfordítások összegei tekintetében a tervhez képest 2 703 millió Ft-os megtakarítás keletkezett.

Az **anyagköltség** a bázishoz képest 15,6%-kal (4 105 millió Ft-tal) növekedett. Míg a vontatási gáz és gázolaj költsége mindössze 3,2%-kal emelkedett a bázishoz képest, addig nagymértékű, 30%-ot meghaladó növekedés volt a vontatási energia és az egyéb energia sorokon. Ennek oka, hogy a vontatási áram egységára a bázishoz képest 39%-kal növekedett, továbbá az egyéb villamosenergia és földgáz ára is jelentős mértékben emelkedett. Az energia nélküli anyagköltség esetében 12,9%-os a növekedés a bázishoz, és 9,7% a többlet a tervhez képest. A 2018. évi felhasználáshoz viszonyítva jelentősen növekedtek a járműfődarabok, járműalkatrészek, és a mozgólépcső-alkatrészek költségei. Ennek oka, hogy a 2019. évben a bázis évhez képest nagyobb arányúak voltak a saját hatáskörben elvégzett javítási és karbantartási munkák (Combino nagyjavítás, Alstom, MFAV főjavítás), emiatt a költségekben az előző évhez képest átrendeződés figyelhető meg az anyagköltségek és igénybe vett szolgáltatások között.

Az **igénybe vett szolgáltatások** felhasználása a bázis értéket mindössze 0,4%-kal haladja meg, a tervhez viszonyított elmaradás 3,3% (869 millió Ft). Tárgyi eszközök javítására 8 312 millió Ft került felhasználásra, amely 326 millió Ft-tal alacsonyabb a bázis időszak értékénél. A csökkenés elsősorban annak köszönhető, hogy a járműkarbantartások között alacsonyabb volt a szolgáltatásigényes kivitelezések aránya, azokat a Társaság nagyobb arányban saját hatáskörben végezte el. A vagyonzási tevékenység esetében a bázishoz viszonyítva 206 millió Ft-os költségtöbblet keletkezett, ennek hátterében a 2018. áprilisban történt óradíj-emelkedés áthúzó hatása, valamint a 2019. július hónaptól érvényes óradíjváltozás áll. Járművek bérleti díjára összesen 2 320 millió Ft-ot költött a Társaság, amely közel megegyezik a bázisidőszak értékével. Összességében 180 millió Ft emelkedés tapasztalható az informatikai rendszer és szoftver üzemeltetés költségeiben a bázishoz képest. A bázishoz képest 132 millió Ft-tal csökkent az ügyvédi munkadíjakra, illetve perköltségre kifizetett összeg, amelyben közrejátszik egy elmúlt időszakra vonatkozó továbbszámlázás.

A **személyi jellegű ráfordítások** a bázist összességében 8%-kal haladták meg. A 2019. évi társasági bérfejlesztési lehetőség 8% volt, az alapbérfejlesztésen felül további 487 millió Ft

bérkeret kerül szétosztásra a szakterületek által meghatározandó szakmunkás, mérnök és egyéb kulcsemberek ösztönzésére, bérfelzárkóztatásra, továbbá az igazgatóságok Kollektív Szerződés Mellékleteinek aktualizálására. A bérfejlesztéssel a Társaság munkaerőpiaci helyzete javult, a versenyképes jövedelem segít a foglalkoztatáspolitikai célok elérésében.

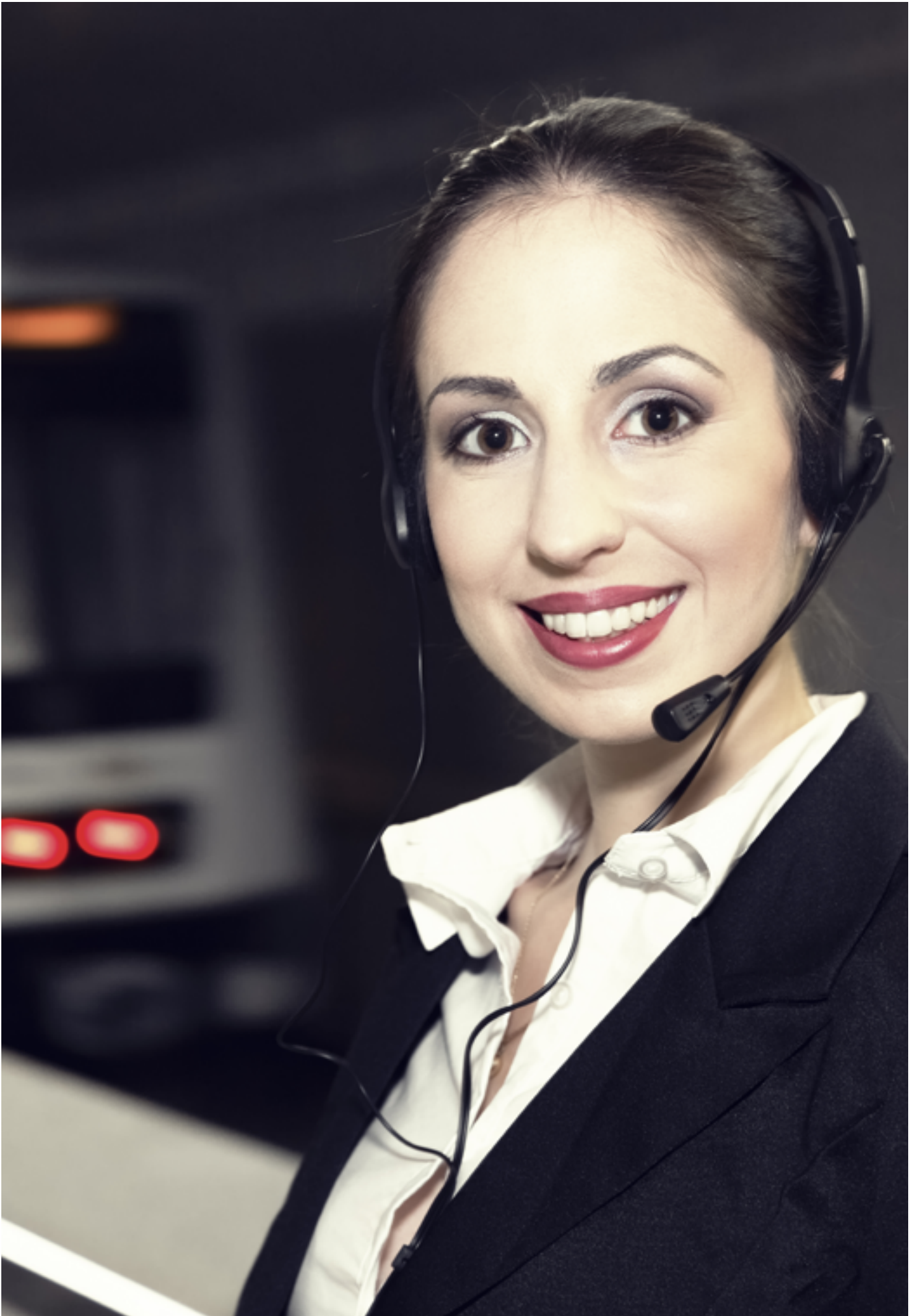
Az értékcsökkenési leírás a tárgyi eszközaktiválások miatt az előző évhez képest 4,4%-kal növekedett.

