BKV 50 MOZGÁSBAN

L. ÉVFOLYAM, 2018.

I. SZÁM

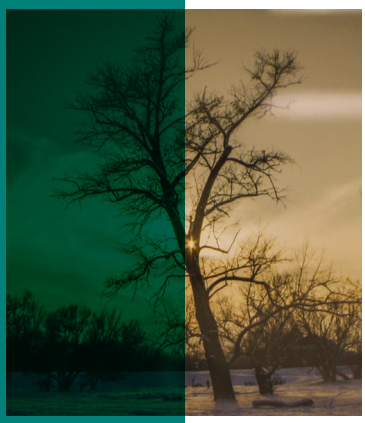
A 68-AS REFORMOKKAL ÉRKEZETT A BKV

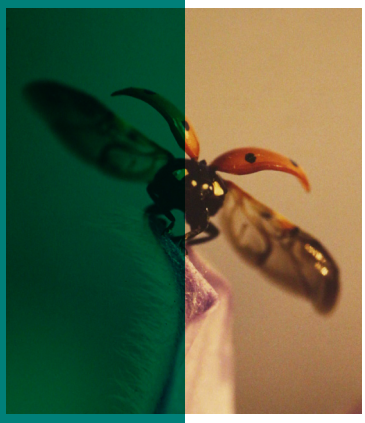
BEMUTATKOZIK A BKV IGAZGATÓSÁGA

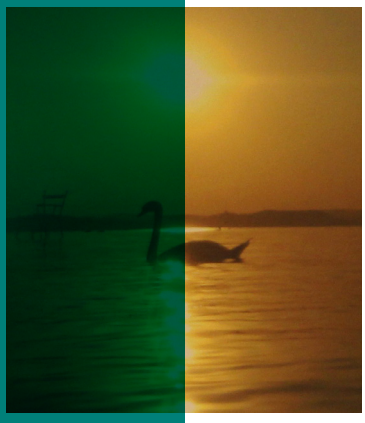
M3: LÁTVÁNYOS SZAKASZ A FÖLD ALATT

JOGI ESETEK

BKV 50







BAM6

BKV-s Amatőr Művészek

Kedves Kollégák!

2018-ban az 50 éves BKV születésnapjára tervezett BAM6-ra most olyan, a múltat vagy a jelent bemutató művészi fotókat várunk, amelyek a BKV járműveiről, járműtelepeiről, egyéb építményeiről és műtárgyairól, valamint az itt folyó munkáról készültek. A jelentkezes@bkv.hu címre küldött 3-5 db fotóművészeti alkotással lehet nevezni, amelyek közül a zsűri választja ki a kiállításra előkészítendő képeket. A paszpartúzott és/vagy bekeretezett fényképeket egy ősszel nyíló kiállításon mutatjuk majd be.

Felhívjuk pályázó kollégáink figyelmét, hogy a felvételkészítés előtt – amennyiben azon munkatársak vagy más személyek is szerepelnek – a PTK. 80.§-a értelmében kérjenek a közzétételt engedélyező írásos belegyező nyilatkozatot.

Jelentkezésüket ***2018. július 31-ig fogadjuk a jelentkezes@bkv.hu*** címen. A beküldött képek az elbíráláshoz szükségesek és nem nyomdai felhasználáshoz, így kérjük, hogy kisebb, könnyebben kezelhető méretre törekedjenek (maximum 1 Mb/kép).

A döntésről minden jelentkezőt értesítünk, a kiválasztott alkotások készítőivel a beérkezési határidőről, illetve az átvétel helyszínéről később egyeztetünk.

Tájékoztatási osztály

Tisztelt Munkatársaim, kedves Kollégák!

A magazin decemberi évértékelőjében szóba hoztam, mennyire fontos számon tartani munkánk, törekvéseink gyümölcsét. Egy sikernapló, amit az ember magának-magában vezet, ugyanis „üzemanyagot” ad ahhoz, hogy egy új évnek, de akár csak a következő hétnek vagy napnak is újult erővel, bizakodva, magabiztosan vágjunk neki. Igaz ez nem csak az ember személyes életére, de egy közösség, egy vállalat életére is.

BKV-s közösségünknek idén különös oka van a számvetésre, közös múltunk eredményeiből való töltekezésre, hiszen idén ünnepeljük Társaságunk 50. születésnapját. Ugyan a városi közösségi közlekedés ennél régebbi, de alapításunk 1968. január elsejére esett, ezen a napon vonták össze a fővárosi közlekedési vállalatokat. Az idők során a BKV nevében és struktúrájában több változás is bekövetkezett, fél évszázados fennállásunk azonban így is bizonyítja, hogy racionális, jó döntés volt a BKV megalapítása.

Örömteli volt tapasztalni, ahogy elárasztottak minket a külföldről érkező gratulációk. Európából, Hong Kongból, Szingapúrból és még sorolhatnám, hány helyről és városból érkeztek a születésnapi üdvözletek a helyi közlekedési vállalatoktól.

Mindnyájan tudjuk, hogy sok kritikát kapunk az utasainktól, ezért különösen fontos, hogy az Eurostat – amely az Európai Unió statisztikákkal foglalkozó szervezete – tavalyi adatai szerint fővárosunkban évről évre nő a közösségi közlekedésben résztvevők aránya. Felmérésük szerint csak Bécsben, Zürichben, Párizsban és Prágában népszerűbb ez a közlekedési forma, mint nálunk. A szervezet méri a közösségi közlekedés iránti elégedettséget is: a legutóbbi, 2015-ös elégedettségi felmérés pedig igen jelentős, 39 százalékos javulást mutatott az azt megelőző, 2009-es méréshez képest. Van okunk tehát büszkének lenni munkánkra, és optimistán tekinteni a jövőbe!

A jubileumi évre szervezett ünnepségsorozatunkat stílszerűen az év 50. napján nyitottuk meg. A rendezvénysorozat fővédnöke Tarlós István, Budapest főpolgármestere, aki a megnyitón köszönetet mondott minden jelenlegi és egykori BKV-s dolgozónak az áldozatos munkájáért. Ezúton köszönöm, és köszöntöm én is minden kedves Kollégámat, és invitálom Önöket programjainkra, amelyekről hírlevelünkben, Facebook oldalunkon tudnak aktuálisan tájékozódni. Közös születésnapi nagyrendezvényünk pedig júniusban, a sok év után újra megtartandó Családi napon lesz.

Remélem, érdekesnek és informatívnak találják a megújult Mozgásban magazint – amelyhez jó olvasást kívánok!

Bolla Tibor
elnök-vezérigazgató

TARTALOM

Hírek 4-5
Pályára állt a Mérővillamos 6
Tanulni sosem késő 7
A BKV Igazgatósága 8-9
M3: Látványosabb részhez érkeztünk 10-11
Bértálgyalás 12
Jogi esetek I. 13
Beruházások 14-15
BKV 50 nyitórendezvény 16-17
50 éve: autóbusz és trolibusz 18-19
Időszakos kiállítás 20-21
Turisztikai Divízió 22
KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG 23
Fél évszázada a BKV-nál 24-25
Előre SC 26
Reformokkal érkezett 27
TOP 10 28-29

CREDO BUSZOK AZ ÉNYKK-NÁL Az Északnyugat-magyarországi Közlekedési Központ Zrt. huszonkét alacsonypadlós Econellt és tizenhárom Inovellt állít forgalomba. Ezzel harmincöt új autóbusszal bővül az ÉNYKK flottája. Hat kocsi Győr-Moson-Sopron, hét Vas, tizenkettő Veszprém, tíz pedig Zala megyében szállítja majd az utasokat, várhatóan márciustól. A beszerzéssel az ÉNYKK autóbuszainak átlagéletkora 13,54 évről 12,91 évre csökken. Az Euro VI emissziós besorolású, kétszáztíz kilowatt teljesítményű motorral szerelt, új járművek a Kravtex-Kühne Csoport modelljei, komfortos ülésekkel, utastéri klímaberendezéssel és modern utasinformációs rendszerrel készültek. Az átlagosan legalább nyolcvan ember szállítására alkalmas, minimum ötven ülőhelyes autóbuszok a nagy kapacitású csomagtérnek és kétféle ajtóelrendezésnek köszönhetően elővárosi és távolsági forgalomban egyaránt alkalmazhatók. Az új autóbuszok korszerű dízelmotorjainak károsanyag-kibocsátása csupán töredéke azoknak, amelyeket az új járművek érkezésével kiselejteznek.

Hírek

VASÚTI INFRASTRUKTÚRA SZAKMAI NAP A Vasúti Üzemeltetési Igazgatóság – immár hagyományszerűen – január 17-én harmadik alkalommal rendezte meg az Infrastruktúra Szakmai Napot az M3-as metró járműtelepen. A programon aktuális üzemeltetési, műszaki kérdések egyeztetésére, kiemelt jelentőségű eredmények és jövőbeli feladatok, elvárások ismertetésére volt lehetőség. A rendezvény eredményeként hatékonyabbá válhat a résztvevők munkája, javulhat a szakterületek közötti kommunikáció, az egyes területeken alkalmazott jó gyakorlat elterjeszthetővé válik és erősödhetnek a személyes kapcsolatok. A nagy érdeklődést jelzi, hogy a rendezvényen mintegy 100 fő vett részt.

ELHUNYT VARGA KÁROLY, VILLAMOS FORGALMI SZAKSZOLGÁLATVEZETŐ

Február 15-én, Varga Károly kollégánk, életének 60. évében elhunyt. A BKV saját halottjának tekinti. Kollégánk 1976-ban lépett be a BKV-hoz, ahol menetirányítóként kezdett az Észak-pesti Alközpontban. Előbb csoportvezető forgalmi tiszt, majd alközponti diszpécser lett. 1986-ban a Budai Alközpont vezetésével bízták meg. A Villamos Forgalmi Főmérnökségen 1996. január 1-jétől dolgozott, ahol előbb a III. Forgalmi Üzem vezetője, majd az átszervezéseket követően a Budai Fogalmi Szolgálat, illetve Szakszolgálat vezetőjeként dolgozott. Neve fogalom volt egykor a forgalom-irányításban, majd a villamos ágazatnál is. Széleskörű ismereteit, tapasztalatait felhasználva irányította a Budai Forgalmi Szakszolgálat munkáját. A villamos közlekedés összes vonatkozását ismerte, az általa irányított Szakszolgálat minden dolgozójától elvárta a magas színvonalú munkavégzést és ehhez minden támogatást megadott. A munkában szigorú, korrekt, mondhatni „maximalista” volt. Vezetői munkásságát minden esetben következetesség jellemezte, nála soha senki nem volt „egyenlőbb” a többieknél. Munkájának elsődleges célja a villamos közlekedés biztonságának, menetrendszerűségének biztosítása volt. Fontosnak tartotta a járművezetők megfelelő munkakörülményeinek biztosítását is. Többek között kezdeményezte a végállomások klímaberendezéssel történő felszerelését, a kamaraerdei villamos végállomás építését, korszerűsítését, kerékpártárolók létesítését. Részt vett a „Budai fonódó” projekt előkészítésében. Több szakmai konferencia résztvevője volt. 1989-ben Kiváló Dolgozó, 2002-ben BKV Elismerő Oklevéllel, 2008-ban BKV Emlékplakettel ismerték el munkáját.
Családját, munkáját szerető ember volt, aki súlyos betegsége ellenére az utolsó pillanatig dolgozott. Szakmai munkásságát és emberségét, emlékét tisztelettel megőrizzük, nyugodjon békében!

ÁPRILIS 1-JÉN ÚJRA NYIT A BKV ZRT. SZENTENDREI VÁROSI KÖZLEKEDÉSI MÚZEUMA Április 1-jén megnyitja kapuit a BKV szentendrei Városi Közlekedési Múzeuma, ami immár 26 éve kínál kicsiknek és nagyoknak színvonalas szórakozást.

A múzeum 3000 négyzetméter fedett és 2000 négyzetméter szabadtéri kiállítási térrel rendelkezik, ahol mintegy 70 különleges jármű tekinthető meg. A gyűjtemény kezdetben csak 18 járműből állt, ez a szám mára 70-re nőtt. A nívós társaság sorai közt találjuk például az utolsó magyar gyártmányú metrószerelvény egy tagját, illetve a kiállítás legrégebbi darabját, egy 125 éves HÉV mozdonyt. A járművek korhűen felújított állapotban várják a látogatókat, nagy részükre pedig fel is szállhatnak és körülnézhetnek az érdeklődők. A kiállított tömegközlekedési eszközök kiválóan reprezentálják a magyar ipari és műszaki értelmiség alkotóerejét is, hiszen a 125 évet felölelő járművek csaknem mindegyike hazai gyártmány, sokat közülük a BKV és jogelődjeinek szakemberei tökéletesítettek. A múzeum épületét eredetileg 1914-ben HÉV kocsiszínnek szánták, majd 2011-ben műemléknek nyilvánították. Ez még rangosabbá emelte a már így is nagy népszerűségnek örvendő múzeumot, havonta közel 4000 látogató tér be megcsodálni a legendás járműveket.

A járműveken túl a múzeum tekintélyes mennyiségű és egyedülálló fotótablókkal és tárgyi emlékekkel mintegy két évszázadnyi budapesti közlekedéstörténetet mutat be az 1832-ben elindított omnibuszközlekedéstől kezdődően. A múzeumlátogatás a szó szoros értelmében maradandó élmény lehet, hiszen a múzeumban különféle ajándéktárgyak és közlekedéssel kapcsolatos szakkönyvek is megvásárolhatóak.

Ahogy az elmúlt két évtizedben mindig, továbbra is várjuk a járműrajongókat és a közlekedés iránt érdeklődőket a már jól megszokott helyen és nyitvatartási időben.

TISZTÚJÍTÓ KÖZGYŰLÉST TARTOTT A MAGYAR KÖZLEKEDÉSI SZÖVETSÉG

A városi közlekedési társaságokat és a közlekedéshez kapcsolódó szolgáltatókat is a tagjai között tudó Magyar Közlekedési Szövetség 2018. február 13-án tisztújító Közgyűlést tartott, amelyen Dr. Várszegi Gyula elnök mandátumát a közgyűlés egyhangúlag 2 éves időtartammal meghosszabbította.

2018. február 24-től 2 éves időtartamra a Szövetség 5 tagú elnöksége az alábbi személyekből áll: Dr. Várszegi Gyula, Bolla Tibor (a BKV Zrt. elnök-vezérigazgatója), Dr. Dabóczi Kálmán (a BKK Zrt. vezérigazgatója); Nagy Attila (Debrecen – a DKV Zrt. vezérigazgatója); Dr. Tenk Gábor (az INTER TAN-KER Zrt. vezérigazgatója). A Felügyelőbizottság új tagja Dr. Ludvig László (a Siemens Zrt. Mobility Divízió igazgatója) lett. A Szövetség 2018-ban is folytatja munkáját, amelynek célja elsősorban a városi közösségi közlekedés szakmai kérdéseinek megvitatása, a közös álláspont kialakítása, valamint az ezen a területen tevékenykedő társaságok közös szakmai érdekképviselete. Ebben az évben is fontos célkitűzés a közlekedési kultúra javítása, amellyel nemcsak tagjai, de valamennyi utas elégedettségének növelését is szeretné elérni.

PÉCSI HÁZIVERSENY AZ ORSZÁGOS JÁRMŰVEZETŐI VETÉLKEDŐRE

A Tüke Busz Zrt. öt autóbuszvezetője képviseli a Tüke Busz Zrt-t 2018. június 1-2-án, a Budapesten megrendezésre kerülő Országos Járművezetői Vetélkedőn. A rendezvény házigazdája az 50 éves BKV lesz.

