MOZGÁSBAN

LI. ÉVFOLYAM, 2019. III. SZÁM

A SÍNCSISZOLÓK VILÁGA

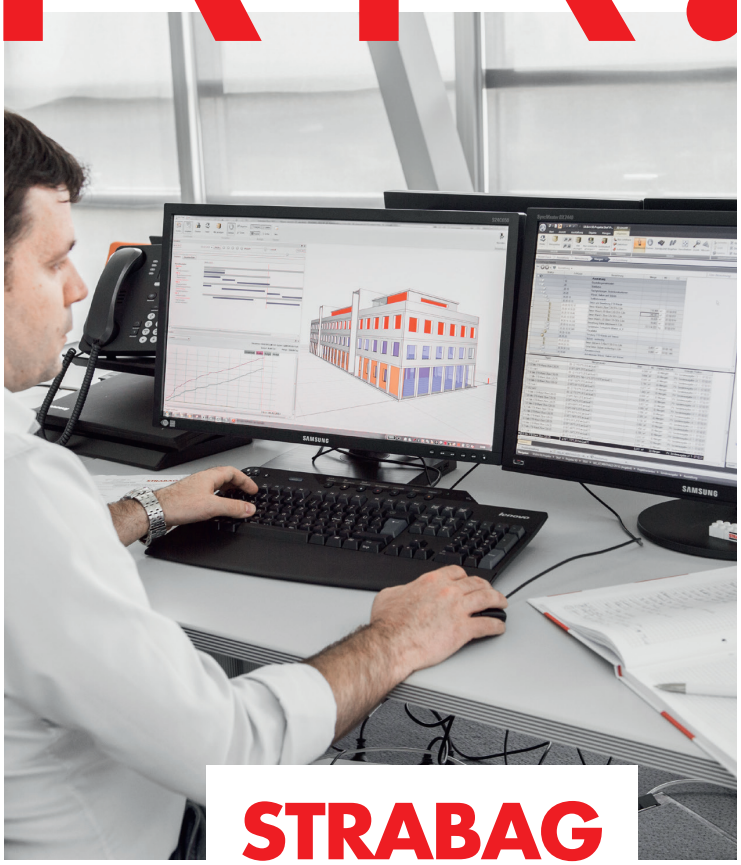
BKV ZRT
BKV. ÖNNEK JÁR.

INTERJÚ: BÁTORA LÁSZLÓ

21 ÉVES AZ MKSZ

A VASKEREKEKEN TÚL

TEAMS WORK.



Mert a sikert csak együtt, közösen valósíthatjuk meg. Évente több, mint 15 000 projekt megvalósításával a STRABAG SE az építőipari szolgáltatások terén Európa egyik vezető technológia konszernje.

Kínálatunk lefedi az építőipari értékteremtés minden szegmensét, melyet 73 000 munkatársnőnk és munkatársunk elkötelezettsége és szakmai felkészültsége tesz lehetővé, akik egy nagy csapatként a határidők és minőségi elvárások pontos betartása, továbbá a legjobb ár mellett komplex építési projektet valósítanak meg. Hiszünk a csapat erejében és abban, hogy pontosan ez az, ami megkülönböztet minket a megrendelőink megítélésében.

www.strabag.hu

STRABAG
TEAMS WORK.

STRABAG Magyarország, 1117 Budapest, Gábor Dénes u. 2. (Infopark D. épület) Tel. +36 1 358-5000, Fax. +36 1 358-5462

Tisztelt Munkatársak, kedves Kollégák!

Majd' minden őszi lapszám beköszöntője azzal kezdődik, hogy véget ért a nyár, a pihenés időszaka, és vár ránk az év végi hajrá. De így van ez rendjén! Az évszakok váltakoznak, körforgásuk állandó ritmust ad, nem csupán személyes életünknek, hanem a Társaságénak is. Igaz, nálunk az év egyetlen napján sem áll le az üzem. Ezt nem is engedhetnénk meg magunknak, de nem is akarjuk megengedni, hiszen ez a hivatásunk: biztosítanunk kell egy európai főváros európai szintű közösségi közlekedését télen, nyáron, akár esik, akár fúj. Bár egyetlen napra sem állunk le, ez nem azt jelenti, hogy minden napunk egyforma, ugyanolyan.

Mi különbözteti meg nekünk, akik a BKV-nál dolgozunk az őszt a többi évszaktól? Az iskolakezdésre például a szokott módon lezárult a nagykörúti villamosvonal nyári nagy rekonstrukciója: újabb szakaszon újult meg a pálya. A tanulni, dolgozni igyekvő utasok elégedettebbek lesznek a halkabb, simábban gördülő járatokkal, nekünk pedig egyszerűbb lesz a dolgunk, ha legközelebb javításra kerül a sor.

A nyári szünet után újra indulnak az egyre nagyobb népszerűségnek örvendő nyílt napok a telephelyeinken. Az „évad" első rendezvényét a Budafok kocsiszínben tartjuk szeptember 21-én. A folyamatosan magas, sőt egyre magasabb látogatószámok többszörös örömre adnak okot. Egyrészt a személyes találkozások során szorosabbra fűzhetjük, személyesebbé tehetjük kapcsolatunkat „ügyfeleinkkel", az utazóközönséggel, másrészt a nyílt napok remek alkalmat adnak arra, hogy az érdeklődőknek megmutassuk, miért érdemes, hogyan lehet Társaságunknál munkát vállalni, karriert építeni.

De hiába indul az év végi hajrá, az életünk továbbra sem csak munkából áll. Szerencsére! Sokszor hallani, sokszor említem én is, szinte már közhelyesen ismert a BKV-s életérzés, a BKV családias hangulata. Az ősz folyamán az októberi focikupa az egyik legkézzelfoghatóbb példája annak, hogy minket nem pusztán a munka köt össze. A „derbin", amit én is mindig izgalommal várok, évről évre jó hangulatban versenyeznek a csapatok. A BKV-s büszkeség, ami talán a sokat emlegetett életérzésnek is az egyik alapja, a focikupával ellentétben nem csak egyetlen napig tart. Bizonyítja ezt, hogy a „BKV-szeretem csinálni" nevű Facebook csoportunkhoz már több mint ezer kolléga csatlakozott. Egyre többen állnak ki büszkén ország-világ elé, mutatják meg magukat, és mesélik el, mit szeretnek a szakmájukban, legyenek akár járművezetők, dolgozzanak szerelőcsarnokban vagy irodában.

Kanyarodjunk vissza a beköszöntő elejéhez: remélem, hogy mindenki kipihenve, élményekkel gazdagon tért haza a nyaralásból, hogy a volán mögé, vagy éppen a számítógép elé ülve, az esztergapad mellett, munkára készen várja az év hátralevő részét!

Bolla Tibor
elnök-vezérigazgató

TARTALOM

HÍREK 4
21 ÉVES AZ MKSZ 6
HERCZEG JÓZSEF: VJSZ 7
INTERJÚ: BÁTORA LÁSZLÓ 8
BERUHÁZÁSOK 10
MI IS AZ A TTP? 12
JOGI ESETEK 13
LÁTHATATLAN VÉDELEM 14
TÖBBET, JOBBAN! 15
SÍNCSISZOLÁS 16
ÚTINAPLÓ 1 18
DOLGOZNI CSAK PONTOSAN, SZÉPEN 19
ADOMÁNYGYŰJTÉS 21
INTERJÚ: GODZILLA 22
A BKV ARCAI 23
FÖLDÖN ÉS LEVELGŐBEN 24
KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG 25
SZERETEM CSINÁLNI! 26
TOP 10 28
RETRÓ 30

FELHÍVÁS!

Mint sokan tudják, jövőre lesz 50 éves a budapesti metró – olyan fényképeket, személyes emlékeket keresünk, amelyeken megelevenedik a régi idők, főleg a '70-es, '80-as évek üzeme és amelyeken az üzemi berendezések mellett megjelennek a kollégák, az utasok, a budapesti emberek. A régi üzemet bemutató életképeket kérjük, hogy szeptember végéig juttassák el a BKV Tájékoztatási Osztályára, a Székház 512-es vagy 513-as irodájába!

Segítségüket ezúton is köszönjük!

Hírek

BKV-S NŐI ÖKÖLVÍVÓ BÍRÓKÉNT A VILÁG ÉLVONALÁBAN Szűcs Veronika – akire mi BKV-sok külön is büszkék vagyunk – a legeredményesebb és külföldön is megbecsült magyar női amatőr ökölvívó bíró, már több mint két évtizede bíráskodik és sikerrel képviseli hazánkat rangos nemzetközi versenyeken is.

„Jó kis bulinak indult 1996-ban a bírói pályafutásom, nem is sejtettem akkor, hogy olimpiai döntőig vihetem" – mondja. Mára számos világversenyen vett részt: már 19 Európa Bajnokság; 9 Világbajnokság (ebből 2 felnőtt férfi); Ázsia és Afrika Játékok; Amerikai Kontinens Olimpiai Kvalifikáció; Afrika és Ázsia Olimpiai Kvalifikáció, 2012 Londoni Olimpia és tavaly év végén a világon egyedüli nőként WSB döntőt is vezetett, legutóbb pedig az Ázsia Kontinens Bajnokság és az Európa Játékok döntő bírójaként szerepelt a ringben. Most éppen gőzerővel készül a következő nagy versenyére, a Női Felnőtt Világbajnokságra, amire Oroszországban kerül sor.