Az **egyéb ráfordítások** bázishoz viszonyított 1 480 millió Ft-os növekedését főként a céltartalék képzés és a fizetett bírságok összegének növekedése okozta, ezzel együtt csökkent azonban az adott támogatások összege.

A Társaság üzemi eredménye a 2019. évben 3 830 millió Ft veszteség volt.

A **pénzügyi műveletek egyenlege** 36 millió Ft-os értékkel pozitívan zárt, a kamatbevételeknek köszönhetően.

A BKV Zrt. 2019. évi **adózás előtti eredménye** 3 794 millió Ft veszteség volt, mely 1 163 millió Ft-os eredményjavulást jelent a tervezetthez képest, és elsősorban a megállapított alulfinanszírozottság részbeni ellentételezésének, a bevételek kedvező alakulásának, valamint a 2019. évi megtakarításoknak köszönhető.



HUMÁNSTRATÉGIA

Az előző évekhez hasonlóan Budapesten és az agglomerációban a munkanélküliség tartósan 3 % körül alakul. Társaságunknak 2019-ben is olyan munkaerőpiacon kellett helytállnia, ahol még az országosnál is élesebb a munkaerőért folytatott verseny. Sikerült a 2017. évi 15 % és a 2018. évi 12 %-os béremelést követően 2019. évre 8%-os bérfelzárkóztatást elérni.

Eredmények:

- A Bértarifa Rendszer részeként végrehajtottuk az alacsony jövedelműek bérfelzárkóztatását.
- Folyamatosan fejlesztjük munkaerő-piaci arculatunkat, újabb szórólapok, matricák, plakátok megjelenésével, Facebook, Instagram, Google tartalmak és toborzó kisfilmek készítésével.
- A megújult toborzó portálunkon, a karrier.bkv.hu oldalon folyamatosan várjuk állásajánlatainkkal az érdeklődőket.
- A társasági toborzás belső ajánlós (fejpénz) rendszerét kiterjesztettük azon munkakörökre is, amelyeket hosszabb toborzást követően sem lehet betölteni.
- Növeltük a jelenlétünket a Fővárosi Kormányhivatal kerületei által szervezett állásbörzéken, megjelentünk a HVG állásbörzén és az Edukáción is.
- Foglalkoztatási körülményeket javító munkabizottságunk tovább folytatta a szociális helyiségek, végállomások, tartózkodók műszaki és kényelmi állapotának javítását.

A versenyképes javadalmazásnak köszönhetően állományunk létszáma stabilizálódott, az új belépőkkel folyamatosan biztosítani tudjuk a kilépők által megüresedett pozícióinkat. Sikeres erőfeszítéseinknek köszönhetően továbbra is fenn tudtuk tartani munkavállalóink elkötelezettségét és motiváltságát, ezzel elősegítve a közösségi közlekedési szolgáltatás minőségi és biztonságos ellátását.

Szociális ráfordítások:

- A Kollektív Szerződés alapján Társaságunk méltányossági alapon (szülés, hosszantartó betegség, kórházi ápolás, temetés) segélyt biztosított a munkavállalók, valamint a Társaság nyugdíjasai részére 22,1 millió Ft értékben.
- A balatonfenyvesi továbbképzési és szabadidő központ 2019. évben is biztosította a szezonon kívüli időszakban a tréning-rendezvényeket, valamint a nyári időszakban az üdülést, amely összességében 22,3 millió Ft ráfordítást jelentett a Társaságnak. Ebből a tréningek költségei 20,7 millió Ft-ot tettek ki, amelyek az oktatási keretből kerültek finanszírozásra, a nagycsaládos támogatás 0,3 millió Ft, a szociális üdülési turnus biztosítása 1,3 millió Ft ráfordítást jelentett.
- 2019. évben a munkásszállók üzemeltetésére 14,5 millió Ft költségfelhasználás történt (ebből bérelt férőhely 13,9 millió Ft), a bevétel 17,5 millió Ft volt.
- A Galyatetőn található üdülő működtetésének költsége 7,4 millió Ft volt, amelyből 2 millió Ft az energia költség, valamint 3 millió Ft a földalatti tartály megszüntetésének hatósági előírás szerinti költsége. Az üdülő bevétele 5,5 millió Ft volt, 896 fő összesen 2.070 vendégéjszakát töltött el az üdülőben.
- Az Idősek Napközi Otthona közel 6.000 fő BKV-s nyugdíjasról gondoskodott, klubszerű foglalkozást biztosított, valamint néhány társasági szintű rendezvénynek (járművezetők oktatása, jubileumi ünnepek) is helyet adott. 2019. évben a működési költség 3,1 millió Ft volt (melyből 2,2 millió Ft energia költség).
- 2019. évben 5 fő részesült munkáltatói kölcsönben, a kiutalt összeg mindösszesen 13,5 millió Ft volt. A kedvezményes előtörlesztési lehetőségre nem merült fel igény.