A júniusban megrendezésre kerülő verseny célja, hogy a helyi és helyközi közlekedésben dolgozó járművezetők számára olyan fórumot biztosítson, ahol a versenyzők elméleti tudásukat, valamint ügyességi és gyakorlati képességeiket mérhetik össze.

A vetélkedőre kétfős csapatok nevezhetnek, ahol autóbusz, villamos és trolibuszvezető kategóriában keresik majd a legrátermettebb járművezetőket. A hétvégén megtartott pécsi házi selejtező verseny elméleti részében mindössze 12,5 perc állt rendelkezésre az ötven kérdésből álló KRESZ és vezetéstechnikai kérdések helyes megválaszolására, míg a 6 egységből álló gyakorlati pálya teljesítése során különböző, nagy tapasztalatot és ügyességet, figyelmet igénylő feladatok teljesítése volt a cél. A Járművezetők Országos Versenye fontos esemény – nem csak a közlekedési társaságok életében –, hiszen a közösségi közlekedési eszközökön naponta több millió ember utazik, így azok a versenyzők és közlekedési társaságok, akik részt vesznek az országos versenyen, sokat tesznek a közlekedés- és utasbiztonság javulásáért, a közlekedéskultúra népszerűsítéséért. A június 1-2-án, Budapesten megrendezendő, a közösségi közlekedésben dolgozó járművezetők legnagyobb országos szakmai találkozóján és versenyén a Tüke Busz Zrt-t Trapp Gábor, Lévy Gábor Attila, Andrási Zoltán, Takács Gábor és Juhász Dóra Miklós képviseli majd.

Sándor Béla

PÁLYÁRA ÁLLT A MÉRŐVILLAMOS

Igazi különlegesség a mérővillamos, amely másfél éves előkészítő munka és sok-sok tesztelés után tavaly év végén kezdte meg a pályafutását. A mérővillamos a Villamos Járműműszaki Főmérnökség munkatársainak jóvoltából külsejében, műszaki állapotában, belső kialakításában is különleges, újszerű és igazán látványos.

A nagy érdeklődésre tekintettel február 14-én a Kelenföld kocsiszínben tartották a bemutatóját, ahol a BKV különböző szakterületeinek vezetői, érdeklődő munkatársai vettek részt: közel 80 fő. A prezentációt a Villamos Infrastruktúra Főmérnökség fiatal mérnöke, Baranyai Brigitta tartotta, majd a látogatók megnézhették a mérőrendszer működését menet közben is. A Kelenföldi kocsiszín – Deák tér útvonalon valamennyi érdeklődő ízelítőt kapott a mérési eljárásból, a rendszer működéséből.

- Európában több helyen, idehaza pedig a MÁV-nál létezik ilyen célú jármű, de egészen más rendszerben működnek, más paramétereket mérnek. Ennek a mérővillamosnak az ötlete tehát saját kútfőből ered, és az eddigi hazai városi vasúti gyakorlatban ilyen mérővillamosra még nem volt példa. A magam részéről régóta foglalkozom diagnosztikával, és elkötelezett híve vagyok a méréstechnika használatának a karbantartási gyakorlatban is – közölte Gyerkó József, infrastruktúra főmérnök a speciális villamos bemutatóján. – Az első gondolatokat követően a Metalelektro Méréstechnika Kft-vel egyeztettünk a mérési lehetőségekről, ettől kezdve pedig közös munka volt a fejlesztés. A mérővillamos bemutatása során megtudtuk, hogy az inerciális szenzor alapú mérőrendszer – amelynek alapját a kerekekre és a forgóvázra szerelt 7 db gyorsulásmérő adja – nem kevesebb, mint 10 járműdinamikai paramétert mér. A jármű saját mozgását képezi le a megadott paraméterek szerint, lényegében letapogatja a pályaszakaszt, amelyen végighalad. Eközben rögzíti, eltér-e a villamos siklása a normálistól. A sínszálak és a pálya különböző típusú hibáit egy-egy grafikon mutatja, amelyek a szabad szemmel is látható pályahibáknál megdöbbentően egybevágnak a mellé helyezett kameraképpel. A pályahiba pontos helyének beazonosítására ugyanis a villamos GPS-szel és képrögzítő rendszerrel is fel van szerelve. Ám a mérőrendszer nagy előnye, hogy szemmel nem látható hibákra is fényt derít.

A tervek szerint negyedévente fognak tesztelni minden villamosvonalat, a dokumentált anyag pedig így hű képet mutat majd az adott vonal állapotváltozásairól. Megfelelő adatmennyiség birtokában könnyedén meg lehet majd határozni az egyes pályák élettartamát, pontosabbá meghatározhatóbbá és ütemezhetőbbé válnak a szükséges javítások.

A számítástechnikával felszerelt 40 éves Ganz-csuklós villamos teljes felújítása, és tesztvillamossá alakítása nagyságrendileg 80 millió forintba került.

- Nem állunk meg itt, további fejlesztésekkel a felsővezeték hálózatot is tudjuk majd vizsgálni, majd a kiértékelő rendszert fejlesztjük tovább – tette hozzá a főmérnök.

A mérővillamos iránt a külső szakmai partnerek részéről is nagy az érdeklődés, ezért a szervezők további bemutatók megtartását is tervezik.

Hradszki Róbert

TANULNI **SOSEM KÉSŐ**

A GÉPJÁRMŰVEZETŐ-HIÁNY MEGOLDÁSÁT CÉLOZZA AZ AZ 5 MILLIÁRD FORINTOS KORMÁNYZATI TÁMOGATÁSBÓL MEGVALÓSULÓ KÉPZÉSI PROGRAM, AMELYNEK RÉVÉN AZ ORSZÁGOS FOGLALKOZTATÁSI KÖZHASZNÚ NONPROFIT KFT. (OFA) SZERVEZÉSÉBEN INDULÓ KÉPZÉSEKBEN RÖVID IDŐN BELÜL 6000 FŐ JUTHAT „HIVATÁSOS" JOGOSÍTVÁNYHOZ.

Ebből az általános keretből 150 „D" kategóriás jogosítvánnyal rendelkező autóbuszvetőt képeztek ki 2017-ben. Jancsó Gergő kollégánk is részt vett az oktatáson, és a jogosítvány megszerzése óta a Kelenföldi Divíziónál dolgozik. Tapasztalatain és élményein keresztül mutatjuk be a képzést.

Hogyan kerültél bele a keretbe?

– Már korábban is járművezetőként dolgoztam a MILLFAV-nál, de nagy vágyam volt, hogy buszvezető legyek. Amikor hallottam erről a képzési formáról, rögtön jelentkeztem.

Volt valami különleges a felvételin?

– Amikor én jelentkeztem 2016 év elején, még hosszabb ideig tartott a felvételi eljárás. Volt egy közös tájékoztató, amit az OFA és a BKV együtt tartott, majd egy orvosi alkalmassági vizsgálat, és egy szimulációs teszt következett, ahol kamiont kellett vezetni. Itt tulajdonképpen a járműkezelésünket és a reakcióidőnket nézték. Aki ezeknek megfelelt, részt vett egy BKV által szervezett interjún és KRESZ-teszten. Ha mindegyik sikeresen lezajlott, meg kellett szerezni még a PÁV II-t. Ma már kicsit gyorsabban megy a felvételi, mert a PÁV II-n kívül a többi egy nap alatt lezajlik.

A PÁV II. vizsga már az OFA képzés keretén belül zajlott?

- A PÁV II vizsgával előzetesen rendelkezni kell, anélkül nem lehet elkezdeni a képzést, ez mindennek az alapja. A vizsga díját is előre be kellett fizetni, ez saját költség, amit utólag visszautalnak, mert ezt már támogatja az OFA. Sőt, a vizsgadíjat az is visszakapja, akinek a vizsga végül nem sikerül.

Ezután már kezdődött is a képzés?

– Két-három hetet kellett várni a PÁV vizsgára, azt követően kezdődött az oktatás, amit egy, az OFÁ-val szerződésben álló autósiskola tartott Csepelen. Én az első perctől fogva nagyon élveztem! Az elméleti oktatás e-learning, azaz online formában történt. Nagyjából két hét alatt végeztem el – de legfeljebb egy hónap alatt mindenki teljesítette. A KRESZ-vizsgát követte az úgynevezett BÜ oktatás, vagyis a „Biztonságos üzemeltetés", ami a műszaki ismeretekről szól. Ez a tananyag nem része az e-learninges képzésnek, így azt hagyományos oktatás formájában kaptuk meg 5 nap alatt. Eléggé száraz anyag – bevallom –, nem volt a kedvencem, de azért érdekes, és odafigyeléssel meg lehetett tanulni.

Mikor volt az első gyakorlati óra?

- Közvetlenül a fentiek után. Csepelen, a tanpályán kaptuk a rutin órákat, és innen indultunk Szigetszentmiklós felé, amikor már a forgalomban is vezethettünk. 12 tonnás teherautón tanultunk – nagy élmény volt! Összesen három hónap alatt lett meg a „C"-s engedélyem.

A képzés mellett végig tudtál dolgozni?

– Igen, a „C"-s jogsit munka mellett meg tudtam szerezni, de hogy a „D"-s képzésen részt vehessek, már fel kellett mondanom a munkahelyemen. Ezután a BKV tanulmányi szerződést kötött velem és állományba kerültem, mint autóbuszvezető-tanuló.

A tanulmányi szerződés mennyi időre szól?

– Két évre, de már a „D"-s képzés ideje is beleszámít.

És milyen volt a „D"-s képzés?

– Ez már nem e-learning oktatás volt... Be kellet járnunk minden reggel, ugyanúgy, mintha dolgoznánk, kb. 3 hónapig. Az oktatók nagyon jók voltak, szívvel lélekkel oktattak, így nem is tűnt nehéznek az anyag, és a vizsgák sem. Akik jelentkeztek, azok mind el is végezték a tanfolyamot.

A vizsgákkal be is fejeződött a teljes oktatás?

– A végére maradt a GKI (Gépjárművezetői Képesítési Igazolvány) képzés, amely hatósági vizsgával zárul. Ennek van elméleti és gyakorlati része is, többek között a Hungaroringen.

Szereted a munkád, élvezed, amit csinálsz?

– Szerintem hosszú távon ezt a munkát csak úgy lehet csinálni, ha szereti az ember! Nálam sokkal tapasztaltabb kollégáktól hallottam, hogy a városi buszvezetés a szakma csúcsa. Azt hiszem ezt nap mint nap tapasztalom, mégis tudom élvezni.

Demjén Anikó

BEMUTATKOZIK
A BKV IGAZGATÓSÁGA

A BKV IGAZGATÓSÁGA LEGTÖBBÜNKBEN EGYSZERŰEN CSAK „IG" NÉVEN ISMERT. DE KIK A TAGJAI, MIVEL FOGLALKOZNAK, HOGYAN MŰKÖDNEK? CIKKÜNKBEN EZEKRE A KÉRDÉSEKRE ADUNK VÁLASZT.

Jogi keretek

Az Igazgatóság tevékenységét a Polgári Törvénykönyvről szóló 2014. évi V. törvény, valamint a köztulajdonban álló gazdasági társaságok takarékosabb működéséről szóló 2009. évi CXXII. törvény, illetve Társaságunk Alapszabálya és az Igazgatóság Ügyrendje szabályozza. Az Igazgatóság a BKV Zrt. ügyvezető szerve, amely testületként működik, döntéseit pedig igazgatósági üléseken, vagy úgynevezett levélszavazás keretében hozza meg.

Az Igazgatóság élére az Alapító választja az elnököt, aki többek között az Alapítóval, a Tulajdonos képviselőivel való kapcsolattartásért, az Igazgatóság és a BKV szakmai fórumokon való képviseletéért, illetve az igazgatósági ülések előkészítéséért felelős, de a testület működését is ő irányítja. A BKV esetében Bolla Tibor vezérigazgató az Igazgatóság elnöke is egyben.

A testület működése

Az Igazgatóság feladatköre igen szerteágazó. A Tagok teendői kiterjednek a Társaság irányításával, működésével, ezen belül műszaki, közbeszerzési jellegű kérdéseivel, gazdálkodásával, kapcsolatos folyamatok figyelemmel kísérésére. Ez nagy felelősség, mivel a teljes magánvagyonukkal is felelhetnek egy esetleges rossz döntés okozta károk megtérítésében. Az Igazgatóság működési rendje szerint az ülést az elnök hívja össze, és a félévre előre meghatározott munkaterv szerint dolgozik. Az Igazgatóságnak évente legalább tíz alkalommal szükséges üléseznie, amelynek összehívását az Igazgatóság bármely tagja, vagy a Felügyelőbizottság elnöke írásban kezdeményezheti. Az összehívás írásban történik (elektronikus, vagy nyomtatott formában), nyolc nappal az ülés időpontja előtt a tárgyalásra javasolt előterjesztések, tájékoztatók megküldése mellett. Amennyiben a működési folyamatok igénylik, ülés megtartása nélkül is hozhat döntést az Igazgatóság, mégpedig levélszavazás keretében. Ez jelenleg egy internet alapú felület segítségével teljesen elektronikus formában történik. Az Igazgatóság minden negyedéves tevékenységéről köteles a Felügyelőbizottság részére tájékoztatást adni.

Az üléseken állandó meghívottként részt vesz a Felügyelőbizottság elnöke is. Minden ülésről szó szerinti jegyzőkönyv készül, és az aktuális tárgyalás határozatait az ülést követően a Felügyelőbizottság tagjai is megkapják.

A BKV ZRT. IGAZGATÓSÁGÁNAK TAGJAI – A FŐVÁROSI KÖZGYŰLÉS 2015. JANUÁR 28-I HATÁROZATA ALAPJÁN

Bolla Tibor elnök-vezérigazgató

- Ahogy a BKV-t, úgy az Igazgatóságot is komoly kihívás vezetni, viszont ezzel párhuzamosan hatalmas megtiszteltetés is számomra – mondja a BKV elnök-vezérigazgatója. - Minden esztendő tartogat számunkra megoldandó feladatot, de az elért szakmai eredmények azt mutatják, hogy az Igazgatóság nagyon jól látja el a tennivalóját. Ezúton is szeretném megköszönni minden tagunk elkötelezett és professzionális munkáját, a Társaságért tett erőfeszítéseket.

Az elnök szerint a feladat és a megoldás kéz a kézben jár, amiből az Igazgatóság a továbbiakban sem fog engedni. - A jövőre vonatkozóan sem várok kevesebb teendőt, viszont biztos vagyok benne, hogy kötelezettségünknek legjobb tudásunk szerint, a BKV érdekeit maximálisan szem előtt tartva fogunk eleget tenni.

Tóth Sándor

Az Igazgatóság, szabadidejében veterán autórestaurálással foglalkozó tagját büszkeséggel és örömmel tölti el, hogy a BKV működésének olyan időszakában lehet jelen, amikor a menedzsment és a munkavállalók közös erőfeszítései eredményeként a korábban felhalmozott elmaradások rendezésre kerültek, és olyan pályára állt a Társaság, amely hosszútávon is biztosíthatja a fejlődést: már javában korszerű járművek szállítják az utasokat, és a járműpark teljes megújítása is tervben van.