A MÉRŐVILLAMOS IS RÉSZT VETT A VI. PÁLYAVASÚTI NAPON 2019. június 8-án rendezte meg a MÁV immár 6. alkalommal nagyszabású Pályavasúti napját a Magyar Vasúttörténeti Parkban.

A rendezvényen a szakma nagyjai képviseltették magukat. Ezen szó volt korszerű pályafenntartási technológiákról, különféle diagnosztikai trendekről és mérőműszerekről, emellett különféle szakmai előadások kínáltak mélyebb betekintést az érdeklődőknek.

A rendezvényen természetesen a MÁV és a GYSEV mellett a BKV is képviseltette magát, ahol a látogatók megtekinthették Társaságunk Mérővillamosát. A villamos mérőrendszerét a Metaelektro Kft. fejlesztette a BKV által meghatározott feltételek és elvárások mentén. Kialakításából adódóan a jármű súlyának megfelelő terheléssel tudja vizsgálni a vasúti pályát, mint amilyennek nap mint nap ki van téve. A mérővillamos utasterhelés nélkül, de minden egyéb paramétert tekintve úgy viselkedik a pályán, úgy terheli, úgy veszi igénybe, mint egy másik, utasokat szállító villamos.

A szakmai programok mellett a szervezők a gyerekek részére ingyenesen használható ugrálóvárral és gyereksarokkal készültek. A kvíz és a „Hegyek között, völgyek között…" rajzpályázaton nyeremények találtak gazdára, valamint vasútbiztonsági játékon keresztül sajátíthatták el a résztvevők a biztonságos közlekedési ismereteket.

JÖN! – V. ENERGIAHATÉKONYSÁGI SZAKMAI FÓRUM 2015 óta napjainkra az ősz egyik kiemelkedő programjává vált az Energiahatékonysági Szakmai Fórum, amelynek idei V. jubileumi rendezvénye a megszokottól eltérő módon és helyszínen lesz megrendezve. A szervezők hamarosan bővebb információval jelentkeznek.

A BKV 2014 óta – sikeres pályázatainak köszönhetően – minden évben díjazottként szerepel a Virtuális Erőmű Programban. Társaságunk évek óta kiemelt figyelemmel kezeli az energia-megtakarítás, energiahatékonyság, illetve a környezetvédelem kérdéskörét, melyek érdekében számos intézkedés, fejlesztés valósult meg az elmúlt időszakban *(ezekről bővebben a 15. oldalon olvashat)*.

LIBEGŐK ÉJSZAKÁJA A nagy érdeklődésre való tekintettel 2019. augusztus 31-én, szombaton újabb éjszakai rendezvényen vártuk a libegőzni vágyókat. A meghirdetett programra tömegesen jelentkeztek, hiszen a jegyek mintegy felét elővételben értékesítettük. Végül több mint 2600 utas látogatott el a BKV-s rendezvényre, ahol éjjel 1 órakor szállt le az utolsó utas.

Hálásak vagyunk, hogy olykor a kisebb várakozás sem tántorította el az érdeklődőket attól, hogy a libegő székeiből és a János hegyről letekintve megcsodálják a kivilágított Budapest panorámáját.

A Zugligeti Libegő egész évben várja az utasokat.

TAVASSZAL ÚJ BUSZOK ÁLLNAK FORGALOMBA Az Inter Traction Electrics Kft. (ITE) nyert a BKV új autóbuszokra kiírt tenderén. A BKV és az ITE húsz-húsz, új dízel Mercedes-Benz Conecto szóló és csuklós jármű megvásárlásáról állapodott meg, az erről szóló egyezséget a felek július végén és augusztus elején szignózták.

Az ajánlattételi határidő április közepe volt, mindkét eljárásban két ajánlat érkezett.

A szerződésben az alapmennyiségen felül mindkét megrendelés további 80 járműre vonatkozó opcionális keretet is tartalmaz, ezt a BKV 2022 végéig hívhatja le, az inflációt követő áremeléseket nem számítva gyakorlatilag fix vételáron. A megrendelés teljes értéke nettó 18,5 milliárd forint lehet: a szóló buszokért nettó 8,2 milliárd forintot, a csuklósokért pedig nettó 10,3 milliárd forintot fizethet Társaságunk. Az adásvételi dokumentáció szerint az előbbiek egységára mintegy 80 millió, az utóbbiaké 105 millió forint. A kalkulációban már szerepel a Futár berendezés telepítése és a rozsdamentes kapaszkodórendszer beépítése.

Társaságunknál jelenleg zajlik egy szintén új járművek beszerzésére kiírandó pályázat összeállítása, amelynek a mini-midi járműszegmens részbeni megújítása a célja. Eredményes eljárás esetén 2020-ban érkezhetnek az új kisbuszok is a BKV-hoz. A jövő évi források között ennek a beszerzésnek a fedezete is biztosított.

KÖZLEKEDÉSTÖRTÉNETI VERSENY ISKOLÁSOKNAK Idén kilencedik alkalommal hirdetjük meg a BKV múzeumok közlekedéstörténeti versenyét 7. és 8. osztályos tanulók részére.

A verseny témája: a fővárosi közösségi közlekedés, a BKV és a jogelőd társaságok forgalmi személyzetének tevékenysége, története. A két fordulóból álló versenyre 3 fős csapatok jelentkezését várjuk. (Egy iskola, osztály több csapatot is indíthat.) A versenyen részt venni a www.bkv.hu oldalon elérhető jelentkezési lap és az első forduló teljesítéséhez szükséges feladatlap kitöltésével, visszaküldésével lehet.

A kitöltött feladatlapokat e-mailen vagy postai úton kérjük visszaküldeni!

Cím: BKV Zrt. Tájékoztatási Osztály 1980 Budapest, Akácfa u. 15.

A borítékra kérjük ráírni: „közlekedéstörténeti verseny"

vagy e-mail: muzeum@bkv.hu

A feladatok megoldásainak beérkezési határideje: 2019. november 8. (péntek). A beérkezett pályázatokról minden esetben visszaigazolást küldünk!

A második fordulót 2019. november 29-én a Földalatti Vasúti Múzeumban tartjuk, ahová a legjobban teljesítő 5 csapatot hívjuk meg. (A második fordulóba továbbjutó csapatokat e-mail-en és telefonon értesítjük. A felkészüléshez segédanyagot biztosítunk.)

A versennyel kapcsolatban további információ a 461-6500/11271 telefonszámon vagy a muzeum@bkv.hu címen kérhető. Várjuk a jelentkezéseket! Jó felkészülést és eredményes részvételt kívánunk!

21 ÉVES **A MAGYAR KÖZLEKEDÉSI SZÖVETSÉG**

MINDEN BIZONNYAL KEVESEN GONDOLNÁK, HOGY TÖBB MINT KÉT ÉVTIZEDE LÉTEZIK EGY OLYAN ORSZÁGOS TÁRSADALMI SZERVEZET, AMI MEGALAKULÁSÁTÓL KEZDVE AZOKAT A KÖZLEKEDÉSI SZOLGÁLTATÓKAT TÖMÖRÍTI, AMELYEK TEVÉKENYSÉGE GYAKORLATILAG AZ EGÉSZ ORSZÁGOT LEFEDI. CIKKSOROZATUNKBAN ARRA VÁLLALKOZTUNK, HOGY BEMUTASSUK A MAGYAR KÖZLEKEDÉSI SZÖVETSÉGET ÉS TAGJAIT.

A Magyar Közlekedési Szövetség (MKSZ) 1998-ban alakult. Kezdetben „Helyi Közösségi Közlekedést Ellátók Országos Szakmai Szövetsége” néven működött, majd 2006-ban „Magyar Közösségi Közlekedési Szövetségre” változott. Végső elnevezését 2011 decemberében nyerte el. A szövetség tavaly tisztújító Közgyűlést tartott, amelyen Dr. Várszegi Gyula elnök mandátumát a közgyűlés egyhangúlag 2 éves időtartamra meghosszabbította. Az MKSZ főtitkára Nemecz Gábor (BKV).

A Szövetség 5 tagú Elnöksége:
Dr. Várszegi Gyula,
Bolla Tibor (a BKV Zrt. elnök-vezérigazgatója),
Dr. Dabóczi Kálmán;
Nagy Attila (a DKV Zrt. vezérigazgatója);
Dr. Tenk Gábor (az INTER TAN-KER Zrt. vezérigazgatója).

A szervezet célja, hogy összefogja a Magyarországon helyi közösségi közlekedéssel foglalkozó jogi személyeket, intézményeket, valamint a közlekedés lebonyolításának feltételeit biztosító szolgáltató társaságokat. A Szövetség tagjainak száma folyamatosan bővül, jelenleg 16 tagot számlál, akik gazdasági ereje és regionális beágyazottsága komoly szakmai potenciált jelent. A nemzetközi szakmai, gazdasági kapcsolatok elmélyítése érdekében önállóan és tagjaikon keresztül kapcsolatot tart külföldi szakmai szervezetekkel, szövetségekkel. Ezen túlmenően nemzetközi fórumokon képviselik a tagokat, illetve közreműködnek a szakmai vegyes bizottságok munkájában.
Idén a célok között szerepel 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.