Oktatási Osztály

Külső képzések

A következő szakmai képesítést nyújtó tanfolyamokat* (Országos Képzési Jegyzékben (OKJ) szereplő és egyéb speciális és informatikai képzések) szerveztük (összesen: 1 139 fő):

* A szakmai képzések esetében a saját dolgozók képzésre fordított összeg (tanfolyami és vizsgadíj, jegyzetköltség) 50%-a adott évre visszamenően elszámolható a szakképzési hozzájárulás terhére a megvalósulás mértékéig. A 21/2013. (VI. 18.) NGM rendelet alapján az elszámoláshoz képzésenként szolgáltatási szerződést, a résztvevőkkel tanulmányi szerződést, továbbá részletes pénzügyi elszámolást kell készíteni, utóbbit a Nemzeti Szakképzési és Felnőttképzési Hivatal felé. 2019-re vonatkozóan költségviszáigénylés várhatóan **226 főt** érintően lehetséges.

- OKJ-s képzések **291 fő**
- ebből hiányszakma:
 - villanyszerelő **12 fő**
 - emelőgépkezelő **55 fő**
 - targoncavezető **53 fő**
 - gépi forgácsoló **1 fő**
 - hegesztő **29 fő**
- speciális képzések **105 fő**
- informatikai képzések **54 fő**
- szakmagyakorlók továbbképzése (jogszabály által előírt időszakos képzések):
 - tűzvédelmi szakvizsga **480 fő**
 - felülvizsgálók továbbképzése **62 fő**
 - egyéb hatósági jellegű képzés és vizsga **125 fő**
- középfokú iskolarendszerű - tanulói jogviszonyhoz kötött - képzések: érettségire felkészítő képzés, technikus képzés, szakképesítést adó felnőttoktatás (OKJ-s képzések) **16 fő**,
- szakirányú továbbképzés (hallgatói jogviszonyhoz kötött posztgraduális képzések) **6 fő**,

Nyelvi képzés

Nyelvi képzés	
Képzés megnevezése	Létszám
vezetők idegennyelvi képzése (angol, német)	19
munkavállalók idegennyelvi képzése (angol)	9
munkavállalók idegennyelvi képzése (olasz)	1
Összesen:	29

Tréningek

- Szakoktatói továbbképzés, metró forgalmi műszaki főmérnökségen dolgozó diszpécsekre részére konfliktus és stresszkezelő tréningek, pszichológiai tréningek járművezetők részére, magatartásformáló tréningek járművezetők részére, illetve különféle csapatépítő tréningek (kommunikációs, együttműködést fejlesztő stb.) szervezése, összesen 525 fő részvételével.

- Ezen kívül kiemelten foglalkozunk a vezetőutánpótlás és a regnáló vezetők képzésével.
- Vezetői coaching 1 fő, belső coach közreműködésével 5 vezető coachingja folyik jelenleg.
- 2019. évben vezetőutánpótlás workshop tréningen összesen 37 fő vett részt.
- Vezetői workshop keretén belül 8 alkalommal 120 fő vezető beosztású munkatársunk volt jelen.

Felsőfokú iskolarendszerű képzések

Felsőoktatási intézményekben (műszaki, közlekedési, gazdasági stb.) különböző tanulmányokat folytató munkatársak beiskolázása alap,- mester- és szakirányú képzésekre.

Mérnök hallgatók	
Képzés megnevezése	Létszám
közlekedésmérnök	3
közlekedésmérnök msc	1
gazdasági informatikus	2
gazdasági informatikus msc	1
mérnökinformatikus	0
mérnökinformatikus msc	0
mechatronikai mérnök	2
villamosmérnök	1
villamosmérnök msc	2
járműmérnök	1
járműgépészmérnök	2
gépészmérnök	2
gépészmérnök msc	0

Duális képzés

Folytatódik a duális képzés, amelynek célja, hogy saját igényeinknek megfelelő, már gyakorlattal is rendelkező diplomás munkaerőt tudjunk alkalmazni. A szerződést kötött diákok felsőoktatási tanulmányaik mellett párhuzamosan részt vesznek a vasúti üzemeltetési szakterületeken gyakorlati képzésben, így tanulmányaik befejezésével azonnal teljes értékű munkatársként foglalkoztathatók.

Jelenleg a Dunaújvárosi Egyetemmel, az Óbudai Egyetem több Karával és a Széchenyi István Egyetemmel is van már megállapodásunk. A 16 egyetemi hallgató 11 különböző területen töltötte gyakorlatát, közülük 3 fő villamosmérnök, 4 fő gépészmérnök, 8 fő mérnökinformatikus és 1 fő közlekedésmérnök szakirányon végzi iskolai tanulmányait.

Belső szervezésű képzések

Társaságunk autósiskolát működtet. A képzések a hatóság által jóváhagyott képzési programok alapján történnek és hatósági vizsgával záródnak. 2019-ben a 813 autóbusz és trolibusz járművezetőt képeztünk:

• Új felvételes gépjárművezető szaktanfolyami képzése in D kategóriában	120 fő
• Trolibuszvezető kategóriában	35 fő
• A GKI megszerzésére irányuló szaktanfolyam	685 fő
Autóbusz- és trolibuszvezetők minősítő vizsga	1100 fő
Belsőszolgálati járművezetők képzése és vizsgáztatása	97 fő

Korrekción közlekedési magatartásformáló tréningen 151 fő társasági elvárásoknak nem megfelelően dolgozó, illetve balesetekre fokozottabban érzékeny járművezető vett részt.