Személyes céljának az utazási komfort további javulását tartja, vallva azt, hogy mindig lehet tovább fejlődni. – A gépjármű-közlekedés rohanó világunkban olyan szükséglet, amelynek kiszolgálására erős verseny mutatkozik. A fővárost tehermentesíteni képes közösségi közlekedés már nemcsak arról szól, hogy elszállítjuk az utasokat, hanem a közlekedéssel eltöltött idő alatti benyomásokról és élményekről is, hiszen ezek határozzák meg az utasok járműválasztási döntéseit, és ez Budapest élhetőségére rendkívüli hatással van – tartja Tóth Sándor. Hozzátéve: a BKV egy nagyvállalat, de inkább, olyan, mint egy nagy család, ahol dolgozni nem csak egy állást jelent, hanem elhivatottságot is. - Minden munkatársnak kívánok további erőt és kitartást ehhez a megfeszítő munkához, amely a mindennapi magas színvonalú szolgáltatás biztosításához elengedhetetlen!

Szabó György

- Többségében az előterjesztések fogalmazzák meg a gondolkodás irányát, amelyek elsődlegesen szakterületi kezdeményezés alapján igénylik a döntéseket. Ezek megalapozottsága, szakmai megfelelősége okán vita még egyszer sem alakult ki, a hogyanról viszont már többször is. Az is fontos lehet, hogy eddig nem volt olyan igazgatósági ülés, ahol a hozzáadott érték alapján ne valósult volna meg javaslattétel részemről a hatékonyabb, vagy biztonságosabb működése érdekében – közölte Szabó György, az Igazgatóság elkötelezett tagja.

Jövőbeli célja, hogy tovább haladjon azon az úton, amelyen eddig ment: kiemelten fontosnak tartja a kollégák munkakörülményeinek javítását, amely, ha eredményes, akkor a főváros közösségi közlekedése is javul. – Köszönöm mindazoknak a segítségét, akikkel közösen már több területen sikerült minőségi változást elérni a javaslataim révén. Továbbra is számítok rájuk, és Ők is számíthatnak rám. Kiváló szakembereket ismerhettem meg eddig, remélem, még sok újjal lesz lehetőségem személyesen is találkozni.

Tüttő Kata

A volt fővárosi képviselő fontosnak tartja Bécshez hasonlóan egy környezetkímélő integrált közlekedési hálózat létrehozását, amelyben a közösségi közlekedést kiegészítő gyalogos és kerékpáros szempontok is hangsúlyosan jelen vannak, így kínálva versenyképes alternatívát az autózással szemben.

– Az Igazgatóság tagjaként a Fővárosi Önkormányzatot képviselem, és az elfogadott várospolitikai célok jelentik a munkámban az iránytűt. Ennek egyik legfontosabb eleme a közösségi közlekedés arányának növelése az egyéni autós közlekedéssel szemben. Ehhez pedig szükség van arra, hogy a BKV egy stabilan működő, jó színvonalú, a változó közlekedési igényekhez rugalmasan igazodó társaság legyen – jelentette ki Tüttő Kata.

Nagy Sándor

- A BKV az elmúlt évben komoly gazdasági és beruházási feladatokat hajtott végre. Folyamatosan csökken a buszok és villamosok átlagéletkora, épületek és kocsiszínek újjáépítését és karbantartását sikerült megoldani. Kiemelt feladat volt az M3-as metró rekonstrukciójának november 4-ei zökkenőmentes indítása is. A feladatot Bolla Tibor elnök-vezérigazgató és jól felkészült közvetlen munkatársai kiválóan hajtották végre. A sajtó és az utazó közönség teljes megelégedéssel fogadta. Ezeknek a feladatoknak az elvégéséhez komoly összeg szükséges, miközben a fizetési nagyság felső határa korlátozott, és ebben az esetben az Igazgatóság hatáskörébe tartozik – véli az 1962 és 1980 között Társaságunknak, és annak jogelődjeinél tevékenykedő Nagy Sándor.

Az Igazgatóság ennek megfelelően rendszeresen ülésezik, megvitatva a napirendi pontokat, valamint a feladatokat. Az elkövetkezendő időben továbbra is kiemelt feladat az M3-as vonal rekonstrukciójához szorosan kapcsolódó felszíni forgalom lebonyolítása, a szükséges autóbuszok és személyzet biztosításával – tekintett a jövőbe Nagy Sándor.

Bartók Béla

Immár 50 éve folyamatosan biztosítani egy nagyváros közösségi közlekedését önmagában is nagy eredmény. - Véleményem szerint a városi lét minőségét alapjaiban határozza meg a közösségi közlekedés, ezért nagyon fontos, hogy a kor színvonalának megfelelően tudjuk ezt a szolgáltatást biztosítani az itt élőknek, miközben természetesen a főváros

anyagi lehetőségeit is figyelembe kell vennünk. Szeretnék minél többet tenni a környezetbarát közösségi közlekedés fejlesztéséért, és újpestiként szeretném elérni, még akkor is, ha ez nem feltétlen rövidtávú cél, hogy a 3-as metró az eredeti terveken megfelelően meghosszabbításra kerüljön Káposztásmegyerig – összegzi igazgatósági munkáját Bartók Béla, aki képviselője és tagja több civil szervezetnek is.

Csernus László

- A főváros tömegközlekedése 2010 óta rohamos változáson megy keresztül. A változás minden ember életében bizonytalansággal jár, a megszokottság biztonságával szemben. Azonban sok éves lemaradást pótol a BKV, amikor egyszerre próbál a piacon és a közszolgáltatásban is jól teljesíteni. Úgy gondolom, hogy ez a jelenlegi menedzsment érdeme, hogy a szűkös körülmények ellenére, egy biztonságos, fejlődő és sokak számára nélkülözhetetlen vállalatot irányít. Ebben partner az Igazgatóság, amely véleményeivel, kérdéseivel, döntéseivel segíti a jó működést. Természetesen minden dolgozóra szükség van, hogy ez a nagy egész így működjön. Büszke vagyok arra, hogy döntéseimmel hozzájárulhattam Budapest működőképes közösségi közlekedésének fenntartásához – zárta gondolatait Csernus László.

Fenyvesi Máté

M3 FELÚJÍTÁS

LÁTVÁNYOSABB SZAKASZHOZ ÉRKEZTÜNK

JAVÁBAN ZAJLIK AZ M3-AS METRÓVONAL FELÚJÍTÁSA, AMELYNEK ALAGÚTREKONSTRUKCIÓS MUNKÁIT AZ EGÉSZ VONALHOSSZON A SWIETELSKY VASÚTTECHNIKA KFT. VÉGZI. A JELENLEGI MUNKÁLATOK AZ ÉSZAKI SZAKASZON ÚJPEST-VÁROSKAPU ÉS A LEHEL TÉR KÖZÖTT MOST FORDULNAK LÁTVÁNYOSABB, ÉPÍTŐ SZAKASZUKBA. AZ EDDIG ELVÉGZETT MUNKÁRÓL ÉS A KIVITELEZŐRE VÁRÓ LEGÚJABB FELADATOKRÓL HERNÁDI PÉTER PROJEKTVEZETŐT KÉRDEZTÜK.

Milyen feladatokat látnak el a szerződés szerint?

A Swietelsky Vasúttechnika Kft. az M3-as metró mindhárom, vagyis teljes szakaszának alagúti munkáira kiírt tendert nyerte meg, 48 milliárd forintos kivitelezői ajánlatával. A teljes vonalszakaszba beleértendő a Kőér utcai járműtelep bizonyos részeinek felújítása is. Az alagúti munkákba beletartozik a teljes alagútszakasz szigetelésének biztosítása, a pályabeton és korróziós hibák javítása, a vízelvezetés korszerűsítése, a biztosítóberendezések felújítása, a kábelrendszer felújítása és részleges cseréje, valamint a vasúti pálya sínszálainak felújítása, szükséges esetben cseréje, amelyhez a sínszálakat, kitérőket a BKV külön beszerzésből biztosítja nekünk.

A vízelvezetést például hogyan korszerűsítik?

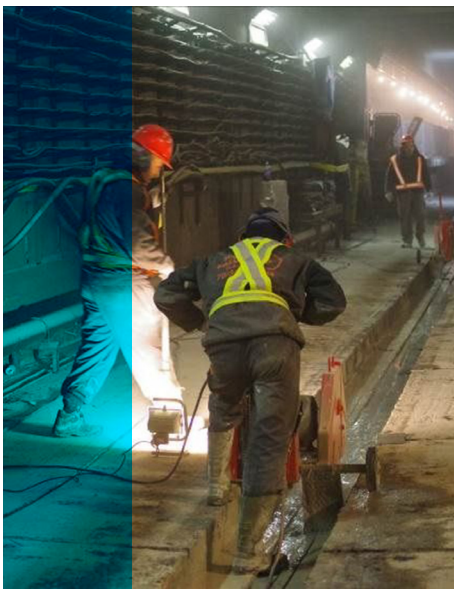
Az eddigi, úgynevezett nyílt folyókás rendszerből egy zártcsatornás rendszer épül ki, a felújítás során az esetleges menekítéshez szükséges járófelületet is kialakítunk.

Csak a szükséges esetben cserélik a villamos berendezéseket, kábeleket?

A kábelrendszernél eleve nem lehet egyszerre teljeskörű cserét biztosítani, mert a folyamatos üzemelést biztosítani kell. Sok esetben csak állagmegóvást végzünk. A biztosítóberendezés, az áramellátást biztosító kábelek – a biztonsági lánckábelek kivételével – megmaradnak. A polgári védelem helyiségeire sem terjed ki a felújítás, ennek kábelei is megmaradnak. A módosult tűzvédelmi előírások miatt természetesen lesznek új kábelek is, és halogénmentes kábelezés kerül beépítésre egy tűzálló kábeltálcára. A távközlési kábelek és az állomási részek kábelellátása teljesen megújul. A biztosítóberendezések felújítása viszont megint nem technológiai fejlesztés, hanem karbantartás, az alkatrészek gyári felújításával.

Hogyan kezdtek neki a munkának?

2017. szeptember 4. volt a szerződéskötés napja, november 6-án vettük át az első munkaterületet. Rögtön az első hétvégén egy ideiglenes végállomást kellett építenünk a Lehel téren egy 260 méter hosszú kezelőjárdával, hiszen fordulópontra volt szükségünk. Ezt a BKV-val szoros együttműködésben, a járművezérlőrendszer átalakításával oldottuk meg. Csak ezt követően tudtak elkezdődni a rekonstrukciós munkálatok.



A bontási munkákkal?

Legelőször – mondjuk úgy – nagytakarítást végeztünk a 30 éves alagútszakaszban. Az olajsárt, a fékport mosással távolítottuk el, erről videókat is találni a vasuttechnika.hu és az m3felujitas.hu weboldalakon. A lerakódásoktól ugyanis nem lehetett volna elkezdeni semmilyen érdemi munkát. Csak ezt követték a különböző bontások. A munka megkezdése előtt a teljes alagúthálózatot egy fotoszkenneléses eljárással feltérképeztük, lemodelleztük. Jelenleg ebből a modellből tudnak dolgozni a tervezők. A lezárt szakaszon elvégeztük a sínek vizsgálatát is, megállapítottuk, mi az, ami újrahasznosítható, visszaépíthető. Ezen vizsgálat a másik két szakaszon is megelőzi majd a tényleges munkát. A zaj és rezgésvédelmi méréseket pedig már teljes vonalhosszban elvégeztük, a teljes szakaszon rezgéscsillapított felépítményt építünk.

És amikor minden készen állt?

Elkezdődött a vágányok egy részének elbontása, a pályabetonhibák javítása, a zárt vízelvezető rendszer kiépítése, vagyis az alagútszerkezeten végzett javítások, és most kezdünk átfordulni az építési fázisba (az interjú február 21-én készült – a szerk.). Azért különleges feladat ez a metrófelújítás, mert csak a Kőér utcai járműtelepről van felszíni kapcsolatunk. Minden anyagot vasúton kell beszállítanunk és kiszállítanunk. Egy járható vágánynak mindig lennie kell az alagútban, ami nagyon komoly organizációt igényel. Ráadásul a Kőér utcai járműtelepen van még régi metró, de felújítottak is, amik épp a próbaköröket futják, és még mi is betolakodunk oda az építőforgalmunkkal. A kis felvonulási területünkre pedig gyakorlatilag csak aznap tudjuk odavinni a beépítendő síneket, mert nincs hely ahol tároljuk.

Komoly logisztikai feladatok...

A gyakorlatban ez úgy néz ki, hogy nappal mindent be kell szállítanunk, amit aznap éjjel be akarunk építeni, fel kell pakolnunk a kis vonatunkra, hogy este, amint az utolsó metró kijön, a jármű behozza nekünk az anyagokat. Igen, ez a logisztikai munka is speciálissá teszi a metrófelújítást, nehezíti a kivitelezést. Ráadásul a partner kivitelezőt is ki kell szolgálni logisztikával, amely részben a saját, részben a BKV eszközeivel történik. Komoly menetrendet kellett felállítani, főleg hogy a két alsó szakaszon jár a metró, így csak hétvégén, valamint hétköznap éjjel összesen 6 óra áll rendelkezésünkre a lebonyolításra. Ebbe csak egy vonatfordulás fér bele, és a Strabag szállításait is be kell ütemezni a menetrendbe.

Milyen eszközöket használnak a logisztikai munkában?

A Swietelskynek van egy metróépítő részlege, kifejezetten alagútba kifejlesztett, alacsony platós szállító-rakodó járművekkel, kétéltű kotrókkal, alacsony pótkocsikkal. Vannak speciális sínszállító eszközeink is, amelyek szintén kétéltűek, tehát vannak gumikerekeik is, így az elbontott pálya helyére is be tudnak menni.

Mindent elbontottak már?

A vágányhossz felét elbontottuk, megvalósultak az injektálások, a pályabeton-javítás, a hosszcsatorna bontási munkálatai. Kezdődhet az építési fázis. Közben volt egy hosszú tervezési folyamat is, és most már van jóváhagyott kiviteli tervünk a pályaépítésre. Mostantól nyár elejéig megépül majd az egyik új vágány, és nyáron fogunk tudni átfordulni a másik vágányra. Innentől látványos lehet majd a munka, mert a bontási munkálatok csak porral, kosszal, a külső szemlélő számára kisebbfajta anarchiával járnak.

És mi a helyzet a távközlési rendszer felújításával?