Sándor Béla

TAGJAI:

1. BKK Budapesti Közlekedési Központ Zrt.
2. BKV Vasúti Járműjavító Szolgáltató Kft.
3. BKV Budapesti Közlekedési Zrt.
4. DKV Debreceni Közlekedési Zrt.
5. EvoBus Hungária Kereskedelmi Kft.
6. INTER TAN-KER Zrt.
7. Kaposvári Közlekedési Zrt.
8. Közlekedés Fővárosi Tervező Iroda Kft.
9. Magyar Közlekedési Tervező és Mérnöki Kft.
10. MVK Miskolc Városi Közlekedési Zrt.
11. Siemens Mobility Kft.
12. Szegedi Közlekedési Kft.
13. T-Busz Tatabányai Közlekedési Kft.
14. Tüke Busz Zrt.
15. V-Busz veszprémi Közlekedési Kft.
16. VIV Zrt.

FELADATKÖRE:

- szakmai érdekképviseletet lát el
- állást foglal a helyi közösségi közlekedés gazdálkodását érintő kormányzati és önkormányzati döntés- és szabályozó tervezetekről
- figyelemmel kíséri a jogszabályok gyakorlati érvényesülését, szükség esetén kezdeményezi a szakmai intézkedések felülvizsgálatát, módosítását
- kidolgozza és karbantartja a szakmára jellemző szakmai, etikai normákat
- együttműködik egyes önkormányzati, társadalmi és gazdálkodó szervezetekkel, érdekcsoportokkal
- kapcsolatot tart az illetékes minisztériumokkal, az Országgyűlés szakbizottságával, az önkormányzatokkal, szakmai és egyéb társadalmi szervezetekkel
- szakmai információk beszerzésével, szakmai napok megrendezésével, szakmai delegációk küldésével, és fogadásával hozzájárul a szakmai fejlődéshez
- a tagok dolgozói részére szakmai, gazdasági képzést, illetve továbbképzést szervez, biztosít
- elsősorban tagjain keresztül elősegíti a fejlett technológiák, megoldások, eljárások stb. bevezetését és elterjesztését

A VASKEREKEKEN TÚL

BIZONYÁRA SOKAN TUDJÁK, HOGY MILYEN TEVÉKENYSÉG ZAJLIK A BKV VASÚTI JÁRMŰJAVÍTÓ SZOLGÁLTATÓ KFT. FEHÉR ÚTI ÜZEMCSARNOKÁBAN, AHOGY SOKAK SZÁMÁRA ISMERT AZ IS, HOGY A FELÚJÍTÁSRA SZORULÓ JÁRMŰVEK ÚJJÁSZÜLETÉSE SZINTÉN ITT TÖRTÉNIK. VISZONT NAGY AZOKNAK A TÁBORA IS, AKIK UGYAN HALLOTTÁK MÁR A VJSZ RÖVIDÍTÉST, A CÉGRŐL, FŐ FELADATÁRÓL, MÚLTJÁRÓL, JELENÉRŐL MÁR KEVESEBB ISMERETTEL RENDELKEZNEK. EZEN SZERETNÉNK MOST VÁLTOZTATNI, ÉS KÖZELEBB HOZNI MUNKATÁRSAINKHOZ TÁRSASÁGUNK LEÁNYVÁLLALATÁT. A KFT. ÜGYVEZETŐJÉVEL, HERCZEG JÓZSEFFEL BESZÉLGETTÜNK.

Sokak számára ismerős a VJSZ rövidítés, de mit is takar pontosan ez a kifejezés? Mikor alakult, mi a profilja, főbb tevékenysége a Kft.-nek?

1997-ben alapította meg a BKV Zrt. a BKV Vasúti Járműjavító Szolgáltató Kft.-t, népszerű nevén a VJSZ-t az 1972 óta a Fehér úton működő főműhely telephelyén. A VJSZ fő feladata kezdetben a BKV Zrt. vaskerekes járműparkjának ciklusrend szerinti nagyjavítása és az egyedi fődarab javítás volt, amely később kiegészült a kitérőgyártással.

Milyen a kapcsolat a BKV és a VJSZ között?

A VJSZ árbevétele több mint 90%-ban a BKV Zrt.-től származik. A kiválást követően a műszaki területek között változatlanul megmaradt a szoros napi operatív kapcsolat annak ellenére, hogy a VJSZ, mint külön gazdálkodási egység folytatja tevékenységét. A két cég dolgozói napi szinten egyeztetnek, a javítások megkezdése előtt közös állapotfelvétel történik, a fejlesztési elképzelések kidolgozása során az együttgondolkodás a jellemző. A VJSZ a rendelkezésre álló humán és műszaki kapacitások figyelembevételével igyekszik eleget tenni a BKV Zrt. határidőelvárásainak – az egyre nehezebb munkaerőpiaci helyzet közepette is.

Mi jellemzi most a VJSZ működését?

A VJSZ – köszönhetően az utóbbi években egyre bővülő megrendelésállománynak és eredményes gazdálkodásnak – dinamikusan fejlődő szakaszban van. Külső piaci megjelenéssel, új tevékenységi körrel kíván alkalmazkodni a változó gazdasági környezethez, felkészül a BKV Zrt. jövőbeni korszerűbb járműparkjának a javítására. 2018-ban 135 járműjavítás valósult meg, 2019-ben 129-et terveztünk. Idén a piacbővítés keretében pótkocsi-alváz összeszerelési tevékenység kezdődött meg, amellyel a külső piaci árbevétel nagyságrendileg a 700 millió forintot fogja elérni. A VJSZ rendelkezik a 24/2016.(VII.18.) NFM rendelet 3. § (1) bekezdése szerinti Műszaki engedéllyel és az MSZ EN ISO 9001:2015 szabvány szerint auditált Minőségirányítási Rendszerrel, amelynek 2019-es felülvizsgálata hibamentes volt, egyúttal kiterjesztésre került a közúti járműgyártási tevékenységre is. A vasúti járművek és részegységek hegesztését a DIN EN 15082-2 szerinti CL1 tanúsítási fokozatú tanúsítvány alapján végezzük.

A megalakulás óta milyen fejlesztések valósultak meg?

Zömében még mindig az apportként kapott gépekkel végezzük a tevékenységet, ugyanakkor az utóbbi évek eredményes gazdálkodásának köszönhetően évről-évre megtörténik a stratégiai gépek felújítása, és megvalósul új gépek beszerzése is. Ilyen fejlesztések többek között a szemcseszóró és fényező kabinok korszerűsítése, sajtológép, kiegyensúlyozó gép, esztergák, megmunkáló gépek, impregnáló kemence. Új fejlesztés volt a lézervágó, a fémmegmunkáló központ, mobil fényezőkamra, függesztékes szemcseszóró, festő berendezések, és a folyamatban lévő kitérőgyártáshoz szükséges sínmegmunkáló központ kialakítása. Ugyanakkor nemcsak a termelőeszközökben történt fejlődés, hanem a telephelyi infrastruktúrában is, mint például a hosszú járművek fogadására alkalmas vágányhálózat bővítése, valamint az informatikai rendszerben, a hardware állományban is történt modernizálás.

Mik a jövőbeni tervek?

A VJSZ részt vesz a környezettudatos és magasabb utaskomfortot nyújtó közösségi közlekedés fejlesztésében (pl. elektromos autóbusz kifejlesztés, légkondicionált utasterű villamos átalakítás). Jelenleg zajlik az úgynevezett LEAN szemlélet meghonosítása, amelynek segítségével humán kapacitás megtakarítást, XXI. századi munkakörülményeket kívánunk elérni. 2020-ban lesz bevezetve az MSZ EN ISO 14001:2015-ös szabvány szerinti Környezetközpontú Irányítási Rendszer, amely jelentős erőforrásokat és átalakításokat igényel majd a társaságtól. A dolgozók szakmai felkészültségét folyamatos oktatásokkal, képzésekkel kívánjuk fejleszteni, a VJSZ-nél frissen végzett szakmunkás tanulók felvételével pótoljuk a nyugdíjba vonuló munkavállalókat. Célunk a Fejlesztési Programunkban megfogalmazott innovatív, versenyképes járműjavító, -gyártó bázis kialakítása.

Mire a legbüszkébb a VJSZ-szel kapcsolatban?

Az évek óta tartó eredményes gazdálkodás lehetővé teszi a kisebb lépésekben, de töretlenül folytatódó korszerűsítést, az üzemcsarnokban szemmel látható változásokat, a dolgozók jó minőségű szerszámokkal és gépekkel való felszerelését. 2019-ben cégünk elnyerte az Energiatudatos Vállalat díjat!

Fenyvesi Máté

STABILABB, MINT KORÁBBAN BÁRMIKOR

BUDAPEST KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI RENDSZERE VILÁGVISZONYLATBAN IS FEJLETT: NAGYON LEFEDETT A VÁROS, KITERJEDT A VONALHÁLÓZAT, SŰRŰEK A JÁRATOK – EBBEN PEDIG ELSŐSORBAN A BKV A FŐVÁROS PARTNERE – MONDJA BÁTORA LÁSZLÓ. A BKV GAZDASÁGI VEZÉRIGAZGATÓ-HELYETTESÉVEL A STABIL ÜZEMELTETÉSRŐL, A HOSSZÚTÁVÚ STRATÉGIÁKRÓL, A BERUHÁZÁSOK FONTOSSÁGÁRÓL, VALAMINT A KEMÉNY TERVALKUKRÓL BESZÉLGETTÜNK.