Vasútszakmai képzések, illetve vizsgák

Nagy változás, hogy a Társaság hatáskörébe került a típus és vonalismereti képzési programok jóváhagyása, a vizsgák lebonyolítása. Ezen változások koordinálása, társasági szabályozási környezetének kialakítása folyamatos feladatot jelentett.

2019. évben bejelentett, elindított alaptanfolyamok száma: **222**.

2019. vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltők (járművezetők és nem járművezetők) **vizsgaközponti hatósági vizsgáinak** (alapvizsga és időszakos vizsgák) létszáma:

2019. vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltők (vizsgaközponti hatósági vizsgáinak statisztikája)	
	létszám /fő/
járművezetői alapvizsgák	702
nem járművezető (egyéb) alapvizsgák	213
vasútszakmai oktatói alapvizsga	20
járművezetői időszakos vizsgák	443
nem járművezető (egyéb) időszakos vizsgák	224
oron kívüli időszakos vizsgák	77
alap és időszakos javítóvizsgák	173
alap és időszakos pótvizsgák	55
összesen:	1907

A 2019. évre a bejelentett társasági szervezésű vasúti járművezetők alapvizsgái a következőképpen alakultak:

2019. évi társasági (járművezetők) hatósági vizsgabejelentéseinek statisztikája (2019.04.01-12.31.):	
Vizsga megnevezése	létszám
alapvizsga	999
első javítóvizsga	25
második javítóvizsga	2
pótvizsga	14
Mindösszesen (fő):	1040
Vizsgatevékenységek száma összesen (vonal és típusismeret, db):	2834

Szakképzés

Társaságunk jelenleg 22 szakképző iskolával áll kapcsolatban, átlag 314 fő iskolai tanulót foglalkoztatunk tanulószerezéssel 26 szakma gyakorlására biztosítunk lehetőséget a tanulóinknak tanműhelyeinkben, illetve szakterületeink javítóműhelyeiben.

Együttműködési megállapodással 123 fő szakképző iskolai tanuló töltötte itt az összefüggő nyári gyakorlatot.

Jelenleg több futó projektünk is van:

- a végzős tanulóinknak ösztöndíj program,
- a tanulók számának növelése, majd szinten tartása egy tanműhely fejlesztési támogatás keretében,
- egy 263-as Ikarus autóbusz felújítása közösen a diákokkal és a tanműhelyekkel. (2-3 éves program)



TÁRSASÁGI KAPCSOLATOK

2019-re a munkáltatói márkaépítést tűztük ki fő kommunikációs irányvonalnak, segítve ezzel a hiányszakmákra történő toborzást is. A „BKV-snak lenni jó” érzés bemutatásával hívtuk fel a figyelmet arra, hogy miért is jó a BKV-nál dolgozni. Célunk, hogy minél jobban felkeltsük az érdeklődést Társaságunk, mint munkahely iránt, illetve, hogy megtartsuk a jó munkaerőt.

A munkáltatói márkaépítésbe ágyazódott bele a teljes toborzói tevékenység, amely alapján nem csak az egyes szakmákra hívtuk fel a figyelmet, hanem a BKV munkáltatói szerepére is. Részben objektív, tényszerű adatokon keresztül, részben pedig érzelmi kommunikációval mutattuk meg, milyen vállalatról is van szó, melyek a legfontosabb munkaadói tulajdonságai, mit tud nyújtani alkalmazottainak, vagyis milyen közösségi élmények, szakmai „kiváltságok” részesei lehetünk mi, BKV-sok. Az egyes szakmákról szóló kommunikáció, illetve a toborzás a humán és az érintett szakterületekkel szoros együttműködésben valósult meg, konzisztens, összehangolt belső és külső kommunikációval.

- Toborzó kampányunk nagy sikert aratott, igen népszerű lett, ezzel elértük, hogy a lehetséges munkavállalók számolnak velünk, bekerültünk a köztudatba.
- 2019. második félévétől már minden szakterület hirdet Facebookon keresztül, itt is sikeresek a hirdetéseink.
- Természetesen a fizetett hirdetések mellett a saját megújult karrier oldalunkon is aktív kommunikációt folytattunk.

2019-ben megszokott programjainkkal, rendezvényeinkkel egész évben vártuk azokat, akik a mindennapi utazáson túl is érdeklődnek a közösségi közlekedés iránt. Folytatódott nyílt napjaink sora is, amelyeken lehetőségünk volt személyesen is megmutatni, illetve közelebb hozni a közösségi közlekedés szépségét utasaink számára. A Kelenföldi autóbuszgarázs megnyitásának 70. évfordulója alkalmából nyílt napon ismerhették meg az érdeklődők az ipari műemléknek számító telephely múltját és jelenét. A vasbeton ívekre támaszkodó elliptikus paraboloid alakú héjmezők alatt sétálni igazán különleges élmény volt minden látogató számára. Még nagyobb múltra tekint vissza a 120 éves Budafok kocsiszín, amely 2018-ra – a főváros legújabb és leghosszabb villamo-

sainak, a CAF szerelvények jelentős részének fogadására – teljesen megújult. Szintén nyílt napon mutattuk meg a BKV Vasúti Járműjavító telephelyét. Az eseményt a Közlekedési Kultúra Napja alkalmából a Magyar Autóklub közreműködésével a BKV Vasúti Járműjavító Kft. (VJSZ) vendégként a Magyar Közlekedési Szövetség (MKSZ) rendezte. Az Óbudai autóbuzsgarázs gyermeknapon nyitotta meg kapuit a látogatók előtt. A telephely minden évben több ezer kíváncsi, lelkes érdeklődőt lát vendégül, hogy közelebb hozza a közösségi közlekedést és a buszos életérzést a rajongók számára. A nyílt napok sorozata a kőbányai trolibuszgarázsban folytatódott, ahol utasaink bejárhatták a BKV Zách utcai garázsát. A látogatók nemcsak azokat a buszokat és trolikat ismerhették meg közelebről, amelyekkel nap, mint nap utaznak a budapesti utakon, hanem nosztalgia és különleges járműveinket is. Sőt, „A helyszínelők mindennapjai” – címmel bemutakoztak a BKV Zrt. baleseti helyszínelői is.