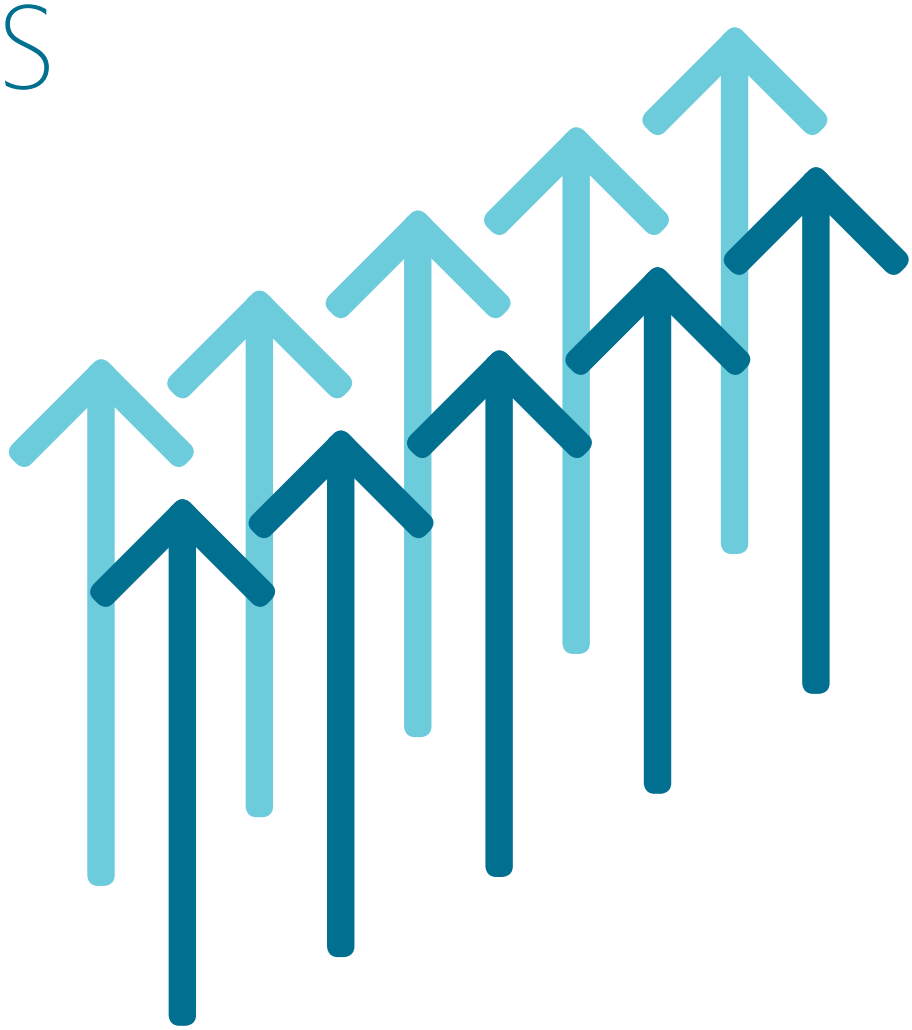
A Szabó Ervin téri központi diszpécserszolgálat teljes felújítása talán a projekt legfontosabb fejlesztéseinek egyike. A rendszer hasonló lesz az M4 központi diszpécserfunkcióhoz, amelyet szintén a Swietelsky alakított ki. A rendszer felújítása külön építési fázisban szerepel: az M2 diszpécserszolgálatának elköltözése után, annak jelenlegi helyén fogjuk kialakítani az M3 új diszpécserrendszerét. Ha minden igaz, ezeket a munkákat nyáron elkezdhetjük, és nagyjából jövő nyárra lesz készen. Akkor fogjuk tudni beintegrálni a most felújítás alatt álló állomásokat, a többi szakasz pedig már a kész rendszerbe kapcsolódik majd.

Milyen a kapcsolat a BKV-val?

A folyamatos kommunikáció és kooperáció is elengedhetetlen: a bontás közben feltáruló eredeti kivitelezésre reagálva nagyon sok olyan kis döntést kell meghozni, ami a BKV-val is napi szintű egyeztetést igényel. Olyan ez, mint egy lakás felújítása, mikor folyamatosan egyeztetni kell annak tulajdonosával. Elsősorban a Metró Felújítási Projekt Igazgatósággal, de lényegében a Metró Üzemigazgatóság szakszolgálataival is napi szintű kapcsolatban állunk. Hiszen a célunk közös: az északi szakaszon az év végén megindulhasson a rendeltetésszerű utasforgalom.

Hradszki Róbert

KOMOLY BÉRFEJLESZTÉS 2018-BAN IS



Január 24-én a Fővárosi Közgyűlés jóváhagyta Társaságunk bérmegállapodását. A közgyűlés által egyhangúlag elfogadott, a megállapodásban rögzített bérfejlesztés átlagos mértéke 12 százalék, amelyből 5 százalék az alapbérfejlesztést, 7 százalék a bérfelzárkóztatás célját szolgálja – elsősorban a hiányszakmák tekintetében. A 2018-as megállapodással – hasonlóan a 2017-es átlagos 15 százalékos emeléshez- olyan mértékű bérfejlesztés valósult meg, amely nagyságrendekkel javít a legalacsonyabb fizetéssel rendelkező kollégák helyzetén. Pár sorban összefoglalva valóban egyszerű, gyors lépések sorozatának tűnik a bérfejlesztés kivitelezése, de a háttérben sokkal többről van szó. Miről szól a megállapodás, és mi előzte meg a végleges tartalmi elfogadást? Mi az a bértarifa-rendszer, és hogyan kapcsolódik ez ahhoz, hogy hó végén magasabb összeg érkezik a bankszámlánkra? Ezekre a kérdésekre keressük a válaszokat.

Egy bérfejlesztés, közkedveltebb nevén fizetésemelés két célt szolgál: egyfelől megbecsülésünket fejezzük ki a munkavállaló(k) felé, ezzel is éreztetve elégedettségünket az elvégzett munka minősége iránt, másfelől pedig anyagi elismerés, amivel a hosszú távú együttműködést kívánjuk elősegíteni.
Ezek a törekvések mutatkoztak meg a cégvezetés részéről is, így a szakszervezetekkel szorosan együttműködve, elég korán, már 2017. szeptemberében megkezdődtek az egyeztetések a szakszervezeti bérkövetelésekről, valamint a 2018-as bérfejlesztésről. A tárgyalássorozat eredményét mind a cégvezetés, mind az érdekképviseletek pozitívan értékelték.

Az alapbérfejlesztés

A már említett 5 százalékos béremelésben minden kolléga alanyi jogon részesült, ezen felül pedig minden munkavállaló – akiknél kizáró vagy csökkentő feltétel nem állt fenn – további 14.000 Ft/hó alapbérfejlesztésben részesedett. Fontos része a csomagnak, hogy a főállású járművezetők további 20 Ft/óra gyarapodással számolhatnak, ahogy az is, hogy a járművezetők alapbére 180.000 Ft/hó összegre módosult.

A bérfelzárkóztatás

A rendelkezésre álló 7 százalék gyümölcse lett a cafeteria keretösszegének 180.000 forintra való bővítése, a távolléti díj kiegészítés és a társasági elismerések jutalomalapjának 12 százalékos emelése is.
A nem járművezetők bérfelzárkóztatása szintén kiemelt helyett kapott a megállapodásban. A szakterületeken lévő kulcsemberek ösztönzésére megemelték a diplomás minimálbért, ezzel is elősegítve a felsőfokú állami végzettséggel rendelkező munkatársak maradását.

A bértarifa-rendszer

A 2018-as megegyezés egyik új eleme a bértarifa-rendszer. A cégvezetés és az érdekképviseletek több éves munkája alapján 2017 szeptemberében kialakították a Munkaköri besorolási rendszert, annak részeként pedig a Munkaköri mátrixot, amely a BKV munkaköreit különböző szintekre sorolta. Erre épülve a 7-16-os szinteken a bértárgyalások során meghatározása kerültek a minimum, közép, valamint maximum sávhatárok. Ezzel szigorúan szabályozva a minimális és maximális bér mértékét.

A bértarifa-rendszer teljes bevezetése több éves folyamat lesz, melynek első lépése, hogy minden munkatársunk, akik az előzőekben felsorolt béremeléseken túl is a meghatározott bérminimum (minimum sávhatár) alatt maradtak, az alsó sávhatárig további felzárkóztatásban részesülnek, maximum 30.000 Ft értékig.

A bérfejlesztés szükségességében a cégvezetés és a szakszervezetek is egyetértettek. A közös cél, a kitartó, konstruktív együttműködés eredménye ez az egyezség, ami bár bonyolultnak tűnhet, mégis azt a célt szolgálja, hogy a bérfelzárkóztatásra fordítható források méltányosan kerüljenek elosztásra, és a bérfejlesztés széleskörűen és hatékonyan kezelje a hiányszakmák, illetve az átlagos bérszinttől jelentősen elmaradt bérek kérdését.

Fenyvesi Máté

A Kollektív Szerződés 78. pontja alapján a BKV Zrt. a Jogi és Humánpolitikai Igazgatóság Jogi Irodája közreműködésével heti rendszerességgel biztosítja munkavállalói és nyugdíjasai részére azt a lehetőséget, hogy jogi jellegű kérdéseikben, problémáikban díjmentesen kérjenek tájékoztatást és kapjanak tanácsot jogász szakemberektől (ide nem értve a munkáltatóval szembeni jogvita kérdését).

A jogsegélyszolgálat ellátásában közreműködő jogász kollégáink az elmúlt évek során számos különböző jogterülethez tartozó problémával hozzájuk forduló kollégának nyújtottak segítséget. Tapasztalják, hogy vannak kérdések, amelyek rendszeresen visszatérnek - ilyenek többek közt a hozzátartozó elhalálozása esetén felmerülő öröklési jogi kérdések, vagy a valamely tartozás kapcsán harmadik személyek által indított jogi eljárásokban eszközölhető lépésekről való tájékoztatás.

A Jogi Iroda az elmúlt évek jogsegélyszolgálati tapasztalatait is felhasználva a Mozgásban Magazin hasábjain a jövőben lapszámonként rendszeresen megjelenő rovatban, fiktív jogeseteken keresztül is szeretne segítséget nyújtani egy-egy gyakorinak mondható jogi probléma, jogi szaktudással megtámogatható kérdés kielemzésében, és megválaszolásában. Célunk, hogy röviden bemutassuk azokat az esetköröket, amelyek az eddigi tapasztalatok alapján a munkavállalóinkat is érinthetik, felhívjuk a figyelmet néhány fontos és jogilag releváns körülményre, hogy hasznosítható megoldási javaslatot nyújtsunk a probléma kezelésére.

JOGI ESETEK I.

A munkáltatóval szembeni jogvita kivételével bármilyen jogi kérdésben várjuk a kollégák megkeresését. Felhívjuk a figyelmet, hogy a jogsegélyszolgálat igénybevételéhez előzetes bejelentkezés szükséges. Ennek érdekében hívják a Jogi Iroda titkárságát a 061 461 6500 /11-233-as telefonszámon. A jogsegélyszolgálat ellátásának helyszíne: a Székház épülete (343-as tárgyaló), ideje: keddi napokon 16:00 és 18:00 óra között.

Jogeset:

Örököltem egy lakást, ki szeretném adni, de félek attól, hogy a bérleti szerződés lejárta esetén a bérlő valamilyen okból nem akar kiköltözni a lakásból (annyi rossz tapasztalat olvasható a neten). Mit tehetek ilyen esetben?

Válasz:

A lakáskiadás kockázatainak csökkentése érdekében azt javasoljuk, hogy a bérlő gondos kiválasztását követően a bérleti szerződés megkötésével egyidejűleg keressen fel egy közjegyzőt az úgynevezett kiköltözési nyilatkozat közjegyzői okiratba foglalása érdekében. A kiköltözési nyilatkozat a bérlő egyoldalú nyilatkozata, amelyben azt vállalja, hogy a bérleti szerződés bármilyen okból való megszűnésekor kiköltözik az ingatlanból. A nyilatkozat előnye, hogy közvetlenül végrehajtható, azaz a nyilatkozat alapján bírósági eljárás nélkül meg lehet indítani a lakás kiürítése iránti végrehajtási eljárást a bérlővel szemben. Fontos tudni ugyanakkor azt is, hogy a végrehajtó lakóingatlan esetében a kiürítés foganatosítását (azaz a tényleges kilakoltatást) az úgynevezett kilakoltatási moratórium ideje alatt nem, csak annyak lejártával hajtja végre, ha a kötelezett magánszemély (ettől bizonyos esetekben azonban a bíróság eltérhet). A kilakoltatási moratórium időtartama a hatályos jogszabályok szerint a november 15-től április 30-ig terjedő időszak, vagyis tényleges kilakoltatásra egy már megindított végrehajtási eljárásban április 30. napját követően (november 14. napjáig bezárólag) számíthatunk.

Jogi Iroda

FŰTÉS, PANELEK, HAJÓK, MOZGÓLÉPCSŐK

SOK FEJLESZTÉS VALÓSULT MEG AZ ELMÚLT IDŐSZAKBAN: ÉRDEMES ÁTNÉZNÜNK EZEKET EGYBEN IS.

A fűtéskorszerűsítési program

A régi, szabályozhatatlan fűtési rendszereket, elavult kazánokat kondenzációs gázkazánok és napkollektorok váltották fel. A megújított fűtési rendszerrel éves szinten telephelyenként nagyságrendileg közel 10 millió Ft megtakarítás érhető el, illetve kiterjedtebb fűtési és melegvíz szolgáltatás valósult meg.

A fűtéskorszerűsítési programban megvalósult beruházások:

- *2014-ben decemberében Zugló villamos kocsiszín újult meg,*
- *2015 decemberében Cinkota HÉV járműtelep fűtésrekonstrukciója következett, majd*
- *2016-ban az Akácfa utcai székház,*
- *2017-ben a Baross kocsiszínben kazáncsere, Száva és Szépilona kocsiszínekben pedig fűtésrekonstrukció valósult meg.*

A program 2018-ban is folytatódik, amelynek keretében a Zách utcai trolibuszgarázs és Óbuda garázs fűtési rendszerének korszerűsítése van tervben, illetve a Cinkota autóbuszgarázsba napkollektort, a Székházba pedig napelemet telepítünk.

Nagypaneles vágányfelújítás az 51/52-es villamos vonalán

A vágányfelújítás 2017. szeptember 23-a és október 15-e között 591 méter hosszon a XX. kerületben, Török Flóris utcában a Határ út - Ferenc utca közötti szakaszon valósult meg. Itt alkalmaztuk először az elmúlt években továbbfejlesztett nagypaneles technológia egyik legújabb variánsát: a környezetbe illeszkedő, műfűves borítású nagypanelt. A BKV szakembereinek iránymutatása mentén és aktív közreműködésével kifejlesztett pályaszerkezet költséghatékony és alacsony fenntartási igényű megoldás, amennyiben beválik, akkor több helyszínen is tervezzük alkalmazását.

A 100-as hajók nyílászáróinak cseréje

A dunai hajózási szolgáltatás fejlesztése érdekében a végrehajtott motorcserék után a hivatásforgalmi hajójárat lebonyolításában részt vevő 5 db 100-as és egy darab 130-as típusú hajó nyílászáróinak cseréje is megvalósult végre 2017-ben. Az új nyílászárók a jobb esztétikai megjelenés mellett az utaskomfortot is növelik, továbbá a hatékony zárás és a beépítésre kerülő elemek magas minősége miatt csökkentik a hűtés-fűtés költségeit. A kétrétegű, kívül fényvisszaverő, hőszigetelt nyílászárók jelentősen csökkentik a párásodás, illetve a huzat kellemetlen hatásait, valamint minden évszakban megfelelő zárást biztosítanak.

Az érintett hajók:

- *Tabán*
- *Szent Kristóf*
- *Pest-Buda*
- *Lánchíd*
- *Várhegy*
- *Hungária*

Mozgólépcső cserék

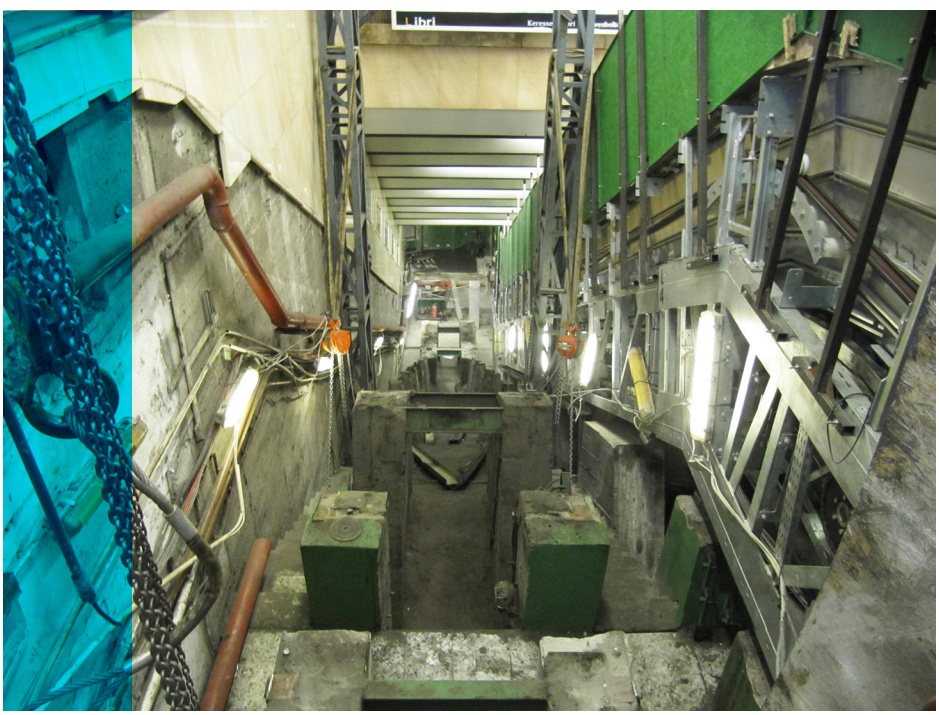
A mozgólépcsők eddigi gyakorlat szerinti javítása és az alkatrészek cseréje amellett, hogy nem gazdaságos, egyre lehetetlenebb vállalkozásnak tűnik, amellyel csak a közel 30-40 éves műszaki állapotot konzerválnánk, és bevállalnánk az energiapazarló, egyre drágább fenntartást és üzemeltetést. Társaságunk megvizsgálta a lehetőségeket, és inkább az új, kis emelőmagasságú mozgólépcsők beszerzése, beépítése mellett döntött.