Egy, a kinevezése után a magazinnak adott interjúban azt mondta: „itt szakmailag felkészült emberek dolgoznak, akik a szűk mozgástér ellenére fenntartják ezt az üzemet". Még mindig úgy érzi, hogy „szűk" a mozgástér?

Abban az interjúban sok tekintetben nem voltam optimista. A kép mára árnyaltabbá vált. Ha a kérdést közvetlenül a BKV-ra, mint vállalatra értelmezem, akkor igen, a pénzügyi lehetőségeink továbbra is meglehetősen korlátozottak. Ha azonban azt nézzük, hogy a fővárosi közösségi közlekedést a kormány és az önkormányzat is finanszírozza, támogatja, és megvalósulnak intézményfüggetlen közlekedésfejlesztések, akkor nyilván „tágul" a mozgástér. Mind látjuk, mennyire sokat fejlődött az elmúlt hét évben Budapest közlekedése.

Ma már optimistább?

Bizonyos tekintetben igen. Egyre markánsabbá váló világtendencia a közösségi közlekedés felértékelődése, hiszen a fenntartható fejlődés szempontjából kulcskérdés a városi mobilitás átalakítása. A budapesti közösségi közlekedés is intenzíven fejlődött az elmúlt években, amit szerintem az is igazol, hogy szinte nincs olyan külföldi ismerősöm, aki ittjárta után ne méltatná a tömegközlekedést. Pedig nem is mindegyik tudta, hogy a BKV-nál dolgozom! Budapest közösségi közlekedési rendszere világviszonylatban fejlettnek nevezhető: nagyon lefedett a város, kiterjedt a vonalhálózat, sűrűek a járatok – ebben pedig elsősorban a BKV a főváros partnere. Az optimizmusom árnyalódik, ha a BKV finanszírozási helyzetét tekintem. Itt a meglehetősen összetett képet leegyszerűsítve az látszik, hogy az alapműködés pénzügyi feltételei biztosítottak. Nem lehet eléggé hangsúlyozni, hogy ez a korábbi évtizedek működéséhez képest mennyire fontos vívmány! Ugyanakkor az eszközfenntartás forrásai nem teljes mértékben állnak rendelkezésre, és a fejlesztéseink forrásai is esetlegesek. A fejlesztések alapvetően egyedi, „külső" döntések alapján tudnak csak megvalósulni. Mindez nagyon bizonytalanná, vagy mondjuk azt, hogy többesélyessé teszi a tervezést, aminek hatékonysági ára lehet.

Az üzemeltetés tehát biztosított, a fejlődés a kérdéses?

A 2012-ben kialakított új közszolgáltatási rendszer egyik eredménye az, hogy a BKV üzemi ráfordításainak finanszírozása sokkal stabilabb, mint korábban bármikor. Leegyszerűsítve a működési modell a következő: a Közszolgáltatási Szerződés keretében a BKK Zrt. megrendeli az ágazatonként meghatározott menetrend szerinti közlekedési szolgáltatást. A szerződés a mennyiségi követelmények mellett minőségi elvárásokat is rögzít – mint például az alacsonypadlós járművek aránya, menetrendi pontosság, járművek tisztasága stb., és ezek be nem tartását szankcionálja. De, ami gazdálkodási szempontból a legfontosabb, rögzítve vannak a szolgáltatás ellentételezéseinek a szabályai, ami pénzügyi szempontból kiszámíthatóvá teszi a rendszert. Az üzleti tervünkben kijelölt működési költségeink a közgyűlési elfogadást követően teljes egészében előre fizetve vannak.

Tökéletes lenne a rendszer?

Korántsem. Nehézségek akkor jelentkeznek, amikor az üzleti tervet készítjük. Ebben rögzítjük ugyanis azokat a kereteket, amelyek mentén az éves gazdálkodás történik. A tervezési folyamat alulról építkező, azaz első lépésként megkérdezzük a szakterületeket, hogy az előző évhez képest mi mindent akarnak a tervévben megvalósítani. Nagyon leegyszerűsítve: mennyi pénzre lesz szükségük? Az ő igényeiket konszolidálva állítjuk össze a BKV előzetes üzleti tervét, amelyet aztán egy – sok esetben – kemény tervalku formájában vitatunk meg a BKK-val. Az alkufolyamat során a frontvonalból származó elképzelések, igények ütközésbe kerülnek a Főváros költségvetési lehetőségeivel. Ennek eredménye eddig minden esetben az volt, hogy vágnunk kellett a szakterületi igényekből, hiszen a rendelkezésre álló költségvetési keret rendre nem biztosítja a növekvő igényekhez szükséges forrásokat. Onnantól azonban, hogy lezárulnak a tárgyalások, és megegyezés születik a tervszámokban, a finanszírozás biztosított az egész üzleti évben.

Így biztos senkinek nem kell aggódnia, hogy 8-án esetleg nem érkezik meg a fizetés vagy a túlórapénz?

Ezért nem érdemes aggódni!

Mégis, nem olyan régen felreppent a hír a sajtóban, hogy közel a csődhelyzet, 9 milliárd forintos veszteséggel zárta a 2018-as évet a BKV. Ez hogyan egyeztethető össze a stabil finanszírozással?

Valóban érdemes pontosítani a helyzetet! A BKV folyamatosan likvid, nincsenek finanszírozási problémáink, azaz a bankszámláinkon mindig rendelkezésre áll az az összeg, amivel a fennálló fizetési kötelezettségeinket teljesíteni tudjuk. Ezt mutatja – többek között – az is, hogy a 2015-ös adósság-konszolidáció óta hitel nélkül gazdálkodunk. A nyereség - veszteség kérdése viszont számviteli kategória. A BKV esetében a számviteli veszteséget az okozza, hogy az értékcsökkenés nem teljes mértékben kerül megtérítésre a BKK által. Ez azonban egy pénzfizetéssel nem járó ráfordítás-elem, így nincs köze a fizetőképességünkhöz. Egyszóval tehát teljesen téves a csődhelyzet felvetése.

Akkor nem is baj, hogy a BKV veszteséges?

Én természetesen azt mondom, hogy ez nem jó, de a veszteségesség jelentőségét nem szabad dramatizálni sem. A BKV közszolgáltató vállalat, közvetett módon a tulajdonosunk megrendelésére szolgáltatunk. Ha a tulajdo-

nos úgy dönt, hogy nem csak a BKV mérlegén keresztül finanszírozza a fővárosi közösségi közlekedést, mert például uniós pénzek bevonásával a saját költségvetési nehézségeit is kezelni tudja, azt el kell fogadnunk. Természetesen nekünk, mint vállalatnak az az érdekünk, hogy a közlekedésfejlesztésre szánt forrás minél nagyobb mértékben rajtunk keresztül hasznosuljon, de fontos látnunk azt is, hogy egy rendszer részeként működünk, ahol a BKV intézményi szempontjai nem mindig tudnak érvényesülni.

Szóval akkor nem probléma, hogy az értékcsökkenés nem kerül teljes egészében megtérítésre?

De az, azonban itt sem árt a részleteket megnéznünk. A BKV eszközállománya közel 700 milliárd forint értékű, aminek az éves elhasználódása 2018-ban kb. 28 milliárd Ft volt. A most nem részletezendő számviteli szabályok miatt azonban ebből az összegből csak 16 milliárd Ft-ot lehetne a BKK által kifizetendő költségként elszámolni. Ezzel szemben 2018-ban mintegy 11 milliárd Ft-os beruházási összeg állt rendelkezésünkre. Ez a kis matematika nagyon leegyszerűsítve mutatja a probléma nagyságrendjét. Arra a következtetésre lehet ebből jutni, hogy az amortizáció teljes megtérítésével is legfeljebb évi 5 milliárd Ft többletforrás lenne bevonható, ugyanakkor a jelenlegi műszaki szint fenntartásához is legalább 17 milliárd Ft további eszközpótlásra lenne szükség, még úgy is, ha az árak egyébként jellemző növekedésétől eltekintünk.