2019-ben nagy örömmel emlékeztünk meg arról, hogy immár 40 éve vezetnek nők is autóbust a BKV-nál. A huszadik század közepén még törvény tiltotta, hogy nők üljenek az autóbuszok kormányára mögé. A szabályozás eltörlésével autóbuszvezetőként is megállhatták a helyüket. „Idén 40 éve vezetnek nők is autóbust” címmel pódiumbeszélgetést rendeztünk a székház Egri termében. A nagy sajtóérdeklődés övezte eseményt élőben közvetítettük Facebook oldalunkon.

2019-ben Budapest Európa sportfővárosa volt. Kapcsolódva a fővárosi programokhoz családi Sportnapot rendeztünk, ahol számos sportágat próbálhattak ki dolgozóink és családtagjaik a BKV Előre SC sportpályán.

Az idén létrehozott BKV – Szeretem csinálni! - nyilvános Facebook-csoportban a tagok megismerhették – és azóta is megismerhetik – a BKV munkavállalóit. Olyan felület létrehozása volt a célunk, ahol munkatársaink maguk mutathatják meg, mesélhetik el, miért is szeretnek BKV-sok lenni, mit élveznek a munkájukban. A saját élményeknél, őszinte megnyilvánulásoknál talán nincs is hitelesebb forrás arra, hogy megmutassuk: jó BKV-snak lenni. A már több mint 2500 tagot számláló csoport dinamikusan növekszik és nemcsak munkatársaink, de utasaink körében is népszerű.

Szintén a BKV életének és értékeinek bemutatására indítottuk el 2019-ben YouTube csatornánkon a BKV Vlogot 28 filmmel, amelyekben érdekességeket, titkokat, hasznos tudnivalókat mutatunk be és osztunk meg nézőinkkel a budapesti közösségi közlekedés világából. Videóinkon Társaságunk szakembereinek kalauzolásával a nézők megismerhetik különleges járműveinket, bepillantást nyerhetnek az utazóközönség számára ismeretlen helyszínekbe, illetve betekinhetnek a járművezetői szakma rejtelseibe.

A BKV Zrt. 2019-ben is aktív szerepet vállalt a közösségi közlekedés nemzetközi színterein. Tagjai vagyunk a világszerte 100 országból származó több, mint 1800 tagvállalatot számlá-

ló UITP-nek (Nemzetközi Tömegközlekedési Szövetség). A világszervezet tevékenységéhez a Közlekedésgazdasági Bizottságban, a Marketing és Termékfejlesztési Bizottságban, a Trolibusz Bizottságban és a Vízi Közlekedési Platform szakértői csoportban járultunk hozzá. Munkatársunkat a Marketing és Termékfejlesztési Bizottság újjáalakuló vezetősége felkérte az egyik alelnöki szerepre, aki 2019 őszétől tölti be a kétéves mandátumot. Társaságunk az UITP több fórumán és eseményén is tevékeny résztvevő. 2019-ben például a stockholmi közösségi közlekedési világcsúcson az iparág témáinak globális eszmecseréjén a marketing területén képviseltette magát egy átfogó kommunikációs kampánnyal.

Az eddigi évekhez hasonlóan a VIII. Villamosvezető Európa-bajnokságon is jól szerepeltek villamosvezetőink. Tavasszal soha nem látott színes mezőnyel rendezték meg a kötöttpályás járművezetők versenyét, hiszen 21 országból érkeztek versenyzők az eseménynek otthont adó Brüsszelbe. Kollégánknak a nők között a 7. helyezést érte el, csapatunk pedig összetettben a 14. pozíciót szerezte meg.

Múzeumi tevékenységünk egyik célja, hogy elültessük a jövő generációjában a közösségi közlekedés iránti szeretetet, a mérnöki, közlekedésszervezői feladatok és a műszaki munka iránti érdeklődés magvait, valamint azt a felelősségérzetet, ami elengedhetetlen ahhoz, hogy közös értékeinket óvó felnőttek váljanak a gyerekekből. Ezért rendezünk minden évben közlekedéstörténeti versenyt iskolásoknak, amely minden alkalommal valamilyen tematika alapján méri fel, ki tud többet a közösségi közlekedésről. A rendezvény évről évre egyre népszerűbb. Ebben az évben a verseny témája a fővárosi közösségi közlekedés, a BKV és a jogelőd társaságok forgalmi személyzetének tevékenysége, története volt. Ezen a ponton is kapcsolódva a munkáltatói márkaépítéshez.

A hagyományokhoz híven 2019-ben is számos országos múzeumi, kulturális programon, rendezvényen vettünk részt: az Idegenvezetői Világnapon, a Magyar Nemzeti Múzeumban megrendezett Múzeumok Majálisán, a Kulturális Örökség napjain. A korábbi évekhez hasonlóan 2019-ben is részt vettünk a Múzeumok éjszakája rendezvényen, ahol rendszerint óriási tömeg kíváncsi a BKV múltjára. Minden évben időszakos kiállítással készülünk erre az alkalomra: a BKV arcai című anyaggal vártuk a látogatókat. A tárgy- és képanyaggal gazdagon illusztrált kiállítás bemutatja a járművezető szakma, a jegyellenőri munka, és a – közösségi közlekedésből a hatvanas években eltűnt – kalauz hivatás történetét, érdekességeit.