2017-ben 3 helyszínen történt kis emelőmagasságú mozgólépcsők cseréje CNIM E-Premium típusúra – a cserék éves szinten nagyságrendileg 700 millió Ft értékű beruházást jelentettek.

A Batthyány tér Budapest egyik legforgalmasabb metróállomása. Többek között itt lehet átszállni több autóbuszjáratra és a Szentendrei HÉV-re. A nagy átszállóforgalom miatt is kiemelt fontosságú a mozgólépcsők megfelelő állapotának biztosítása. A Batthyány téren – és a Deák téren – a 44 éves szovjet LP-61 típusú mozgólépcsők helyett 3-3 db új kis emelőmagasságú mozgólépcsőt építettek be.

A Nyugati pályaudvarnál 1984-ben építették a peronszintet az aluljáróval összekötő mozgólépcsőt, amely nem a jól megszokott szovjet gyártmány volt, hanem csehszlovák, a Transporta Národny Podník terméke. Ennek a Pardubicétől délre alapított gépgyárnak ez volt az első és utolsó budapesti szereplése. A cserével ezen egyedi mozgólépcsők üzemeltetési és alkatrészellátási problémáit szüntették meg, valamint az üzemeltetésben álló típusok homogenizálásában is nagy lépést jelent. Az M3 projekt keretében megvalósuló lépcsőcserékkel pedig befejeződik a régi, korszerűtlen mozgólépcsők kiváltása.

Az újonnan beépített mozgólépcsők a helyi és nemzetközi szabványoknak egyaránt megfelelnek, standard biztonsági eszközökkel ellátottak, biztonságos és kellemes utazást nyújtanak, illetve üzemeltetés szempontjából is kisebb karbantartási igényűek és költséghatékonyak.



TW6100 villamosok beszerzése, szállítása

A jelenleg Budapesten közlekedő 113 darab Hannoveri villamos állomány bővítése és az alkatrész utánpótlás biztosítása érdekében 2017-ben további 6 db TW6100-as típusú villamos beszerzése és szállítása valósult meg.

Beruházási és Műszaki Fejlesztési Főosztály

50 ÉVES A BKV

- A BKV 50 éve kihagyhatatlan része a főváros életének, szolgáltatásait naponta több mint egymillió ember veszi igénybe - mondta el ünnepi beszédében Tarlós István, Budapest főpolgármestere az 50 éves a BKV című rendezvénysorozat nyitóünnepségén. A főpolgármester az 50. év 50. napján köszöntötte Társaságunk összes munkavállalóját. Bolla Tibor, a BKV elnök-vezérigazgatója pohárköszöntójében elmondta, hogy elindul az az egész éves rendezvénysorozat, amellyel a BKV elmúlt fél évszázados múltjáról emlékezünk meg.

Kalmus Felícián (csellóművész)

50 ÉVE A BKV-VAL

AZ 1968. JANUÁR 1-JÉN LÉTREJÖTT BKV 50. SZÜLETÉSNAPJÁT ÜNNEPLI AZ IDÉN. AZ EGÉSZ ÉVEN ÁT TARTÓ PROGRAMSOROZAT MELLETT A MAGAZIN LAPJAIN IS SZERETNÉNK MEGEMLÉKEZNI A KEREK ÉVFORDULÓRÓL. MINDEN LAPSZÁMBAN BEMUTATJUK A TÁRSASÁG EGY-EGY KÖZLEKEDÉSI ÁGAZATÁT, MILYEN JELENTŐSEBB VÁLTOZÁSOK, FEJLESZTÉSEK TÖRTÉNTEK, MILYEN MEGHATÁROZÓ JÁRMŰTÍPUSOK VÁLTOTTÁK EGYMÁST AZ ELMÚLT FÉL ÉVSZÁZADBAN. BETŰRENDBEN HALADVA ELSŐKÉNT AZ AUTÓBUSZ- ÉS TROLIBUSZ-KÖZLEKEDÉST TEKINTJÜK ÁT.

Autóbusz-közlekedés

1968-ban a Fővárosi Autóbuszüzem, a FAÜ is beolvadt a BKV-ba. Az autóbuszhálózat több okból is bővült a következő évtizedekben. A metróvonalak kiépítése számtalan villamosvonal bezárásával járt, helyüket sok esetben autóbuszok vették át. Az 1970-80-as években sorra épülő lakótelepekhez is új autóbusz viszonylatokat szerveztek. Kiszolgálásukra új autóbuszgarázsok létesültek, 1970-ben Óbudán, 1975-ben Cinkotán, majd 1983-ban Dél-Pesten adtak át új telephelyet.

A BKV járműállományát évtizedekig az Ikarusok különböző típusai határozták meg. Az első időszak jellemző típusai az Ikarus 620-asok, a 180-as csuklós autóbuszok, illetve szóló változatai, az 556-osok voltak. 1971-ben megjelent a BKV-nál a legnagyobb darabszámban gyártott Ikarus 260-as és csuklós párja, az Ikarus 280-as, amelyek rövidesen a budapesti utak elválaszthatatlan részévé, jelképeivé váltak. Az 1980-as évek második felében megjelenő meghatározó típusok a szóló 415-ösök, majd néhány évvel később a 435-ös csuklós autóbuszok vagy például az 521-es midibuszok voltak. Az 1990-es években érkeztek az Ikarus 405-ös midibuszok, majd a 412-es típus. A 2000-es években külföldi típusokkal bővült a cég állománya. A 2-es metró felújítása alatt – annak pótlására – alacsonypadlós Volvo, majd később használt Van Hool csuklósbuszok beszerzésére került sor.

A 2000-es évektől az esélyegyenlőség érdekében speciális, a mozgáskorlátozottak közlekedését segítő, háztól-házig szolgáltatást biztosító autóbuszokat is üzemeltet a Társaság. A 2012-től bevezetésre került autóbusz üzemeltetési modellnek köszönhetően egyes fővárosi és agglomerációs vonalak üzemeltetését fokozatosan az alvállalkozók látják el. A jellegzetes sötétkék színű autóbuszok mellett ekkor jelentek meg először a „sky-blue” színűre fényezett járművek az utakon.

Az utóbbi években egyre nagyobb hangsúlyt kapott a környezetbarát járművek forgalomba állítása. A dízelmotoros járművek mellett számos gázüzemű és elektromos járművel is gyarapodott a BKV járműállománya, ezen kívül 2018 elején álltak forgalomba az első hibrid (dízel-elektromos) üzemű autóbuszok. Sikeres vállalkozás volt az Ikarus 127V2, illetve a ModuloM108d típusok PKD („Partially Knocked-Down Kit”) konstrukcióban, az Autóbusz és Trolibusz Üzemeltetési Igazgatóság Kelenföldi Divíziója által történő összeszerelése. Az ágazat továbbra is kiemelten kezeli a közlekedéstörténeti jelentőséggel bíró, muzeális céllal megőrzött járműveinek korhű, nosztalgia üzemre alkalmas kivitelben történő felújítását. Felújításukat követően olyan különleges darabokkal bővülhetett nosztalgia járműparkunk, mint az Ikarus 284-es, az 521-es, valamint az ipartörténeti műemléknek számító Mávag Tr5-ös.

fotó: Rizsavi Tamás

Trolibuszok

A Budapesti Közlekedési Vállalat a fővárosi trolibuszok üzemeltetését is átvette a Fővárosi Villamos Vasúttól, az FVV-től. 1968-ban – nemzetközi mintákat követve – határozat született a trolibuszhálózat fokozatos leépítéséről. Az 1973-as kőolajár-robbanás hatására, valamint környezetvédelmi okokból végül a terv megvalósítására nem került sor, sőt a 70-es évek második felében nagyarányú hálózatfejlesztés kezdődött. A metróépítés és egyéb beruházások kapcsán több vonalat módosítottak, megszüntetett autóbusz és villamos vonalakat pótoltak trolibuszokkal. A vonalak száma folyamatosan gyarapodott, jelenleg 15 trolibuszvonal üzemel Budapesten. A II. világháborút követően a trolibuszvonalak számozását 70-essel kezdték el, ma a legmagasabb számú a 83-as.

A BKV trolibuszállományát sokáig a szovjet gyártmányú ZIU-k alkották. 1982-ig közlekedtek a szóló kivitelű (a kormány szuszogó hangja miatt Szuszinak is becézett) ZIU-5 trolik, majd 1975-től állt forgalomba a ZIU-9 típus. Hamarosan az Ikarus is belekezdett a trolibuszok gyártásába. Ugyan az Ikarus 260T sorozatgyártására nem került sor, a csuklós 280T típus a mai napig látható az utakon. Ezt újabb Ikarus-típusok (pl. 435T, 411T, 412T) követték. A 2005-től forgalomba álló Ganz-Solaris Trollino 12T, majd a 2015-től üzemelő Škoda-Solaris Trollino12 típusú szóló illetve Škoda-Solaris Trollino18 típusú csuklós trolibuszok alacsonypadlós kialakításuk mellett akkumulátoruk segítségével már önjáró üzemmóddal is rendelkeznek, azaz a felsővezetéktől függetlenül is tudnak (pl. felsővezeték nélküli szakasz vagy vezeték-szakadás, hálózati feszültség kimaradása, forgalmi akadály esetén) közlekedni – 2018-ban lesz 85 éve, hogy elindult Budán a trolibusz-közlekedés.

Vidák Judit

A GUMIKEREKES ÁGAZATOT ÉRINTŐ KÖZLEKEDÉSSZEREVEZÉSI INTÉZKEDÉSEK

2005-ben valósult meg a budapesti éjszakai közösségi közlekedés teljes újragondolása, ütemes menetrend, belvárosi csatlakozások kerültek bevezetésre, valamint új viszonylatok indultak, amelyek korábban kiszolgálatlan városrészeket kötöttek be az éjszakai hálózatba. Az éjszakai tömegközlekedés biztosításának feladatai ebben az időszakban kizárólagosan az autóbusz-ágazatra hárultak. Ekkortól kaptak egységesen a 900-as tartományból jelzést az éjszakai buszok a korábbi „É” betűjel elhagyásával. Az új éjszakai rendszer azóta is népszerű, azóta több finomhangolás, járatsűrítés történt a fokozódó igényeknek megfelelően.

A felszíni közlekedési hálózat legnagyobb részén a paraméterkönyv 2008. évi változásakor vált általánossá az akadálymentes járművek megjelenése. Szintén ekkor módosult a gyorsjáratok korábbi, hagyományosnak mondható jelzésrendszere. A viszonylatjelző táblákról eltűnt a piros szín és a viszonylatszámot körülvevő keret, helyette egységesen E (expressz) jelzés került a számok mögé, amelyet a digitális kijelzővel ellátott újabb típusok is probléma nélkül képesek voltak jeleníteni. 2008 óta nincs azonos számjelzésű viszonylat Budapesten az ágazatok között, többségében a villamos és trolibusz vonalak tartották meg korábbi, hagyományos jelzésüket, az autóbuszok pedig újakat kaptak.

50 ÉV – 1000 EMLÉK

AZ 50 ÉVE, 1968. JANUÁR 1-JÉN MEGALAKULT BKV KEREK ÉVFORDULÓJA ALKALMÁBÓL FEBRUÁR 22-ÉN ÚJ IDŐSZAKI KIÁLLÍTÁST NYITOTTUNK A TÁRSASÁG FÖLDALATTI VASÚTI MÚZEUMÁBAN.

A tárlaton a fővárosi közösségi közlekedés rendkívül eseménydús fél évszázadának tárgyi emlékei köszönnek vissza. A kiállítás bemutatja a BKV egykori és mai közlekedési ágazatait. A korszak legemblematikusabb járműveit fotók, makettek és eredeti járműtartozékok (pl. kapaszkodók, lámpák, leszállásjelzők) idézik fel a régi UV villamosoktól a legújabb CAF szerelvényekig, az Ikarus 620-asoktól a Volvo, VanHool, Mercedes buszokig, a szovjet gyártmányú ZIU trolibuszoktól a Solarisokig, az Ev metróktól az Alstom járművekig, de találkozhatunk a BKV különleges közlekedési eszközeivel, hajóival, a siklóval, libegővel és a fogaskerekűvel is.

Mindezek mellett az utazóközönség számára leginkább szem előtt lévő közlekedési relikviák is megtekinthetők. A sokak számára ismerős régi jegyek, bérletek, jegylyukasztók, a ma már különlegesnek számító megállótáblák, menetrendi tájékoztatók, megmosolyogtató hajdani plakátok, utastájékoztató anyagok, vagy például a BKV dolgozói által viselt egykori és mai egyenruhák.

A kiállítás megnyitóján helyet kapott a múzeumban egy különleges időkapszula is, amelyet legkorábban 50 év múlva, 2068-ban lehet majd felnyitni, és amelynek tartalma egy BKV-s emlékérme, egy, a legismertebb járműveinkről készült kiadvány, valamint egy tabló a BKV főbb paramétereiről, egy üdvözlet a BKV-s dolgozóktól és a menedzsment fotója, illetve aláírása. Az időkapszulát Bolla Tibor elnök-vezérigazgató zárta le az aláírásával.

A társaság 50 éves történetét végigkísérő időszaki kiállítás a jubileumi emlékév keretében év végéig látogatható. Várunk minden érdeklődőt!

Vidák Judit

VILLAMOS
ÉS
AUTÓBUSZ
VONALJEGYEK
ÁRUSÍTÁSA
BKV
VONALJEGY
SINGLE TICKET

SOS
Vészkijelző
Emergency alarm
Vészkapcsoló
Emergency opener
VÉSZNYITÓ
VÉSZ-JELZŐ ALARM
ÜLŐHELY
ÁLLÓHELY
KARBOSSZÉRIA ÉS JÁRMŰVÁR
BUDAPEST – NÁTAFÖLD
DOHÁNYOZNI TILOS
VIGYÁZAT! BEFELÉ NYILK

MENETREND
32 ÜLŐHELY

Kőbánya-Kispest

1
Vörösvári út – Árpád híd –
Róbert Károly körút – Hungária körút –
Puskás F. Stadion – Könyves Kálmán krt. –
Népliget – Könyves Kálmán körút –
KÖZVÁGÓHÍD

JUBILÁL A **TURISZTIKAI DIVÍZIÓ**

A turizmus – mint gazdasági ágazat – egyik legfontosabb eleme az utazásszervezés, amihez számos tényező kapcsolódik. Ennek során nemcsak különleges szolgáltatások értékesítésére nyílik lehetőség, hanem arra is, hogy megismertessük közösségi értékeinket, múltunkat. A turisztikai vonzerővel bíró járművek részarányukat meghaladva határozzák meg a közlekedés arculatát, hangulatát. A BKV Zrt. Turisztikai Divíziója 2013 márciusa óta érdemleges létszám-bővülés nélkül, ugyanakkor mégis folyamatosan bővülő tevékenységével színesíti a hazai és külföldi utazóközönség programjait.