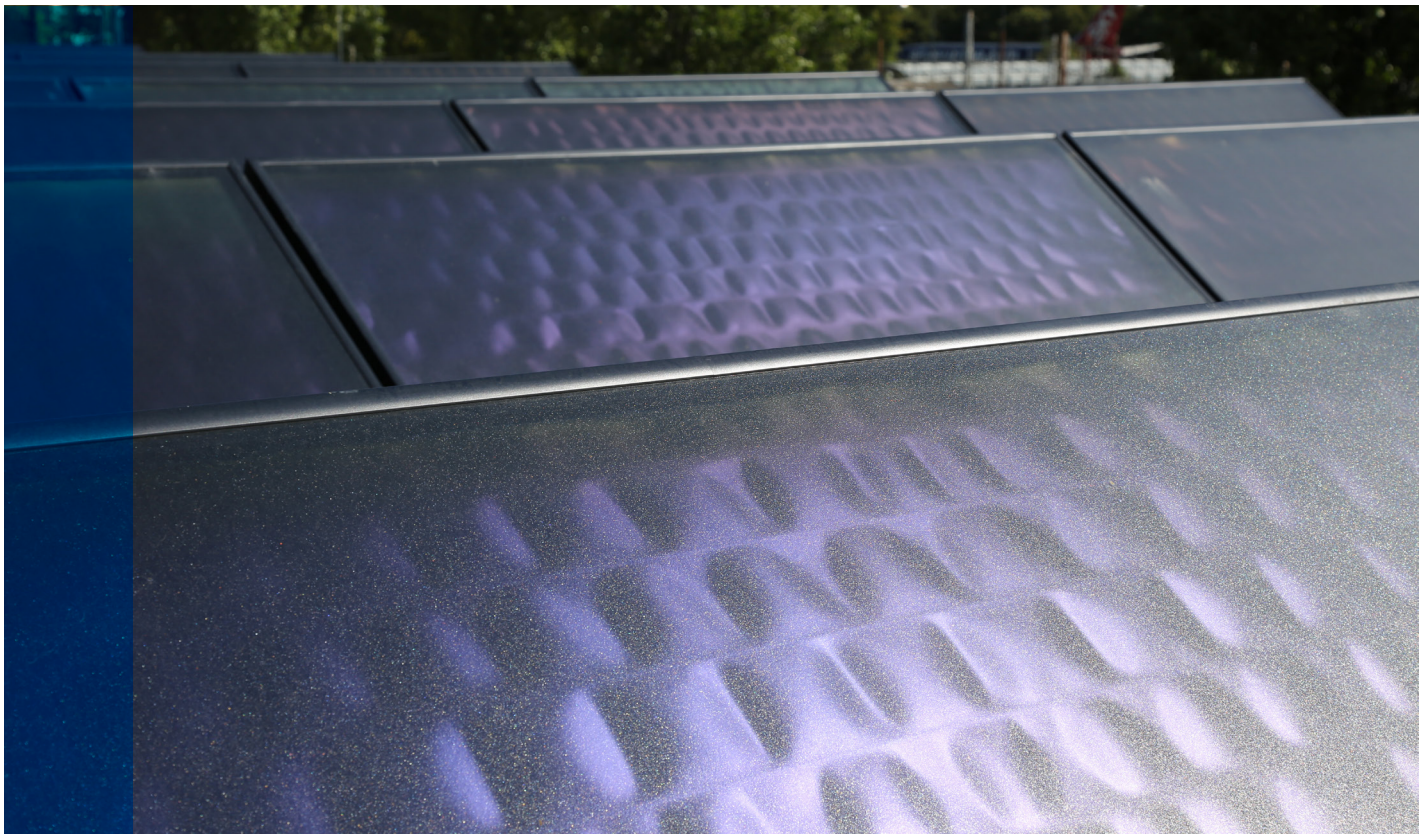
Ez azt jelenti, hogy nincs pénz fejlesztésre?

A BKV eszközértékének 54%-a már ma is támogatásból származik, és a fenti levezetésből következően ez a jövőben sem alakulhat másképp. A BKV a beruházási forrásait csak kisebb részben kapja a szolgáltatás után járó kompenzációs díjon keresztül. Ugyanakkor – ahogyan az interjú elején is említettem – sok uniós, állami és önkormányzati pénz jut a közösségi közlekedésre, és ezen belül a BKV infrastruktúrájának, eszközállományának a fejlesztésére. 2011 óta a 4-es metrót nem is számolva, de a 3-as metróra szánt nagyjából 200 milliárd forintot is belekalkulálva, úgy 450 milliárd forint közlekedésfejlesztési forrás került a rendszerbe. Ennek köszönhetően megújultak a metrók, folyamatos az infrastrukturális fejlődés, hosszasan sorolhatnám. Az is igaz azonban, hogy ezek a szigetszerű fejlesztések nem oldják meg a BKV összes problémáját. A meglévő eszközvagyon fenntartására egyelőre ezek nem adnak megoldást.

Mit gondol, létezik megoldás az „összes" problémára?

Az „összesre" biztos nem, de ha a beruházások finanszírozása az üzemeltetéshez hasonlóan kiszámíthatóvá válna, az sokat segítene. A szigetszerű beruházások mellett szükség lenne arra, hogy vállalati szinten évekre előre tudjunk tervezni, hosszútávú beruházási stratégiákat tudjunk kialakítani, kiszámítható finanszírozással. Ennek a megoldása azonban túl van a BKV keretein és lehetőségein, de bízom abban, hogy fokozatosan lehet itt is eredményeket elérni.

Kárpáthegyi Bálint



A NÉGY ÉVSZAK: **NYÁR**

AZ ÉVES SZINTEN RENDELKEZÉSRE ÁLLÓ BERUHÁZÁSI FORRÁSOK HATÉKONY FELHASZNÁLÁSA NAGYÍVŰ CSAPATMUNKA EREDMÉNYE. ÉVES SZINTEN SZÁZAS NAGYSÁGRENDŰ ÚJ PROJEKT INDUL, AMELYEK FORRÁSIGÉNYEI A PÁR MILLIÓ FORINTOSTÓL A TÖBB MILLIÁRDOS TÉTELIG TERJEDNEK. A JÁRMŰPARK KORSZERŰSÍTÉSE, ÚJ JÁRMŰVEK BESZERZÉSE ÉS A MEGLÉVŐK ÉLETTARTAM-NÖVELŐ, UTASKOMFORTOT ÉS ENERGIAHATÉKONYSÁGOT JAVÍTÓ KORSZERŰSÍTÉSE, FELÚJÍTÁSA MELLETT SZÁMOS, AZ ÉPÍTETT KÖRNYEZETET ÉS A VONALI INFRASTRUKTÚRÁT ÉRINTŐ PROJEKT IS INDUL. A MUNKÁK IDŐBELI ELOSZLÁSA FOLYAMATOS, A FELADATOK SOKSZÍNŰSÉGE ÉS GYAKRAN EGYEDI JELLEGE ÁLLANDÓ SZAKMAI FEJLŐDÉST, A LÉTREHOZOTT ÚJ ÉRTÉK PEDIG A RÁFORDÍTOTT MUNKA HASZNOSSÁGÁRÓL KEDVEZŐ VISSZAJELZÉST BIZTOSÍT KOLLÉGÁINK SZÁMÁRA.

A nagykörúti villamospálya felújítása

A Nagykörút Európa egyik legnagyobb forgalmú villamos viszonylata, kiemelkedő utasszámmal: a mértékadó keresztmetszeten a 4-es és 6-os villamosokat 4.500-5.000 utas/csúcsóra/irány veszi igénybe, míg a munkanapi utasszám ugyanezen két járaton 350.000 felszálló utas/nap. A jelentős tengelyterhelésű, 4-es és 6-os viszonylatokon közlekedő villamosokon kívül a Margit körúti szakaszt a budai fonódó villamoshálózaton közlekedő 17-es viszonylat is terheli.

A nagykörúti felújítások tervezetten történnek: az ütemezéskor figyelembe vesszük az

aktuális műszaki állapotokat, az ideiglenesen javított korábbi hibahelyeket, a rendelkezésre álló pénzügyi forrásokat, valamint a BKK-val egyeztetve a vágányzári lehetőségeket is. Idén a Széna tér – Margit utca és a Práter utca – Goldmann György tér közötti vágányszakasz átépítése valósult meg. Az átadás után a villamos közlekedés elindult, ugyanakkor villamos közlekedést nem akadályozó utó- és befejező munkákat október elejéig még végezhetnek a kivitelezők.
A két munka összesen 2,6 Mrd Ft-ba került.

A villányi áramátalakító felújítása

A kivitelezés 2018. őszén kezdődött, ennek során az áramátalakítóban kicseréltük a transzformátorokat és a 10kV-os elosztóberendezéseket, ezáltal biztosítva a környező villamosvasúti hálózaton a megbízható betáplálást. A munkát nehezítette, hogy a villamosoknak folyamatosan járniuk kellett a teljes kivitelezési idő alatt, hiszen a budai villamoshálózat fontosabb gerincvonalainak buszokkal való pótlása hónapokon keresztül (más pótlási igényekkel együtt) gyakorlatilag lehetetlen feladatot jelentett volna.
Idén augusztusban a munkák befejeződtek és megközelítőleg újabb fél évszázadra biztosítják a budai villamosközlekedés 600V-os energiaellátását.
A projekt teljes költsége megközelítőleg 900 millió forint volt.

5884-es pályaszámú villamos pótkocsi

Egy újabb gyönyörű nosztalgia villamossal bővült a BKV Zrt. flottája, a frissen elkészült jármű a BSzKRt. megrendelés alapján 1949-ben gyártott 5884-es pályaszámú villamos pótkocsi.
Ezen típusú pótkocsik beszerzését a BSzKRt. kezdeményezte 1938-ban, amihez ajánlattételre a győri Magyar Vagon és Gépgyárat kérték fel. A gyár egy korábbi pótkocsi tervdokumentációja alapján fejlesztette ki az EP pótkocsit, amelyek szállítása 1939-ben kezdődött meg, és az első 70 pótkocsit 1943-ig üzembe is helyezték. A Fővárosban igen jellegzetes járműtípusból, közel eredeti állapotban egyedül az 5884 pályaszámú kocsi maradt meg. A félreállítás után csaknem 40 évvel teljes körű felújítást kapott, amelyet a BKV Vasúti Járműjavító Kft. végzett. A korhű helyreállítás majd egy évet vett igénybe, így 2019-ben immáron a BKV Zrt. nosztalgia flottájának újabb tagjaként ünnepelheti 70. születésnapját.