Nemcsak a múzeumoknak, de a libegőknek is van saját éjszakája. Ezért egyik legkülönlegesebb járművünk sem maradhatott ki az ünnepből. A Zugligeti libegő is meghosszabbított, éjszakába nyúló nyitvatartással várta a vendégeket.

A BKV szívesen ad lehetőséget arra, hogy a kultúra és a művészet megjelenjen a közösségi közlekedés területein. Fontosnak tartjuk az értékek közvetítését, amihez a metrókoncertekkel igazán egyedi módon járulhatunk hozzá. Egy-egy megállóban olyan változatos közönséghez szólhatnak a művészek, amely kevés más módon érhető el. A Magyar Állami Operaház művészei nem először vendégeskednek a BKV Zrt. területén. Ezúttal az Erkel Színházhoz szinte szervesen kapcsolódó II. János Pál pápa téri megálló peronján hangzottak fel Bach Kávékantátájának hangjai.



TURISZTIKA ÉS ÉRTÉKESÍTÉS

A BKV Zrt. nem közszolgáltatásban, főként turisztikai célzattal működteti a Budavári Siklót és a Zugligeti Libegőt. Szintén ide tartozik a különjáratú tevékenység is, és 2019. április 1-től az ajándéktárgy- és kereskedelmi üzemanyagértékesítés is bővíti a divízió nem közszolgáltatási palettáját. A Turisztikai és Értékesítési Divízió eredményességére pozitívan hatott, hogy Budapest jelentős nemzetközi turisztikai díjat nyert (European best destination 2019 címmel), és ennek köszönhetően is egyre több turista érkezett a fővárosba.

Zugligeti Libegő

A Zugligeti Libegőnél 2015 ősze óta a menetjegyeket jegykiadó automatákon keresztül értékesítjük. A gyorsabb utascseré érdekében márciustól novemberig hétvégeken és ünnepnapokon diák személyzet segíti a jegyvásárlást. Az alkalmazott informatikai háttérrendszer pontos utasforgalmi adatokkal szolgál, és hozzájárul a későbbi elektronikus jegyértékesítés megvalósításához is. Mindkét állomáson megvehető a fotóautomaták által készített fotók és egyéb ajándéktárgyak. Ez a szolgáltatás folyamatosan többletbevételt generál a BKV-nak, az utasok mintegy 20%-a vásárolja meg a fényképét.

A Budapesti Fesztivál és Turisztikai Központtal (BFTK), mint a BudapestCard kibocsátójával történt megállapodás szerint 2018. június 1-től elfogadjuk a Budapest Kártyát, azóta is szezonról szezonra növekszik az ebből származó bevételünk. 2019-től a BudapestCard Plus is elfogadjuk a Libegőnél. A BFTK a beváltott retúrjegyek árának 80%-án téríti meg akkor is, ha csak egyirányú jegyet kér az utas. 2019-ben folyamatosan nőtt a kártyát használó utasok száma, év végére több mint 4000 db jegyet váltottak be a Zugligeti Libegőnél, így a továbbiakban is fenntartjuk ezt az együttműködést.

2019-ben 3 alkalommal rendeztünk úgynevezett Éjszakai Libegőzést, amely új színfoltot jelent szolgáltatásunkban, az esemény marketing szempontból és bevételeinket tekintve is egyaránt előnyösnek bizonyult. A 3 közül az egyik esemény az országosan harmadik alkalommal megszervezett Libegők Éjszakája volt.

Budavári Sikló

A Világörökség részeként működő Sikló helyszínét továbbra is előszeretettel keresik fel reklám és egyéb promóciós filmforgatások céljából, amely növeli a Sikló többcélú igénybevételét. 2019. november 1-től 200 Ft-tal nőtt a felnőttjegy, ennek ellenére emelkedett az eladott jegyek darabszáma, ami azt mutatja, hogy a Sikló nagyon népszerű turisztikai célpont. A nagy forgalom miatt bővítettük a beléptető kapukat, így lehetővé vált, hogy az elővételben megváltott menetjegyekkel rendelkezőket külön beengedjük. A kánikulai napokon a Budavári Sikló alsóállomásán páraplukák üzemelnek.

Egyre több utas érkezik BudapestCard Plus kártyával, amellyel az utazás számukra ingyenes, de a BFTK Társaságunknak a retúrjegy 80%-án téríti. Ez mindenképp hozzájárul az eladott siklójegyek darabszámának növekedéséhez, csökkenti a pénztárak terhelését és csökkenti a Clark Ádám téren működő elektromos kisbuszok utaselszívó hatását is.

Főbb adatok:

Budavári Sikló	2019.	2018.
Bevétel (nettó)	957,7 millió Ft	901,1 millió Ft
Értékesített menetjegyek	865,7 ezer db	830,1 ezer db
Adózás előtti eredmény	713,3 millió Ft	681,9 millió Ft
Zugligeti Libegő	2019.	2018.
Bevétel (nettó)	248,7 millió Ft	226,9 millió Ft
Értékesített menetjegyek	249,4 ezer db	263,1 ezer db
Adózás előtti eredmény	53,0 millió Ft	62,2 millió Ft

Értékesítés

A Társaságunknál fölöslegessé váló egyéb tárgyi eszközök értékesítési eljárása az Igazgatóság által elfogadott és előírt eljárásrend szerint történik, ami nyilvános versenyztetést jelent. Az 500 000 Ft értéket meghaladó ingó vagyonelemek esetén pedig – a tulajdonosi döntésnek megfelelően – az értékesítést nyílt árverésen bonyolítjuk.

A Társaság értékesít továbbá gázolajat, valamint értékesítési célra vásárolt különféle ajándéktárgyakat is alkalmi és állandó helyszíneken, valamint web-shopon keresztül is. A kiskereske-

delmi gázolajértékesítés a mindenkori kiskereskedelmi eladási ár és a Társaság szerződött bekereskedelmi ára közötti árréssel történik (ez átlagosan 10 Ft/liter). A gázolaj kiskereskedelmi eladási árunk a MOL által bejelentett árváltozásokat követi.