Kezdetek

Hasonló jellegű turisztikai „járatok" a divízió megalakulása előtt is működtek a BKV szervezetén belül, azonban nem összehangoltan, nem egy szervezeti egység keretében. Közös vonásnak számított, hogy jórészt piaci alapú szolgáltatást nyújtottak (a közszolgáltatási szerződés keretén kívül), ami az összehangolás mellett szólt. 2012-ben átfogó üzleti modell készült arról, hogy az alaptevékenység mellett milyen profitorientált további bevételekre tehetne szert a cég. Végül a tevékenységek összekötése 2013 márciusára, az immár 5 éves Turisztikai Divízió megalakulásával vált lehetővé, amelynek vezetője Zsákay László György lett.
Időközben 2012. július 1-jétől a BKK elindította a menetrend szerinti hajózási tevékenységét, majd a nosztalgiajármű közlekedést, így ezek a tevékenységek a két cég közös szervezésében zajlanak.

A szolgáltatások

A két legismertebb, legkedveltebb turisztikai eszköz a Budavári Sikló és a Zugligeti Libegő. Emellett ide tartozik a dunai menetrend szerinti hajózás (a komp, a vonali hajójáratok), valamint a kikötők üzemeltetése és néhány hajó bérbeadása.

A nosztalgiaközlekedés koordinálása mellett a Turisztikai Divízió – szorosan együttműködve az ágazatokkal – működteti a forgalmi különjárati szekciót is (busz, villamos, hajó, nosztalgiajármű), valamint a Siklót és a Libegőt, továbbá kezeli ezek bérbeadását is, amiből évente ma már kb. egymilliárd forintos bevétel is származik. Ez az éves bevétel hozzávetőlegesen 8-10 új autóbusz árával egyezik meg.

Eredmények

Az elmúlt időszakban a divízió létszáma változatlan maradt, ennek ellenére bővült a tevékenysége. Számos fejlesztés történt, amelyre forrást az eredményes működés biztosított. A Sikló 2012-es, közel félmilliárd forintos árbevétele 2017-re lényegében megduplázódott. 2013-ban 626 ezer volt az eladott jegyek száma, ugyanez 2016-ban elérte a 770 ezret. A Libegő indulásának első évében 171 ezer utast szállított, ám tavaly az eladott jegyek száma 216 ezerre nőtt. Az alvállalkozó által üzemeltetett hajók a Budapestre érkező turisták városlátogatásához is újabb közösségi közlekedési alternatívát kínálnak, érdekes látószögből feltárva fővárosunk nevezetességeit. Jelenleg 15 üzemképes nosztalgiajármű értékesítését látja el a divízió. Tavasztól késő őszig hétvégéken, az előre meghirdetett viszonylatokon számos nosztalgia jármű közlekedik, például a 122 éves Hófehérke nevű hajó. A forgalmi- és a nosztalgiajárművek mellett négy turistabusz is rendelkezésre áll, amelyek belföldi és korlátozott mértékben külföldi megrendeléseknek tesznek eleget.

Május 12-én ünnepli 5 éves szülinapját a divízió a Budafoki villamos kocsiszínben, ennek során számos nosztalgia járművet állítanak ki. Másnap a kiállított közlekedési eszközök egy részével utazni is lehet az előre meghirdetett vonalakon. Az ünnepségre mindenkit szeretettel várnak.

Sándor Béla

A divízió tevékenységi köréhez tartozik:

- *a Budavári Sikló,*
- *a Zugligeti Libegő,*
- *a dunai menetrend szerinti hajójáratok (alvállalkozói üzemeltetésben)*
- *a különjárati szekció,*
- *és a nosztalgiaközlekedés.*

Fejlesztések az elmúlt 5 évben:

- *Sikló: pályarekonstrukció (stabilabb támfalak és átépített alsó állomás)*
- *Libegő: 4 automata és jegynyomtató beszerzése, korlátozott mértékű kézi jegyváltás fenntartása mellett*
- *Hajók: 2020-ig garantált a menetrend szerinti közlekedése*
- *Nosztalgia: cabrio Ikarus 630-as autóbusz beszerzése és sajtónyilvános bemutatása a Batthyány téren*

Várható feladatok:

- *Sikló: fedett utasváró, második jegypénztár és kártyás fizetőrendszer kialakítása, valamint egyéb informatikai fejlesztések megvalósítása*
- *Libegő: webes jegy elővásárlás és mobilfizetés megteremtése*
- *Hajó: hajókikötő-rekonstrukciós program folytatása, hajók és kikötők esztétikai és műszaki jellegű felújítása*
- *Nosztalgia: a cabrio Ikarus 630 és más közlekedési eszközök közlekedtetése a Sikló és Libegő között*

KOCCANÁS ÉS TOLATÁS

– AVAGY EZ NEM TÖRÉSTESZT!

2017-ben 70 olyan baleset történt, ahol járműveink egymással ütköztek.

A statisztika szerint:

- *4 estben villamos villamossal,*
- *4 esetben trolibusz trolibusszal,*
- *4 esetben autóbusz villamossal,*
- *és 58 esetben autóbusz autóbusszal ütközött.*

De hogy is néz ki ez a valóságban?

A 2017-ben történt összes baleset 3%-át teszi ki ez a szám, ami az adminisztrációban nem tűnik jelentősnek, közben pedig egy olyan tétel, amit kis odafigyeléssel akár nullára is csökkenthetünk.

Ahhoz, hogy a megoldásokat megtaláljuk, először a balesetek körülményeit és okait kell ismernünk. Az ütközések több mint a fele végállomásokon vagy megállóhelyen történik; ez azt jelenti, hogy a sofőrök kicsit korábban kezdenek „lazítani", mint hogy valójában befejeznék a feladatot (az adott műveletsort), és idő előtt lankad a figyelmük. Ez veszélyes lehet, mert a végállomásokon jellemzően megnő a gyalogosforgalom és a lassan mozgó, a felszállóhelyre éppen beálló „centizgető" járműveket is nehéz észrevenni. Ennyi épp elég egy koccanásos balesethez, melynek következtében rögtön két jármű is kiesik a forgalomból.

A balesetek több mint 30%-a tolatás közben történik, jellemzően szintén a végállomási helyszín a leggyakoribb. Itt legegyszerűbben úgy kerülhető el egy-egy ilyen esemény, ha segítséget kérünk kollégáinktól, amikor nehezen megközelíthető helyre kell beállni, vagy fokozottabb figyelemmel használjuk a tolatókamerát az azzal felszerelt járműveken. A szabályos tolatás folyamatát pontosan meghatározza az autóbusz forgalmi utasítás 71. pontja, amelyet érdemes megfogadni, hiszen betartásával csökkenthetjük a károkat.

Az összes baleset mintegy 20%-át teszik ki azok, amelyek a helytelen oldaltávolság miatt következnek be. Ezek jellemzően a járműtárolókban, esetleg végállomásokon történnek. Ennél az apró, de annál nagyobb bosszúságot okozó balesetnél is a figyelmetlenség a leggyakoribb kiváltó ok. Legegyszerűbben úgy kerülhetjük el, ha nagyobb távolságot tartunk a járművek között, és különösen figyelünk azok sajátosságaira, ha nem a megszokott típust vezetjük.

Koccanás kiváltó oka lehet még, ha az autóbusz sajátosságait figyelmen kívül hagyja a sofőr, vagy nem megfelelő sebességgel közlekedik, nem figyel a megváltozott útviszonyokra, esetleg szabálytalanul rögzíti a járművet.

A fent említett baleset típusok leginkább anyagi károkat okoznak Társaságunknak, személyi sérülés 1 esetben történt, ahol 2 fő került kórházba. Vigyázzunk egymásra és a járműveinkre!

Az idei év még előttünk van, reméljük, hogy tudunk javítani az eredményeinken. Profik ülnek a volán mögött, kis odafigyeléssel elkerülhetőek lesznek a sajáthibás balesetek. Egy dolgot tartsunk szem előtt: soha ne vezessünk rutinból.

Demjén Anikó
Berhidi Zsolt

FÉL ÉVSZÁZAD A BKV-NÁL

KÉT OLYAN KOLLÉGÁT KÖSZÖNTÜNK MOST EZEKEN A HASÁBOKON, AKIK 1968-BAN, A 8. OSZTÁLYBÓL KIKERÜLVE ÉRKEZTEK TÁRSASÁGUNKHOZ ÉS MUNKAVISZONYUK EGYIDŐS A BKV MŰKÖDÉSÉVEL.

Az örök fiatal Jakab Béla most várja a negyedik gyermekét – többek között ez tartja fiatalon. Lelkesen, lendületesen meséli az élete történetét.

Apám hajósként járta a Dunát, nyáron mi is mentünk anyámmal, ezért sokszor még a bizonyítványosztás előtt kivettek az iskolából, de az is előfordult, hogy szeptember 1-jére nem értünk vissza, mert alacsony volt a vízállás.

Kalandos élet lehetett.

Nagyon! Mikor gyerek voltam, a Vaskapunál még életveszélyes volt a hajózás, de én nagyon imádtam. Amikor jöttünk felfele, sokszor ki kellett dobni egy kötelet, azzal segítettek húzni a hajót, a vontatmányt, mert nem tudott volna kijönni a szorosból, olyan szűk volt a csatorna a sziklák között. Jártunk ott is, ahol a Duna, az Inn és az Ilz, összetalálkoznak – mindegyik folyónak másmilyen a színe. Soha nem felejtem el azt a látványt!

Nem akart az apja nyomdokaiba lépni? Nem vonzotta a hajós élet?

Tengerész akartam lenni, de apám azt mondta: fiam, ne menj, az vándorélet. Igaza volt, hiszen őt is csak kéthavonta láttuk. Így aztán autószerelő tanulónak jelentkeztem.

Akkor hogyan lett mégis esztergályos?

Sokan jelentkeztek autószerelőnek, indítottak vagy 5 osztályt egyszerre, és még így sem férte be a létszámba. A felvételiztető tanár mutatott fényképeket esztergagépekről - így lett belőlem esztergályostanuló a BKV-nál. 1968-ban a Mező 2-ben volt a tanműhely, de egy év után a kelenföldi garázsba kerültem, majd amikor '70-ben megnyílt az óbudai garázs, akkor oda.

Hány garázsban dolgozott ez alatt az 50 év alatt?

Háromban, a Mezőben, Ódudán, és itt a Hamzsabégi úton, Kelenföldön. Óbudáról visszavágytam a Mező garázsba, és amikor szóltak, hogy van hely, mentem is – és '96-ig maradtam. Mikor azt bezárták, jöttem a Hamzsabégibe. Ennek már 22 éve.

AZ ESZTERGÁLYOSMŰVÉSZ

Ez alatt az idő alatt soha nem akart szakmát változtatni, soha nem akart innen elmenni?

Most ahogy visszagondolok, volt egy időszak, amikor én is ki akartam menni az NDK-ba, de úgy hírlett, hogy a magyarok a legrosszabb melókat kapják, legfeljebb targoncásnak tanulhatnak. Aztán hamarosan megnősültem, jöttek a gyerekek, és itt rekedtem. A BKV-nál mindig jobb volt, mint másik vállalatoknál, jobb volt a fizetés, a családtagok kaptak bérletet, és persze ne felejtsük el, itt tartott a munka érdekessége, változatossága is. Ebben a szakmában is lehetett robotmunkát végezni, normában dolgozni, de a buszoknál hol egy fékdobot, hol egy fékbetétet kellett csinálni, mindig mást.

Látszik, hogy ez valóban minden nap másmilyen, sokoldalú és érdekes munka.

Esztergáltam én a buszalkatrészektől, a vázától kezdve mindenfélét, mikor mire volt szükség. A programozható esztergagépek mellett csak gombokat kell nyomkodni, de itt a BKV-nál egy ilyennel nem sokra mennének. Itt egyedi darabokat kell gyártani.

Tehát a hagyományos esztergályos munka művészi munka?

Van nekem 5 db zöldszínű munkáskabátom, abban dolgoztam mindig. El is magyaráztam a főnökömnek: vannak a szakmunkások, ők kékben vannak, aztán vannak a csoportvezetők és az irányítók, akik pirosban, és vannak a művészek, akik zöld kabátban dolgoznak. Én művész vagyok, mert az esztergályos az művész.

Ha summázni lehetne ezt az 50 évet, mit mondana?

Gyorsan eltelt. Nem bántam meg hála Isten. 1968 szeptemberében léptem be, és idén szeptemberben lesz meg az 50 évem. Gondoljon bele! Ez nagy dolog ám!

Mi az, amit 50 éves munkaviszony után, és rövidesen 4 gyermekes apukaként mindenképpen megvalósítana vagy átélne újra?

Sok kalandban volt részem az életem során, katonaként jártam a Karakum sivatagban, gyerekként pedig sokat hajóztam a Dunán. Na, azt az utat szeretném végigjárni újra, még egyszer a Fekete-erdőtől a Fekete-tengerig.

SZAKMUNKÁSBIZONYÍTVÁNY

Méhész Árpád

SIMA ÚT APRÓ ZÖKKENŐKKEL

Méhész Árpáddal, aki gépjárműszerelőként 50 évet töltött el társaságunknál, az első nyugdíjas napján ültünk le beszélgetni.

Gyerekként az volt a szíve vágya, hogy ha nagy lesz, autóbuszokat fog szerelni?

Ezt azért nem mondanám, nyolcadikban még – ahogy a legtöbben – én sem tudtam, hogy mi akarok lenni. Az édesapám sugallatára – aki a BKV-nál volt buszsofőr, az 54-es és a 94-es vonalon járt – jelentkeztem autószerelőnek. Mint ösztöndíjast fel is vettek, 71-ben szabadultam fel 3 év után a Kiliánban, ez után még 2 évet jártam a dolgozók szakközépiskolájába és gimnáziumába, hogy leérettségizhessek.

A Kiliánban kezdett 14 évesen?

A Sallai főműhelyben kezdődött a képzés a Gyömrői úton, fél évet töltöttünk itt, a tanműhelyben voltak a foglalkozások. A második félévben már lemehettünk a szétszereldébe – tanulóként ennek örültünk igazán, azt képzeltük, hogy mivel mindig könyékig olajosak vagyunk, már igazi szerelők lettünk. Innen, a fél év letelte után a Baross utcába kerültem, a villamosgarázs egyik elkerített részén volt a gépjárműszerelő műhely. Végül '69 második felében kerültem a Kiliánba, és azóta megszakítás nélkül ott dolgoztam egészen a nyugdíjig.

Szép, egyenletes, zökkenők nélküli útnak tűnik...

Jól kezdődött és elég jól is folytatódott. 1971. június 28-án kezdtem, mint segéd, és mivel kitűnővel végeztem el a szakmunkásképzőt, 9.50 Ft-os órabért kaptam. Megkezdődtek tehát a dolgozós évek, „nyomtuk" a melót, nem volt olyan feladat, amit ne oldottunk volna meg. Közben katona is voltam, és ez idő alatt nősültem meg. Amikor 1979-ben Gyálon elkezdtünk építkezni, már megvolt a nagyobbik lányunk.