Zách utcai autóbusz-trolibusz telephely fűtési rendszerének korszerűsítése

Az újonnan telepített korszerű rendszer 3 db új, 460 kW-os teljesítményű kondenzációs kazánból, valamint a téli időszakban a melegvíz előállítására 2 db 55 kW-os kondenzációs falikazánból

áll. A vizesblokkokban a munkatársaink tisztálkodásához szükséges meleg víz előállításához – az energiatakarékosság figyelembevételével – az iroda épület tetején 36 db napkollektor elhelyezésére kerül sor. A 3 db új, egyenként 2500 liter kapacitású melegvíz tároló pedig biztosítani tudja a telephelyen felmerülő megközelítőleg 8000 literes napi meleg víz felhasználást.
A projekt 236 millió forintból valósult meg, amelyet kiegészít az irodaépület nyílászáróinak, illetve a csarnok kapuinak kicserélése, további 114 millió forintos projektként.

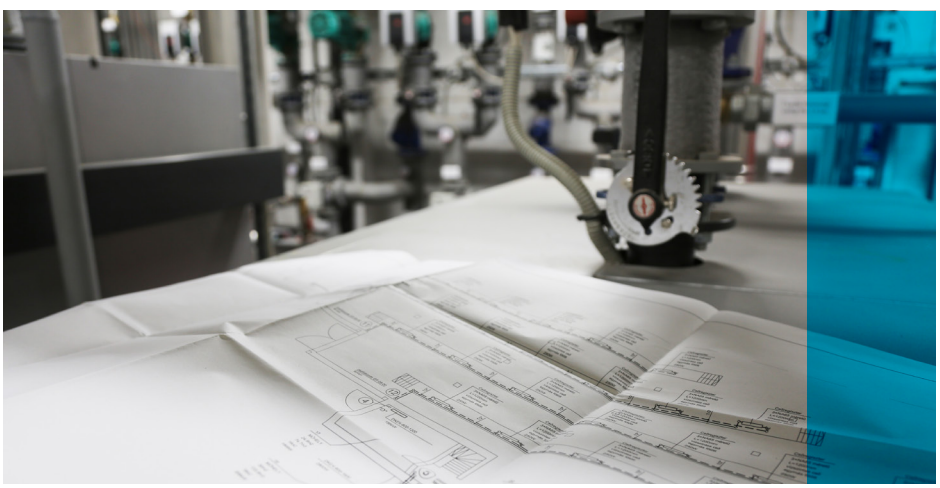
Cinkota autóbusz telephelyen napkollektorok telepítése

A szükséges meleg víz mennyiséget az előzetes vizsgálatok alapján napkollektorok telepítésével lehet a leghatékonyabban biztosítani. A projekt magába foglalta a telepítési terv elkészítését, a tető statikai vizsgálatát, gazdaságossági számítások készítését, valamint a teljes körű gépészeti és építészeti kivitelezési munkákat.
A beruházás teljes költsége 53 millió forint, amely során összesen 53 darab napkollektor került telepítésre.

A mozgólépcső épület nyílászáró cseréje

Megkezdődött az észak-déli metróvonal Kőér utcai járműtelepén a Mozgólépcső épület földszinti műhelysorának és emeleti irodáinak nyílászárócseréje. A csere során figyelnek arra, hogy a nyílások kazettái egységesek legyenek, illetve a felületeknél toktoldók alkalmazásával a párkányzat vízelvezetést szolgáló lejtése biztosított legyen.
A komfortosabb munkavégzés érdekében az irodákban és étkezőben hő- és fényvédő épületüveg-fóliával ellátott nyílászárók kerülnek elhelyezésre, emellett ezen helyiségekben az ablakokra szúnyoghálók is felkerülnek. Az egyes raktárhelyiségekben betörés elleni védelem miatt biztonsági fóliával kerülnek beépítésre a nyílászárók.
A munka során összesen 74 darab fém merevítésű műanyag ablak, valamint 8 darab alumínium ajtó és ablak cseréje történik meg. A projekt megvalósulásának ára közel 90 millió Ft.

Beruházási és Műszaki Fejlesztési Főosztály



ÉLETTARTAMNÖVELÉS A BIZTONSÁG ÁRNYÉKÁBAN

A BKV szolgáltatásainak biztonságos ellátásához hatalmas eszközparkot kell üzemeltetni. A több ezer járműnél, eszköznél, berendezésnél elkerülhetetlen egy olyan hasznos élettartamot növelő technológia alkalmazása, amivel azok – az üzembiztonsági feltételeket szem előtt tartva – gazdaságosan tovább üzemeltethetők. A szakzsargon ezt Tudományos alapú Továbbüzemeltetési Protokollnak (TTP-nek) nevezi, amely speciálisan a BKV vasúti ágazatainak eszközparkjára szabva lett kialakítva. Bár a hasznos élettartamon túli üzemeltetést számos cég alkalmazza, ennek indokoltsága, és az ehhez kapcsolódó döntések eltérő módszertanok szerint történnek. A módszertan kialakításának fő célja az volt, hogy a tervezett életkorukat meghaladó eszközök esetében a továbbüzemeltethetőség tudományos alapon kidolgozott – mérésen, értékelésen és ezek eredményeihez kapcsolódó döntésen alapuló – objektív vizsgálati módszertan szerint legyen meghatározva.

Hogyan lehet növelni a hasznos élettartamot? Meddig van rá lehetőség? Fenntartható így a maximális üzembiztonság, ami minden üzemeltető felelőssége? Többek között ezekről beszélgettünk Tóth Csaba műszaki koordinációs osztályvezetővel.

Hogyan kell elképzelni a TTP-t?

Maga a TTP egy olyan döntéstámogató modell, amit azért kellett annak idején létrehozni, mert a BKV eszközállománya többségének életkora – főleg a Vasúti Üzemeltetési Igazgatóságnál – meghaladta a tervezett hasznos élettartamát. A gyártói ajánlások alapján ugyanis nincs egyértelmű iránymutatás arra, hogy mi a helyzet akkor, ha egy eszközt a tervezett élettartamán túl kívánunk üzemeltetni. Egy BKV méretű közszolgáltató cég ugyanakkor nem teheti meg, hogy egyszerűen kivonja a forgalomból azokat a járműveit, eszközeit amelyek már meghaladták a hasznos élettartamukat úgy, hogy azok pótlása nincs megoldva. Ez a modell tehát a mérések elvégzésén, azok eredményeinek kiértékelésén alapul, úgy is mondhatjuk: egy speciálisan e célra kialakított program, melynek felhasználásával objektíven elősegíthetőek a továbbüzemeltetéshez kapcsolódó vezetői döntések.

Milyen esetekben lehet hatékonyan alkalmazni?

Alkalmazása széles körű, a hasznos élettartamukat meghaladó korú vasúti járműveknél és az infrastrukturális elemeknél vesszük nagy hasznát. A vizsgálandó eszköz fajtájától függően különféle – tudományosan megalapozott – megállapítások állnak rendelkezésre a modellben, melyek elősegítik a számítások objektív végrehajtását, értékelését. Eltérő módszertan létezik tehát a vasúti járművekre és az infrastrukturális elemekre. A villamos, a fogaskerekű és a MILLFAV járművek esetében alkalmazható a hasznos élettartamot növelő modell. Az infrastruktúra elemek esetében az alábbiakat emelhetjük ki: pályák és az ahhoz tartozó műtárgyak, áramellátási berendezések, felsővezetékek, jelző- és biztosító berendezések, gépészeti berendezések, alagút és mozgólépcsők.

Minden esetben az életkort vizsgálják?

Amikor az adott eszköz elérte a tervezett élettartamát, akkor mindenképpen meg kell vizsgálnunk a modell alkalmazásával. A járművek esetében elsősorban az életkor alapján kerül meghatározásra a hasznos élettartam. A vasúti járművek tervezett életkora jellemzően 30 év, amikor ezt elérik, automatikusan vizsgáljuk a TTP-vel. Kicsit bonyolultabb a helyzet, ha infrastruktúra elemek vizsgálatáról van szó. Vegyünk például egy váltakozó áramú megszakítót: ez esetben nem biztos, hogy az élettartam a mérvadó, hanem meghatározó tényező lehet a kapcsolások száma, vagy a működtetés időtartama (órában számítva), mivel a gyártó is erre méretezi ezeket az eszközöket. Az infrastruktúra elemek tehát nemcsak bonyolultabbak a járműveknél, de lényegesen több tényezőre kell figyelnünk. Gondoljunk például egy vasúti pályára: egy villamospálya külön bontható alépítményre, felépítményre és egyéb szerkezetekre. Itt jóval összetettebb vizsgálatokat kell végeznünk, mint egy vasúti járműnél.

Mi lehet a vizsgálatok eredménye?