Az ajándéktárgyaknál az eladási ár és a beszerzési ár közötti árrés változó (15-70% közötti), de minden esetben minimálisan 15%, így árkockázat itt nem jelenik meg.

Különjárat tevékenység

4 db saját üzemeltetésében lévő VOLVO típusú különjárat turista autóbusz, és az IK 630-as kabrió nosztalgiaautó alkotja a különjárat flottát. Fő feladat a BKV Zrt. munkavállalóinak a Balatonfenyvesi Oktatási Központba történő rendszeres utaztatása, valamint a szabad szállítási kapacitás értékesítése. Ez utóbbi esetében a kedvező árképzésnek köszönhetően sikerült helytállni és a szolgáltatást fenntartani.

A forgalmi járművekkel – a korábbi évekhez hasonlóan – egész évben teljesítettünk különjárat megrendeléseket. Az igényeknek két jelentős csoportját lehet megnevezni. Az egyik a vonat-, valamint HÉV pótlás, míg a másik a megrendelők részéről járműtípus szerint igényelt utaztatás, illetve az egész évben folyó, vállalatok által megrendelt szerződéses járatok. A forgalmi járatok közül az autóbusz biztosította a legjelentősebb tételt teljesítményben és bevételben egyaránt, ami a pótlásokban betöltött meghatározó szerepére vezethető vissza. A villamos és a metró ágazat esetében a megrendelések között megtalálható a filmforgatáson való részvétel, ami viszonylag magas eredményt biztosító bevételt nyújt.

A kabrió autóbusz iránti igény tovább növekedett: több megrendelést teljesíthettünk Budapesten és vidéken, mint az előző évben.

Az alábbi táblázat ágazatonként mutatja be a 2018-2019. évi különjárat teljesítményi és bevételi tényadatokat:

	Különjárat	2018.	Különjárat	2019.
	teljesítmény	nettó bevétel (Ft)	teljesítmény	nettó bevétel (Ft)
	km		km	
Forgalmi járművekkel				
Autóbusz	62,683	34,187,895	65,826	69,615,856
Trolibusz	29	134,000	51	179,000
Villamos	860	5,675,994	684	4,592,060
Metró	109	4,875,000	54	8,419,500
MillFav	-	-	98	987,000
Összesen:	63,681	44,872,889	66,713	83,793,416
Nosztalgia járművekkel				
Autóbusz	2,472	1,841,316	3,127	3,686,702
Trolibusz	-	-	43	613,877
Villamos	615	5,973,492	458	5,664,000
Fogas	8	105,113	-	-
MillFav	83	273,193	10	286,100
Összesen:	3,178	8,193,114	3,638	10,250,679
Mindösszesen:	66,859	53,066,003	70,351	94,044,095

Nosztalgiaforgalom

A nosztalgiajárművek a korábbiakhoz hasonlóan éves terv szerint közlekedtek, amelyet közösen alakítottuk ki a BKK Zrt.-vel. Alapvetően villamosok és autóbuszok vettek részt a szolgáltatás lebonyolításában. Az utazási lehetőségeken kívül fotózási alkalmakat is biztosítottunk az érdeklődőknek előre meghirdetett útvonalon és típussal. A hagyományos útvonalak mellett új területeken is megjelentek a nosztalgiajárművek, így a jövőt illetően ezt a szempontot sem lehet figyelmen kívül hagyni.

A nosztalgiajárművek zöme a villamos ágazatnál található. Autóbusz és trolibusz nosztalgiajárművek korlátozott darabszámban állnak rendelkezésre, ezért a teljesítmény meghatározásánál is kisebb a variációs lehetőség a villamoshoz képest.



BIZTONSÁG

A Biztonsági Igazgatóság a 2019-ben is hatékonyan járult hozzá a Társaság zavartalan működéséhez, üzletpolitikai célkitűzéseinek megvalósításához, vagyonvédelméhez, munkavédelmi, tűz- és polgárvédelmi feladatainak magas szintű ellátásához.

A hatékony biztonsági koncepció megvalósítása érdekében mintegy 240 esetben végeztünk kockázatelemzéseket, vállalatbiztonsági aspektusú cégháttér ellenőrzéseket, és ebből 14 esetben állapítottunk meg kockázati tényezőket.

A Vagyonvédelmi Ellenőrzési Osztály hatékonyan végezte a Társaság előerős őrzését végző, valamint a biztonságtechnikai szolgáltatásokat ellátó szerződéses partnerek szakmai felügyeletét. Továbbra is kiemelt figyelmet fordítottunk a kábellopások megelőzésére, megakadályozására, így kábellopás 2019. évben nem történt.

A munkabalesetek száma az előző évhez viszonyítva kismértékű emelkedést mutatott, míg a tüzesetek száma nem változott. Hatósági ellenőrzések során sem munkavédelmi bírság, sem pedig tűzvédelmi bírság kiszabására nem került sor.



„A” MÉRLEG ESZKÖZÖK (AKTÍVÁK)

(M Ft)

Sor- szám	A tétel megnevezése	2018.12.31.	2019.12.31.
A.	Befektetett eszközök	653 236	660 081
I.	Immateriális javak	122	623
1.	Vagyoni értékű jogok	98	600
2.	Szellemi termékek	24	23
II.	Tárgyi eszközök	651 727	658 095
1.	Ingtatlanok és a kapcsolódó vagyoni értékű jogok	340 038	358 607
2.	Műszaki berendezések, gépek, járművek	246 636	252 037
3.	Egyéb berendezések, felszerelések, járművek	1 994	3 053
4.	Beruházások, felújítások	37 025	15 662
5.	Beruházásokra adott előlegek	26 034	28 736
III.	Befektetett pénzügyi eszközök	1 387	1 363
1.	Tartós részesedés kapcsolt vállalkozásban	1 267	1 267
2.	Egyéb tartós részesedés	19	19
3.	Egyéb tartósan adott kölcsön	101	77