Bizonyára sokat kellett dolgozni ahhoz, hogy az építkezésre és a két gyerek nevelésére is legyen elég pénze a családnak.

Nagyon sokat dolgoztunk, GMK*-ztam, a nejemmel - aki könyvtáros – minden lehetőséget megragadtunk. A munkakörülmények néha elég kemények voltak a régi Kiliánban, nem volt megfelelő fűtés, télen odafagyott a kezünk a szerszámhoz... Szerencsére 1983-ban átköltöztünk az új garázsba, itt már sokkal jobb volt minden. Mindenféle műszakban dolgoztam, délelőtt, délután, éjszaka. Voltam a futón, a revízión, 30 évig aknában szereltem, később aztán a diagnosztikai részre kerültem – az már nem volt olyan megterhelő – és egészen a leszerelésemig itt maradtam. Nagyon jól esett, hogy odahelyeztek, mert ezt bizony ki kellett érdemelni.

Egyszer sem gondolt arra 50 év alatt, hogy szakmát változtatna, vagy átmenne másik garázsba?

Egyszer fordult meg a fejemben, talán rá egy évre, hogy felszabadultam. Az akkori munkatársaim, mint „új húsnak", nem segítettek, úgy éreztem, hogy csak követelnek, és nem tanítanak. Végül egy átszervezés következtében hasonszőrű fiatalokkal kerültem össze, akik ugyan nem tudtak többet nálam, még is boldogultunk, és az idősebb mesterek is odafigyeltek ránk.

Van, akiket megemlítene a régi mesterek közül?

Igen, Bánvölgyi Mihályt, aki Balázs Mór díjat is kapott, mielőtt elment nyugdíjba, Magyar Miklóst, a testvérét Magyar Imrét, Lovas Tibort és Kardenekker József bácsit – ők azok, akik sokat tettek azért, hogy 50 évet itt töltsek. De Bakonyi Imrével, Losonczy Károllyal, Vajda Lászlóval, Zsiga Andrással és Hornich Gáborral az évek során mindig vállvetve oldottuk meg a garázsban a napi munkafeladatokat, de a magánéletben is szoros volt a kapcsolatunk.

Mindig jól érezte magát a cégnél?

Egyszer annyira túlhajtottam magam, hogy még kórházba is kerültem. Előzőleg másfél évig nem volt egyetlen szabadnapom sem, hétvégén is dolgoztam. Bár voltak nehéz időszakok, de mi sohasem úgy mentünk be műszakra, hogy „no, már megint dolgozni kell!", összetartottunk, sokat nevettünk, viccelődtünk.

Mik az elképzelései a következő 50 évre? Ahogy látom, szerencsére megvan az ereje, az egészsége ahhoz, hogy a terveit véghezvigye.

A feleségem is igen tevékeny, már két éve nyugdíjas, de azóta is annyit dolgozik, hogy alig találkozunk... Most a házunk felújítása lesz a fő feladat, de kertészkedem is, még bort is termelek: nagyon finom vörösbort!

Akkor elégedett az életével még akkor is, ha az édesapja ötlete volt az, hogy idejöjjön dolgozni?

Közös projekt volt, én sem akartam soha más lenni. A munkámat a főnökeim is elismerték, kaptam törzsgárda kitüntetést, kiváló dolgozó is voltam néhányszor, még elismerő plakettem is van.

Konyher Mária Terézia

Gazdasági munkaközösség a közös név alatt működő polgári jogi társaság egy sajátos formája volt hazánkban, amelyet magánszemélyek fogyasztási és egyéb szolgáltatás teljesítésére, kisüzemi termelés és a gazdálkodó szervezetek tevékenységét kiegészítő tevékenység közös végzésére, továbbá az ilyen tevékenységek szervezésére, elősegítésére hozhattak létre.

MOZGÁS ÖSSZETARTÁS **EGÉSZSÉG**

A BKV Előre SC szabadidő sport kosárlabda szakosztálya

Röviden már hírt adtunk kollégáinknak arról, hogy új szabadidősport szakosztályok alakulása várható az Előre SC-ben. Tóth Sándor, a már működő kosárlabda szabadidősport szakosztály vezetője avat bele a részletekbe.

A régebbi híradások, beszámolók alapján voltak már a BKV-nál kosarasok.

Kosárlabda volt, de nem szabadidősport szakosztály, hanem élsport szakosztály. Régebben még NB 2-es női- és férfi csapatunk is volt, nagyjából a 80-as évek közepén. A különbség az, hogy itt nem élsportolókat edzünk és készítünk fel versenyekre, hanem ez munka mellett végzett sporttevékenységet jelent, amelynek a lényege a szervezet fitten tartása. Célja az egészséges életmódra törekvőknek, a testedzésre vágyóknak lehetőséget adni a sportolásra.

Mint aktív sportoló, bizonyára szíveden viseled a BKV szabadidősportjainak a fejlesztését.

Régebben a budapesti első osztályban játszottam, oda vagyok leigazolva, mint aktív sportoló. Nagyon örültem, amikor lehetőség nyílt arra, hogy felélesszük ezt a BKV-sok számára. Az edzéseken sok kollégámmal találkozhatok, örömmel játszunk, jó a légkör.

Mit kell tudnia és mihez kell érteni annak, aki szeretne edzeni?

A legelső talán az, hogy vágyjon a mozgásra, aztán kell hozzá természetesen a kosárlabda szeretete, a harmadik pedig az, hogy csapatban akarjon sportolni, mert ez a mozgás mellett egyben összetartó erő is. A lényege: segíteni egymást mindenféle érdek nélkül. Nem feltétel, hogy valaki már régebb óta űzze a sportágat, azokat is szívesen látjuk, akik most fognak először a kezükbe kosárlabdát. Rendelkezzen felszereléssel: saját cipővel és törölközővel, s ha ez megvan, hívjon fel telefonon, a 06 20 459 9425-ös számon, és érdeklődje meg, hogy mikor vannak edzések. Sashalmon bérelünk egy sportcsarnokot, ahol péntekenként fél 4-től 6-ig mindenkit szeretettel várunk. A tagdíj 6000 Ft havonta, de arra is van lehetőség, hogy akik nem tudnak lejönni minden pénteken, alkalmanként fizessenek 1500 Ft-ot, ezzel 2 óra jókedvű, aktív mozgásilehetőséget biztosítva maguknak.

Milyen a jelenlegi csapat, hogy folynak az edzések?

Van bemelegítés természetesen, de mi azért játsszunk, hogy örömet szerezzünk magunknak. Ha valaki elfárad, leülhet, bármikor abbahagyhatja. A jelenlegi létszámból 3 csapatot tudunk kialakítani. A 2 óra alatt – mivel 5-5 fővel játszunk – mindig van, aki pihen éppen, de

mindenkinek van lehetősége játszani. Nincs kötelező előírás, ez nem versenysport. A legfiatalabb játékosunk 21 év körüli, a legidősebb tagunk pedig 87 éves.

Akkor ez már-már baráti társaság. Tehát a test mellett a lelket is edzitek?

Ez egy összetartó társaság. Edzés után beszélgetünk, megünnepeljük a születésnapokat, napi kapcsolatban vagyunk egymással és tudjuk, hogy számíthatunk a másikra. Azt is észrevesszük, ha valakinek valamilyen problémája van, hiszen rendszeresen találkozunk. Vannak, akik lehozzák a gyerekeiket, őket is bevesszük a csapatba és közben megtanítjuk nekik a kosárlabda alapjait.

Sportrendezvényeken is szoktatok szerepelni?

Az Előrébe több meghívás érkezik: különböző sportrendezvényekre, tornákra invitálnak bennünket. Ilyenkor a BKV képviseletében lépünk pályára.

A szakosztály megalakulásával már arra is van lehetőség, hogy a 2017. évi adó 1 %-át a BKV kosárlabda szabadidősportnak utaljuk?

Igen, ezt a szabadidő szakosztály megalakulása lehetővé teszi. Az így beérkezett összegekből felszerelést, labdát veszünk majd. Az Előre SC támogatásának köszönhetően kibővülnek a lehetőségeink.

Ha hirtelen tömegesen jelentkeznének nálatok a kosarazni szándékozók, hány embert tudnátok még befogadni?

Igazából inkább csak időkorlátunk van, az pedig a 2 óra. A létszámkorlát olyan 20-25 fő, de ennyien soha nem lennének itt, mert nem mindig ér rá mindenki. Ha mégis jelentősen megnövekedne a létszám, akkor kijelölnénk másik napot is, de azt már az Előrén belül. Így egy másik időpontban is lenne edzés, amelyre hét közben, a munkaidő végeztével lehetne jönni, mondjuk fél 5-től, 5 órától. Mi régiek bírnánk, szívesen eljárnának egy héten kétszer is kosarazni.

Ha kívánhatnál magatoknak valamit, mi lenne az?

Jó volna újra lehetőséget kapni, hogy játszhassunk az üzleti ligában, ahol régebben komoly eredményeket értünk el; a legjobb női kosárlabdázó és a legjobb férfi kosárlabdázó is BKV-s volt. A nevezési díj 150 ezer Ft, ezt mi magunk nem tudjuk kifizetni.

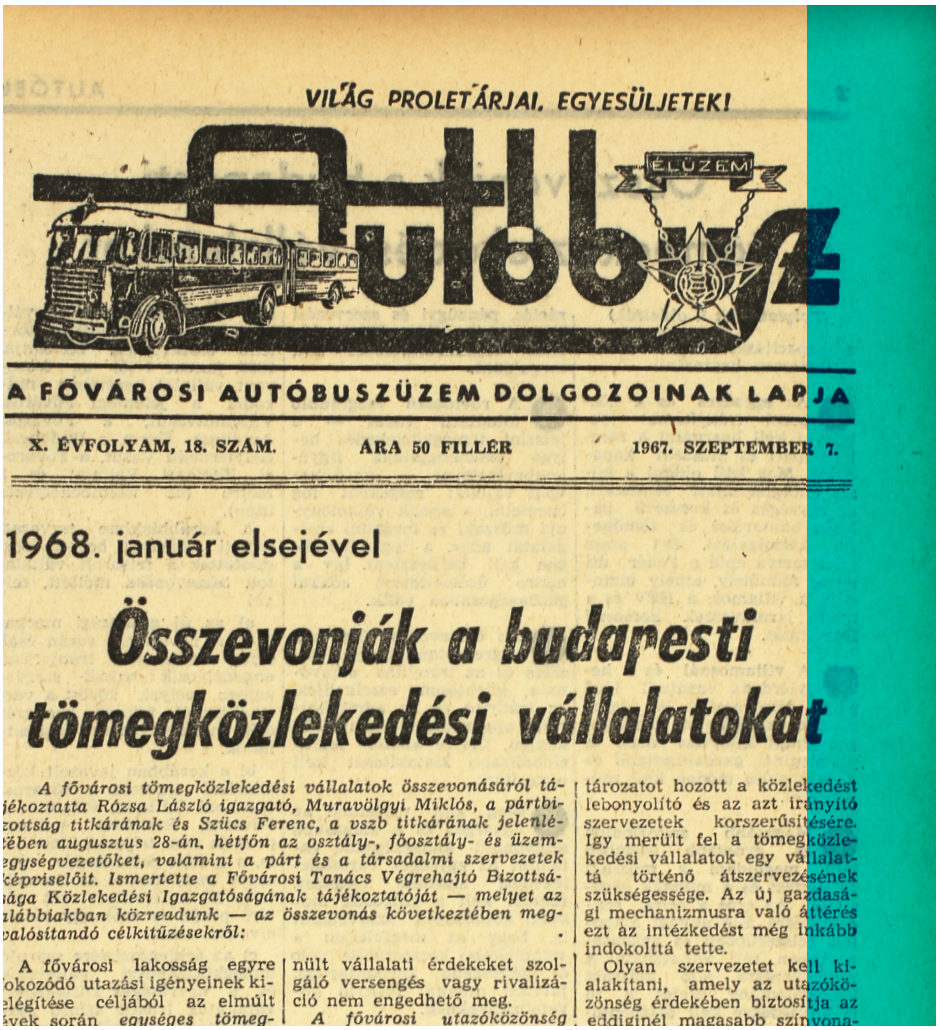
Mit üzensz a kollégáknak?

Az egészségük érdekében mindenképpen kezdjenek el mozogni. Akár a mi szakosztályunkon belül, akár másutt, de kezdjenek el valamit rendszeresen sportolni. Mi állunk rendelkezésre, szeretettel várunk mindenkit.

Konyher Mária Terézia

A ’68-AS REFORMOKKAL ÉRKEZETT A BKV

AZ ÚJ GAZDASÁGI MECHANIZMUS A MAGYAR GAZDASÁG IRÁNYÍTÁSÁNAK ÉS TERVEZÉSÉNEK ÁTFOGÓ REFORMJA VOLT, AMELYET AZ 1960-AS ÉVEK KÖZEPÉN KÉSZÍTETTEK ELŐ. A BKV MEGALAPÍTÁSA ÉPPEN A GAZDASÁGI REFORMOK BEVEZETÉSÉNEK NAPJÁRA, 1968. JANUÁR 1-JÉRE ESETT.



VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

Autobusz

ÉLÜZEM

A FŐVÁROSI AUTÓBUSZÜZEM DOLGOZOINAK LAPJA

X. ÉVFOLYAM, 18. SZÁM. ARA 50 FILLÉR 1967. SZEPTEMBER 7.

1968. január elsejével

Összevonják a budapesti tömegközlekedési vállalatokat

A fővárosi tömegközlekedési vállalatok összevonásáról tájékoztatta Rózsa László igazgató, Muravölgyi Miklós, a pártbizottság titkárának és Szücs Ferenc, a vszb titkárának jelenlétében augusztus 28-án, hétfőn az osztály-, főosztály- és üzemegységvezetőket, valamint a párt és a társadalmi szervezetek képviselőit. Ismertette a Fővárosi Tanács Végrehajtó Bizottsága Közlekedési Igazgatóságának tájékoztatóját — melyet az alábbiakban közreadunk — az összevonás következtében megvalósítandó célkitűzésekről:

A fővárosi lakosság egyre fokozódó utazási igényeinek kielégítése céljából az elmúlt évek során egységes tömeg-

nült vállalati érdekeket szolgáló versengés vagy rivalizáció nem engedhető meg.

A fővárosi utazóközönség

tározatot hozott a közlekedést lebonyolító és az azt irányító szervezetek korszerűsítésére. Így merült fel a tömegközlekedési vállalatok egy vállalattá történő átszervezésének szükségessége. Az új gazdasági mechanizmusra való áttérés ezt az intézkedést még inkább indokolttá tette.

Olyan szervezetet kell kialakítani, amely az utazóközönség érdekében biztosítja az eddiginél magasabb színvona-

A Fővárosi Tanács döntése alapján összevonják a budapesti közlekedési vállalatokat – jelent meg a hír az Autóbusz (a Fővárosi Autóbuszüzem dolgozóinak lapja) 1967. szeptemberi számában. A Fővárosi Villamosvasút, a Budapesti Helyi Érdekű Vasút, a Fővárosi Hajózási Vállalat és a Fővárosi Autóbuszüzem összevonásra 1968 első napján került sor, innen számítjuk Társaságunk történelmét.