A TTP vizsgálatok eredménye háromféle lehet. A legideálisabb lehetőség az, amikor minden érték megfelel a kritériumoknak, tehát beavatkozás nélkül egyszerűen továbbüzemeltethető az eszköz. Más esetben, amikor bizonyos mérési értékek eltérnek az elvárt intervallumtól, akkor protokoll határozza meg, hogy milyen műszaki beavatkozásokat kell végrehajtani ahhoz, hogy továbbra is üzemeltethető legyen. Ehhez már kapcsolódik a gazdaságosság kérdésköre is, hiszen az is lényeges kérdés, hogy ezen beavatkozások elvégzése gazdaságos-e. A harmadik lehetőség az, hogy ha nagyok az eltérések az egyes mérési paraméterek között, vagy olyan jelentős beavatkozást igényelne, hogy már nem lehet gazdaságosan továbbüzemeltetni, akkor az adott eszközt ki kell vonni a forgalomból. Megjegyzem, ilyen az elmúlt időszakban még nem volt a Társaságunknál. Fontos, hogy minden szemponttól függetlenül elsődleges az utas- és forgalombiztonság. Ha akár csak az egyik feltételnek nem felel meg egy eszköz, akkor akármilyen eredményt hozna a TTP, nem üzemeltethető tovább.

Meddig növelhető egy eszköz élettartama?

A program minden esetben 2 vagy 3 év további üzemeltetést biztosít. Ez nem egyszeri alkalmat jelent, hanem azt, hogy 2-3 évente meg kell ismételni a mérést, és ettől függően hozzuk meg a döntést a továbbiakról. Pontos érték a járművek esetében van meghatározva: a modellt kidolgozó szakértői csapat a hasznos élettartam duplájában határozta meg a maximális élettartamot. Egy vasúti jármű esetében korábban szó volt a 30 éves hasznos élettartamról, így ennek a duplájával számolva azt mondhatjuk, hogy 60 évig üzemeltethető maximálisan (a 2-3 éves folyamatos felülvizsgálat mellett). Ezeket a vizsgálatokat az üzemeltető szakterületek önállóan végzik a mérnökök és karbantartók segítségével. Mi koordináljuk a folyamatot, illetve az eredményeket gyűjtjük. Arra is figyelünk, hogy minden mérés el lett-e végezve, amit időszakonként monitorozunk.

Mik a távlati tervek?

Azt mondhatom, hogy a vasút esetében nagyon jól működik a modell, és már az ATÜI is megkeresett minket, hogy tájékozódjon a hasznos élettartam növelő modellünkről. Ők azt vizsgálják, hogyan lehetne átültetni egy heterogén összetételű buszparkra is a jelenlegi protokollunkat. Emellett folyamatosan zajlik azoknak az eszközöknek a vizsgálata is, melyek esetében közeledik a hasznos élettartam vége.

Sándor Béla

JOGI ESETEK
A JOGSEGÉLYSZOLGÁLATRÓL

A munkáltatóval szembeni jogvita kivételével bármilyen jogi kérdésben továbbra is várjuk a kollégák megkeresését. Felhívjuk a figyelmet, hogy a jogsegélyszolgálat igénybevételéhez előzetes bejelentkezés szükséges. Ennek érdekében hívják a Jogi Iroda titkárságát a 06 1 461 6500 /11-233-as telefonszámon. A jogsegélyszolgálat ellátásának helyszíne: a Székház épülete (341-es tárgyaló), ideje: keddi napokon 16:00 és 18:00 óra között.

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

Jogeset:

Napjainkban folyamatosan növekszik a Magyarországon megkötött ingatlan adásvételi szerződések száma, ebből fakadóan a jogsegélyszolgálatra is egyre több ingaltan adásvétellel kapcsolatos megkeresés érkezik a munkavállalóktól. Az egyik ilyen esetben merült fel az alábbi érdekes kérdés, amelynek megválaszolása hasznos lehet a későbbiekben más lehetséges vevő számára is.

Vevő júliusban vételi ajánlatott tett egy júniusban meghirdetett ingatlanra, de kiderült, hogy a kiszemelt ingatlan eladója csak következő év januárjában kíván adásvételi szerződést kötni (ennek oka személyes, a probléma szempontjából nem releváns), addig előszerződés megkötését javasolta az ingatlanra. Természetesen eladó már az előszerződéssel egyidejűleg foglaló megfizetését várta el az ügylet kapcsán, amelynek összege több millió forint lett volna (megjegyzendő, hogy a foglaló szokásos mértéke az ingatlan értékétől is függően, jellemzően a vételár 5-10%-a). Mi lehet a megoldás erre a helyzetre, ha a vevő ragaszkodik a lakás megszerzéséhez, de nem kíván több millió forintot megfizetni érdemi biztosítékok nélkül eladó részére?

Válasz:

Első körben érdemes tisztázni, hogy mi a foglaló valódi jelentése: a polgári jogban a foglaló egy szerződést biztosító mellékkötelezettségként a szerződéskötéskor a kötelezettségvállalás jeleként, a leendő vevő által az eladónak átadott pénzösszeg. Ha a szerződést teljesítik, a vételár a foglaló összegével csökken, ha pedig a szerződés teljesítése olyan okból hiúsul meg, amelyért egyik fél sem felelős, vagy mindkét fél felelős, a foglaló visszajár. A teljesítés meghiúsulásáért felelős fél az adott foglalót elveszti, a kapott foglalót kétszeresen köteles visszatéríteni.

Az előszerződés egy felek által aláírt szerződés, amelynek célja azoknak a feltételeknek a rögzítése, amelyekkel a későbbiek során végleges szerződést kötnek majd egymással. Az előszerződésben foglalt kötelezettségek csak annyiban kötik a feleket, hogy amennyiben annak önként nem tesznek eleget, a másik fél kérheti az ott rögzített kötelezettségek bírói úton való érvényesítését. Ebből következik, hogy az eladó az előszerződésben foglalt kötelezettségek teljesítésére is kötelezhető - bírósági eljárás után -, és a már részére megfizetett foglaló is kétszeresen járna vissza vevőnek, ha az eladó hibájából hiúsulna meg utóbb az adásvétel. A gyakorlatban mégis komoly kockázatot jelentene a vevő részére, ha több millió forintot megfizet „csak” előszerződés alapján az eladó részére. Ennek oka, hogy meghiúsulás esetén a megfizetett foglaló visszafizetésére semmiféle garancia nincsen (a pereskedésen kívül). Külön kockázatot jelent az is a vevő számára, hogy mivel az előszerződés nem kerül benyújtásra a földhivatalhoz, az sem garantált, hogy januárig az ingatlanra nem kerül bejegyzésre jelzálog, végrehajtási jog, vagy szélsőséges esetben az eladó nem adja azt el más vevő részére.

Ebben az esetben azt javasoljuk, hogy a vevő állapodjon meg az eladóval akként, hogy az ingatlan vonatkozásában az előszerződés megkötésekor a vevő csak egy alacsonyabb összeget (1-2%) fizet meg az eladónak a foglalóként meghatározott összegből, és a foglaló fennmaradó részét az adásvételi szerződés megkötéséig ügyvédi vagy közjegyzői letétbe helyezi. A közjegyzői letét általában költségesebb és több időt vesz igénybe, mint a kérdéses pénzösszeg ügyvédi letétbe helyezése, ezért ez utóbbi lehetőséget ismertetjük a vázolt kérdés kapcsán.

Az ügyvédi letét egyfelől egy elkülönített letéti számlán kerül rögzítésre, és az ügyvédek kötelező biztosítással is rendelkeznek az ott elhelyezett összegeket illetően. A letéti szerződésben rögzíteni szükséges, hogy az ügyvédi letétbe helyezett összeg a végleges adásvétel létrejötte esetén az eladót illeti és a vételárba beleszámít, amennyiben pedig az adásvétel az eladó hibájából nem jön létre, visszafizetésre kerül a vevő részére. Így a vevő a pénzét szinte biztosan visszakapja abban az esetben, ha a végleges adásvételi szerződés megkötéséig bármilyen teher kerülne az ingatlanra, vagy meghiúsulna az adásvétel. Ha pedig a vevő nem hajlandó az adásvétel megkötésére, a letétbe helyezett pénz az eladóhoz kerül, hiszen az ügyvéd annak teljesít, aki a letéti szerződésben meghatározásra került jogosultként a megfelelő eset bekövetkezte esetén. Természetesen a fenti esetben is marad némi kockázat: egyfelől az előszerződés megkötésekor megfizetett kisebb összeg mindenképp eladóhoz kerül, annak visszakövetelése csak bírói úton lenne lehetséges. Másfelől a foglaló kétszeresét ügyvédi letétbe való megfizetés esetén sem tudná önkéntes teljesítés hiányában visszakapni, hiszen csak az általa megfizetett pénzösszeg kerül letétbe. Ettől függetlenül ez az a kompromisszumos megoldás, amely kifejezi vevő szándékának komolyságát anélkül, hogy jelentősebb összeg elveszítésére, illetve költséges és hosszadalmas bírósági visszakövetelésére kerülne sor. Megjegyzendő, hogy az ügyvédi letétnek is lehet költsége, amelyet a vevő fizet főszabály szerint az eljáró ügyvédnek.