B.	Forgóeszközök	28 086	27 763
I.	Készletek	9 506	10 508
1.	Anyagok	9 197	10 350
2.	Befejezetlen termelés és félkész termékek	22	19
3.	Áruk	287	139
II.	Követelések	4 718	5 122
1.	Követelések áruszállításból és szolgáltatásból (vevők)	480	493
2.	Követelések kapcsolt vállalkozással szemben	290	411
3.	Követelések jelentős tulajdoni részesedési viszonyban lévő vállalkozással szemben	2	3
4.	Követelések egyéb részesedési viszonyban lévő vállalkozással szemben	1	0
5.	Egyéb követelések	3 945	4 215
III.	Értékpapírok	2 001	0
1.	Forgatási célú hitelviszonyt megtestesítő értékpapírok	2 001	0
IV.	Pénzeszközök	11 861	12 133
1.	Pénztár, csekkek	93	91
2.	Bankbetétek	11 768	12 042
C.	Aktív időbeli elhatárolások	6 020	8 736
1.	Bevételek aktív időbeli elhatárolása	5 880	8 399
2.	Költségek, ráfordítások aktív időbeli elhatárolása	140	337

ESZKÖZÖK ÖSSZESEN	687 342	696 580
--------------------------	----------------	----------------

„A” MÉRLEG FORRÁSOK (PASSZÍVÁK)

(M Ft)

Sor- szám	A tétel megnevezése	2018.12.31.	2019.12.31.
D.	Saját tőke	236 082	232 340
I.	Jegyzett tőke	116 000	116 000
	ebből: visszavásárolt tulajdoni részesedés névértéken	0	0
II.	Jegyzett, de még be nem fizetett tőke (-)	0	0
III.	Tőketartalék	79 856	79 908
IV.	Eredménytartalék	49 442	40 153
V.	Lekötött tartalék	73	73
VI.	Értékelési tartalék	0	0
VII.	Adózott eredmény	-9 289	-3 794
E.	Céltartalékok	1 819	2 298
I.	Céltartalék a várható kötelezettségekre	1 819	2 298

F.	Kötelezettségek	94 986	80 195
I.	Hátrasorolt kötelezettségek	0	0
II.	Hosszú lejáratú kötelezettségek	0	0
III.	Rövid lejáratú kötelezettségek	94 986	80 195
1.	Vevőktől kapott előlegek	0	24
2.	Kötelezettségek áruszállításból és szolgáltatásból (szállítók)	47 897	36 662
3.	Rövid lejáratú kötelezettségek kapcsolt vállalkozással szemben	1 710	1 094
4.	Rövid lejáratú kötelezettségek egyéb részesedési viszonyban lévő vállalkozással szemben	432	393
5.	Egyéb rövid lejáratú kötelezettségek	44 947	42 022
G.	Passzív időbeli elhatárolások	354 455	381 747
1.	Bevételek passzív időbeli elhatárolása	954	864
2.	Költségek, ráfordítások passzív időbeli elhatárolása	1 318	1 536
3.	Halasztott bevételek	352 183	379 347
FORRÁSOK ÖSSZESEN		687 342	696 580

EREDMÉNYKIMUTATÁS (ÖSSZKÖLTSÉG ELJÁRÁSSAL)

(M Ft)

Sor- szám	A tétel megnevezése	2018.12.31.	2019.12.31.
1.	Belföldi értékesítés nettó árbevétele	125 135	138 515
2.	Exportértékesítés nettó árbevétele	467	4
I.	Értékesítés nettó árbevétele (1+2)	125 602	138 519
3.	Saját termelésű készletek állományváltozása	-12	-3
4.	Saját előállítású eszközök aktivált értéke	709	847
II.	Aktivált saját teljesítmények értéke (3+4)	697	844
III.	Egyéb bevételek	13 327	17 436
	ebből: visszaírt értékvesztés	53	30
5.	Anyagköltség	26 239	30 344
6.	Igénybe vett szolgáltatások értéke	25 702	25 811
7.	Egyéb szolgáltatások értéke	1 077	1 173
8.	Eladott áruk beszerzési értéke	470	720
9.	Eladott (közvetített) szolgáltatások értéke	1 796	1 019
IV.	Anyagjellegű ráfordítások (5+6+7+8+9)	55 284	59 067
10.	Béreköltség	49 725	54 278

11.	Személyi jellegű egyéb kifizetések	4 080	4 111
12.	Bérfeladások	10 901	11 508
V.	Személyi jellegű ráfordítások (10+11+12)	64 706	69 897
VI.	Értékcsökkenési leírás	27 750	28 977
VII.	Egyéb ráfordítások	1 208	2 688
	ebből: értékvesztés	86	26
A.	ÜZEMI (ÜZLETI) TEVÉKENYSÉG EREDMÉNYE (I+II+III-IV-V-VI-VII)	-9 322	-3 830
13.	Kapott (járó) osztalék és részesedés	12	10
	ebből: kapcsolt vállalkozástól kapott	0	0
14.	Egyéb kapott (járó) kamatok és kamatjellegű bevételek	9	25
	ebből: kapcsolt vállalkozástól kapott	1	0
15.	Pénzügyi műveletek egyéb bevételei	160	10
VIII.	Pénzügyi műveletek bevételei (13+14+15)	181	45
16.	Pénzügyi műveletek egyéb ráfordításai	148	9
IX.	Pénzügyi műveletek ráfordításai (16)	148	9
B.	PÉNZÜGYI MŰVELETEK EREDMÉNYE (VI-II-IX)	33	36
C.	ADÓZÁS ELŐTTI EREDMÉNY (A+B)	-9 289	-3 794
X.	Adófizetési kötelezettség	0	0
D.	ADÓZOTT EREDMÉNY (C-X)	-9 289	-3 794

Budapest, 2020. május 11.