1922-től 1949-ig már volt egységes közlekedési szervezet a fővárosban, és hogy a „Beszkárt” megszüntetése hiba volt, az a hatvanas évekre vált nyilvánvalóvá. Miközben Európa-szerte a közlekedési vállalatok integrációjával reagáltak az urbanizációra, Budapesten ekkortájt egységes közlekedéspolitika, hálózatfejlesztés, és forgalomirányítás nélkül zajlott a közlekedés. Nem véletlen, hogy a Fővárosi Tanács Végrehajtó Bizottsága Közlekedésbiztonsági Igazgatóságának tájékoztatója – amelyet a Fővárosi Autóbuszüzem lapja közzé tett – úgy fogalmaz: „a tömegközlekedési vállalatok között semmiféle ... vállalati érdekeket szolgáló versengés vagy rivalizálás nem engedhető meg”. Ma már valóban elképzelhetetlen, hogy még üzemzavar esetén sem tudták egymás járműveit igénybe venni.

A korabeli újságcikk arról tanúskodik, hogy az átszervezés első lépése a kalauzrendszer 1966-os megszüntetése, egyúttal az egységes budapesti jegy-, és bérletrendszer bevezetése volt. Ezzel ugyanis egyszerűsítették a közlekedési vállalatok egymás közötti elszámolását is, vagyis a magyar gazdaság reformjának részeként már ekkor a vállalatok összevonását tervezték.

HÉTFŐN KEZDŐDÖTT

1967 júliusában döntöttek is a fővárosnál a közlekedési cégek január elsejével közös vállalatba szervezéséről. Amint a cikkből kiderül, augusztus 28-án, egy hétfői napon tájékoztatták az üzemegységek vezetőit az integrációról szóló döntésről. A gazdaság egészét érintő reformokkal a szovjet minta hű másolása után a vállalati önállóság kereteit igyekeztek tágítani. Ezek azok az évek, amikor a csapból is az új gazdasági mechanizmus hírei, és a Táncdalfesztivál slágerei szóltak. Társaságunk megalapításának hírét olyan táncdalokkal helyezhetjük egy korszakba, mint Zalatnay Sarolta Nem várok holnapig vagy Zorán Fehér sziklák című dala.

A Kádár-rendszer nagy korszaka volt ez. ’56 már évtizednyi messzeségben, a gazdaság fellendülőben, az emberek egyre nagyobb választékkal találkoznak a boltokban. A BKV létrejöttének is kimondott célja a szolgáltatás minőségének javítása volt. A lap szerint konkrét célkitűzés volt a menetrendek összehangolása és az egységes forgalomirányítás, amit URH adó-vevőkkel oldottak meg. Központi diszpécser-rendszert hoztak létre a rendkívüli forgalmi események kooperatív megoldására, a fejlesztések döntéselőkészítésénél pedig végre a gazdaságosságra és a hatékonyságra – de úgy is mondhatnánk: a józan észre – kívántak alapozni. A lap által közölt tájékoztató szerint alapvető célkitűzéseink között volt az egységes balesetelhárítási-, műszaki-, és forgalmi esemény elhárítási szervezet létrehozása is. Az újságcikkből az is kiderül, hogy az épülő budapesti metró üzemeltetését már a BKV megálmodásától annak keretei között képzelték el. A cikket olvasva már a BKV szervezeti felállása körvonalazódik előttünk.

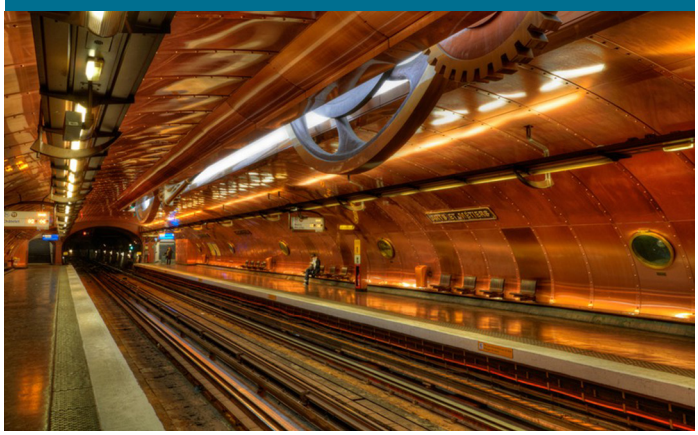
Hradszki Róbert

MÉLYREHATÓ

Az M4-es metróvonal megállói az egész világon híresek – a tervezők által megálmodott állomások funkciójuk mellett építészeti megítélésük miatt is hamar az utazóközönség kedvencei lettek. Mivel javában tart az M3-as vonal rekonstrukcióval egybekötött felújítása, bízunk abban, hogy azokat is megszeretik majd az utasaink. Nem vélekednek másképp az állomásokról a világ számos városában sem az alkotók, ahol szintén figyelnek arra, hogy esztétikailag is kiemelkedő megállókat építsenek, ezzel is különleges építészeti remekműveket csempészve a föld alá.
Egy tavalyi internetes verseny már foglalkozott a világ legszebb metróállomásaival, most ezekből szemezgetve mutatunk olyan megállókat, amik rácáfolnak arra, hogy a föld alatt nem lehet architektúrális alkotásokat létrehozni.

Fenyvesi Máté

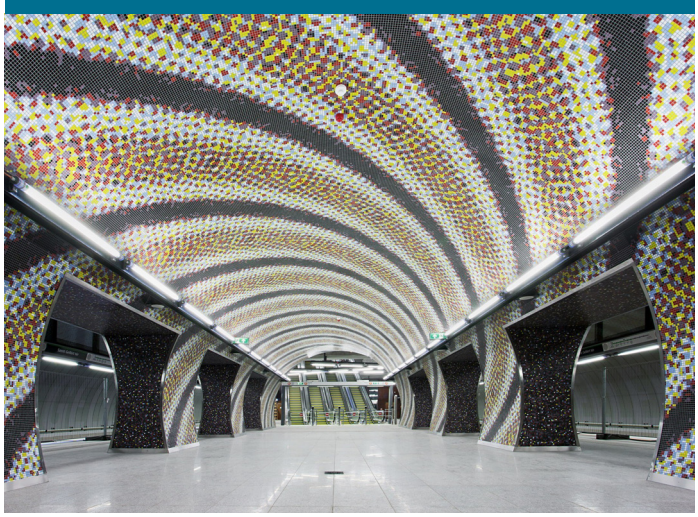
Arts Et Métiers, Párizs, Franciaország



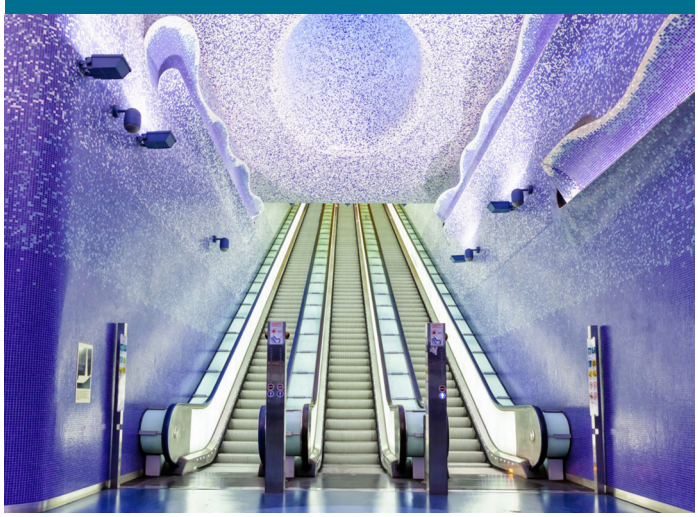
Formosa Boulevard, Kaohsziung, Taiwan

Fényalagút, Shanghai, Kína

Szent Gellért-tér, Budapest, Magyarország

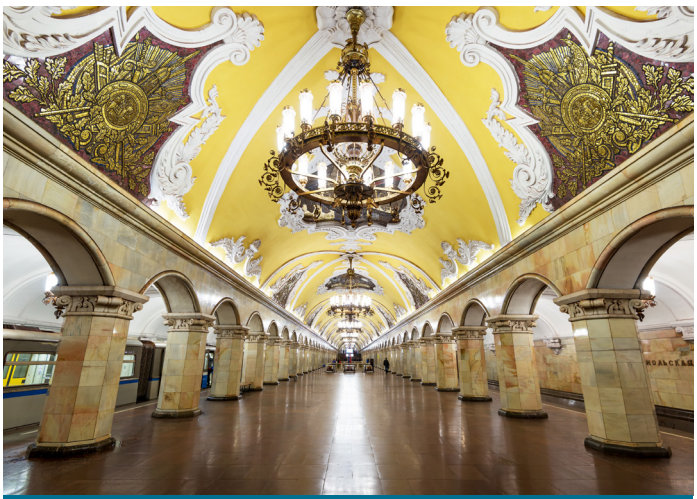


Toledó megálló, Nápoly, Olaszország



MŰVÉSZET

TOP 10



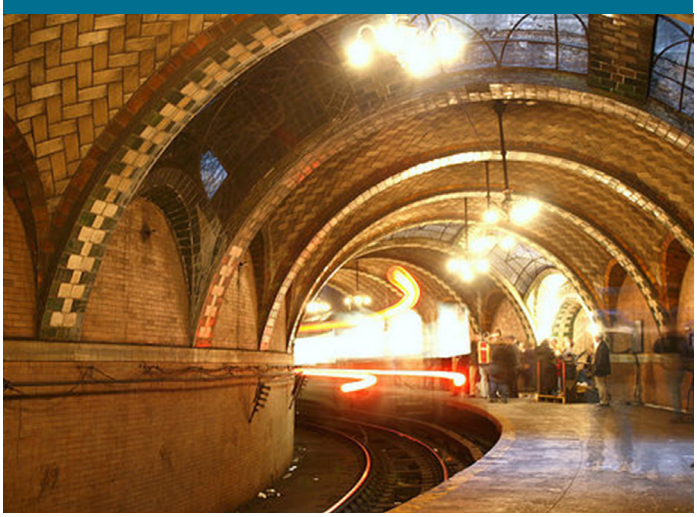
Komszomolszkaya állomás, Moszkva, Oroszország

Slavyansky Bulvar állomás, Moszkva, Oroszország

Olaias, Lisszabon, Portugália

Központi Állomás, Stockholm, Svédország

City Hall megálló, New York, USA



BKV 50

BÜSZKÉK VAGYUNK A KORUNKRA!

Bizonyára észrevette már, hogy a BKV logója idén kiegészült egy másikkal – a fél évszázadra utaló BKV 50 logóval. A bűvös szám elképzeléseink szerint a város számos pontján viszszaköszön majd. Óriásplakátokon és citylight posztereken, minden járművünkön és a rendezvényeinken. Készítettünk egy különleges kiadványt is, amely az 50 leghíresebb, illetve legjobban jellemző BKV járművet mutatja be, de elérhető 50-es emlékérem, illetve egyéb ajándéktárgyak is.

A jubileum alkalmat adott arra is, hogy megújítsuk a Mozgásban magazint: ezentúl több szakmai tartalommal készül, illetve folyamatosan várjuk az Ön ötleteit is arról, miről olvasna szívesen.

Megújítottuk és aktívabbá tettük Facebook oldalunkat – igazán érdemes lesz ott is követnie minket! Napi posztjainkban nem csupán a jelen történéseit mutatjuk meg, hanem KRESZ kérdésekre keressük a választ, szavazhatnak egy-egy hír kapcsán, érdekes múltbeli dolgokat mutatunk meg. Sőt elindítottunk egy igazán aktuális játékot is: követőinktől olyan szelfiket kérünk, amelyen valamilyen formában szerepel az 50-es szám is.

50. évünk nem csak a munkáról, de az ünneplésről is szól majd! Február 19-én Bolla Tibor elnök-vezérigazgató – az 50-es torta felvágásával – egész éves programsorozatot indított, amelynek rendezvényeire minden kedves Kollégát szeretettel várunk! Deák téri múzeumunkban már meg is nyitott időszaki kiállításunk, amely a BKV ötven évének tárgyi emlékeit tárja látogatói elé.

További rendezvényeink között lesznek nyílt napok buszgarázsokban, villamos-kocsiszínekben, éjszakai metrólátogatások, de szakmai konferenciát is szervezünk. Megrendezzük a hagyományos focikupát és a Jubileumi elismerések átadását is, a BKV Családi Nap pedig közös nagy ünnepünk lesz.

Éppen aktuális rendezvényeinkről a magazin mellett hírlevelünkben, az intraneten (Salamon), és Facebook oldalunkon tájékozódhat!

Legyen hát büszke Ön is a korunkra, melynek eredményeként:

- 9817 főállású munkavállalónk napi 78.000 munkaórát dolgozik
- évente 1,3 millió utast szolgálunk ki
- 602 villamosunk közlekedik 641 villamosmegállót számláló, 352 km-es pályahosszunkon
- 1002 autóbuszunk 145-155 ezer, 138 trolibuszunk 15-17 ezer kilométert tesz meg nap, mint nap
- Társaságunk a város alatt is 42 km hosszú vasúti pályával, rajta 52 állomással rendelkezik, amelyen – napi 1 millió utast szállítva – 415 metrókocsi közlekedik

A szerkesztőség

BKV Előre SC. Szabadidősportjáért

Alapítvány adószáma:

18180602-1-42

Alapítványunkat közvetlenül is tudja átutalásával támogatni az OTP 11707024-20441760 számlaszámon.

Köszönettel!

BKV ELŐRE SC szabadidősportjáért alapítvány kuratóriuma

1%

JOGOSÍTVÁNY KEDVEZMÉNNYEL!

A tandíj első részlete BKV-s dolgozóknak, illetve hozzátartozóinak jelentős kedvezménnyel, 30.000.- Ft helyett 20.000- Ft. Tankönyvet, órai anyagait ajándékba adunk. Tanfolyamok havonta folyamatosan indulnak.

Címünk: 1143 Bp. Hungária krt. 136.
Elérhetőségünk: 06 20 323 46 88
(egész nap és hétvégén is hívható),
06 1 321 7008 H-K-Cs 13:00- 17:00 hívható.

A CAVIDENT FOGÁSZATI KFT. MOST RENDKÍVÜLI AKCIÓT HIRDET!

Tavaszi akció a BKV és BKK dolgozóinak és nyugdíjasainak: Porcelán korona 29.990 Ft-tól Cirkon fémmentes korona 39.900! További kezelések ára megtekinthetők honlapunkon!

*Nézze meg akcióinkat a **www.cavident.hu** oldalon, a BKV-s árak oszlopban. Egészségpénztári kártyával is lehet fizetni, de egyszerre csak egy kedvezményt lehet érvényesíteni.*

*Kérjen időpontot a **461-6500 / 29156** vagy a **29155** melléken.*

MOZGÁSBAN MAGAZIN

A Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság magazinja • www.bkv.hu • bkvzrt@bkv.hu • 2018. tavasz
Lapigazgató: Dr. Székelyné Pásztor Erzsébet • A szerkesztőbizottság tagjai: Csonka Barna, Dr. Döbrei István, Fodor Zsanett, Gulán András, Hagymási Gergely, Molnár György, Nemecz-Novák Zsuzsanna • Szerzők: Demjén Anikó, Konyher Mária, Vidák Judit, Fenyvesi Máté, Hradszki Róbert, Sándor Béla • Design: Bene Tamás • Szerkesztőség: 1072 Bp. VII., Akácfa u. 15.
Tel.: 461-6500/11973 • mozgasbanmagazin@bkv.hu • Kiadja a BKV Zrt. 1072 Bp. VII., Akácfa u. 15. • ISSN 1786-1845
Nyomdai munkálatok: Conint-Print Kft. • 1115 Budapest, Bartók Béla út 105-113. • Ügyvezető igazgató: Váradi Attila

CSALÁDI NAP

ELŐRE SC SPORTPÁLYA

2018. JÚNIUS 9.