Jogi Iroda

A LÁTHATATLAN **VÉDELMEZŐ**

Nem látható, nem érezhető, nem tapintható, de mégis ott van. Nem, ez nem egy fejtörő, hanem a Resysten Hungary Kft. speciális bevonata, amivel az utazóközönség számára olyan higiéniai környezetet biztosítunk, ahol védve vannak a különféle kórokozóktól. Mi is ez a technológia valójában, miként, hogyan fejti ki hatását, és miért jelent paradigmaváltást a vírusok és baktériumok elleni harcban? Cikkünkben ezekre a kérdésekre adjuk meg a választ.

Azt sajnos mindenki tapasztalatból tudja, hogy az őszi-téli időszakban hagyományosan megnő a légúti megbetegedések száma. Ebben az időszakban kiemelten fontossá válik a prevenció, a védelem annak érdekében, hogy megelőzzük a baktériumok, vírusok megtelepedését olyan felületeken, amelyekkel az utazóközönség a közlekedés során sűrűbben érintkezik.

A BKV és a Resysten Hungary Kft. együttműködése még 2016-ban kezdődött, amikor első lépésként – kísérleti jelleggel – az M2 és M4 metróvonalak mozgólépcső korlátjain alkalmazták a bevonatot, majd az eredményeket kiértékelve, az M3-as mozgólépcsőket is ellátták ezzel a fejlesztéssel. A közös munka azonban itt nem ért véget, hiszen azóta már a felújított M3-as metrószerelvényeken, valamint a Combinókon is ez a higiéniai bevonat óvja az utasok egészségét.

Miben rejlik az ereje? Ennek a magyar fejlesztésnek, technológiának a sajátossága és hatása abban rejlik, hogy egy úgynevezett fotokatalitikus – mesterséges fénnyel is működő –, fémoxid alapú védőbevonatot képez a felületen, így mintegy 90%-kal csökken a szennyezettség, ezzel a kórokozók megjelenésének az esélye is. Ezt a típusú védőbevonatot, valamint az alkalmazását hosszú és alapos tesztek előzték meg, hatékonyságát SGS laboratóriumi eredmények is igazolták. Emellett a technológia számos hazai kórházban, patikában is jelesre vizsgázott, sikeresen bizonyította a fertőzések visszaszorításában és a kézhigiénia elősegítésében a hatékonyságát.

A védelemi hatása mellett a másik igen komoly előnye a bevonatnak, hogy nem tartalmaz úgynevezett biocid anyagokat. Mivel csak és kizárólag természetes anyagokat tartalmaz, a bevonattal kezelt felületek semmilyen veszélyt nem jelentenek az utasok számára, érintkezés után nem okoznak irritációt, sem allergiás tüneteket, valamint a bevonat nem jut be sem az utasok szervezetébe, sem a bőrbe, sem a légzőszervekbe.

Az innováció, azon belül pedig az új technológiák alkalmazása – a már meglévő védekezési eljárásokkal kiegészülve – teljesen új szintre emeli a kórokozók elleni fellépést, ami által a BKV olyan újgenerációs eszközökkel tudja szavatolni az utazóközönség egészségét, ami elengedhetetlen egy olyan vállalatnál, aminek a szolgáltatását évente átlagosan 1 milliárdan veszik igénybe.

Fenyvesi Máté

TÖBBET, **JOBBAN!**

– A BKV HATÉKONYSÁGJAVÍTÓ INTÉZKEDÉSEINEK BEMUTATÁSA

HOGYAN VEZET A MODERNIZÁLÁS TAKARÉKOSKODÁSHOZ, HOGYAN JAVÍTHATÓ A TELJESÍTMÉNY, A SZOLGÁLTATÁS SZÍNVONALA AKÁR KOMOLYABB ANYAGI RÁFORDÍTÁS NÉLKÜL IS – EZ DERÜL KI ÖSSZEÁLLÍTÁSUNKBÓL.

Társaságunk Igazgatósága 2013-ban döntött arról, hogy társasági szinten indít el olyan projekteket, amelyek célja költségmegtakarítás, bevétel- illetve teljesítménynövelés. A hatékonyságnövelés témájában indított projektek meglehetősen sokfélék és nagyszámúak. Éppúgy léteznek szervezési eszközökkel megvalósítható anyagi ráfordítást nem igénylő intézkedések (pl.: munkarendek felülvizsgálatával a túlórák számának csökkentése), mint alacsony anyagi ráfordítást igénylő, illetve viszonylag rövid idő (1-3 év) alatt megtérülő, például energia-megtakarítást célzó fejlesztések. Az elmúlt évek során azonban számos olyan beruházás is megvalósult, amely – megfelelő, hosszabb távú megtérülés mellett – jelentős ráfordításokat igényelt. A hatékonyságjavító intézkedések sokszor nem éves, kampány jelleggel, hanem folyamatosan, esetenként 5-6 éves időtartamban valósulnak meg, ezért az adott évi hatásuk nem feltétlenül mutatható ki egzakt módon, illetve a korábban elindult programoknak is lehet az adott évre befolyása.

A keletkezett megtakarításokat természetesen vissza lehet forgatni olyan területekre, ahol további, akár rövid, akár hosszútávon jelentkező megtakarítások várhatók, de fordíthatók többek között forráshiányos területeken a műszaki állapotok javítására is.

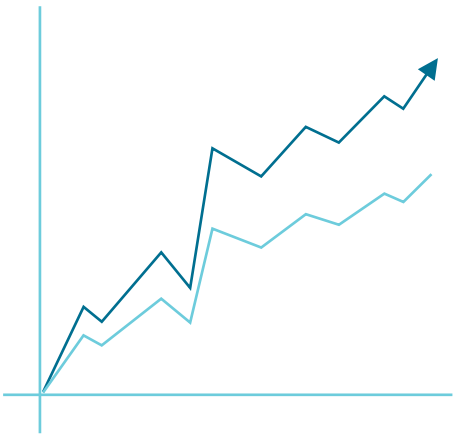
Ismerkedjünk meg – konkrét példákon keresztül – az intézkedések néhány főbb típusával, amelyeknek felsorolása természetesen nem teljes, hiszen az szétfeszítené a magazin kereteit.

Árbevételt eredményező intézkedések

A külső felek számára nyújtott szolgáltatások árbevételt hoznak Társaságunk számára. A 2018. évi bevételben megjelennek például a BKK tulajdonában álló CAF villamosokkal kapcsolatos szolgáltatások, az üzemeltetési- és tárolási díjak. Árbevételt jelent ezen felül az energia-továbbadás is. Tavaly például 11.141.674 kWh villamosenergiát értékesítettünk a BKV hálózatáról. A kiszámlázott többlet összesen 91 millió Ft volt. Ebbe a csoportba sorolható a gázolaj eladás is.

Teljesítménynövekedést eredményező intézkedések

A FORTE rendszer fejlesztése a forgalom-előkészítési folyamatok hatékonyságának javítását



szolgálja. Bár a fejlesztés egyértelmű költségmegtakarítást nem eredményez, a modern informatikai eszközök alkalmazásának köszönhetően könnyebb, gyorsabb, pontosabb a beosztáskészítéssel (utazóforgalmi dolgozók beosztáskészítése, állandó munkarend szerint foglalkoztatottak személyzetvezénylése, Járművezető Beosztási Keret automatikus készítése) kapcsolatos összes tevékenység.

Komoly megtakarítást eredményez viszont, hogy a síncsiszolás (2015 óta) és a sínhegesztés (2018 óta) szolgáltatását nem külső féltől veszszük igénybe, hanem saját hatáskörben végezzük. Ez 2018-ba több mint 120 millió forintost megtakarítást jelentett Társaságunknak.

Költségmegtakarítást eredményező intézkedések

Egyre több járművünk belső üvegfelülete, burkolata kap karcolás és graffiti elleni védőfóliát (2018-ban például az M3 felújított szerelvényei). Rongálás esetén a fólia gyors, és költséghatékony helyreállítást tesz lehetővé.

A szimulátorok alkalmazásával a járművezető képzés területén lehet takarékoskodni. A számítógépes programok fejlesztésére szánt befektetés megtérülésének ideje minden egyes újabb vonal digitalizálásával tovább csökkenthető.

Energetikai intézkedések

A projektek között számukat és jelentőségüket tekintve egyaránt fontos helyet foglalnak el az energiamegtakarítást célzók, amelyeket a VÜI Energetikai Osztálya fog össze. Az energiafogyasztás költsége a Társaság üzemi ráfordításainak közel 13%-át teszi ki. Ezen a területen – nagysága miatt – a költségek jelentősen visszafoghatók, komoly megtakarítás érhető el a felhasznált energia mennyiségének csökkentésével, az elavult rendszerek modernizálásával, korszerű technológiai megoldások alkalmazásával. Az ISO 50001 cselekvési tervének megfelelően az Energetikai Osztály szakemberei folyamatosan, ütemezetten végzik a telephelyek energiaauditjait, amelyek keretében felmérik az energia-megtakarítási lehetőségeket és további energiahatékonysági javaslatokat fogalmaznak meg.

Az elmúlt évben is a BKV több telephelyén, végállomásán, állomásán zajlott nyílászárócsere (pl.: Kőér utcai járműtelep, MILLFAV járműtelep, Óbuda és Dél-pesti autóbuszgarázs), fűtéskorszerűsítés (pl.: Száva és Szépilona kocsiszín, Galyatető pihenőhely), világításkorszerűsítés (pl.: M2 metróvonal nyolc állomása, Kelenföldi autóbuszgarázs). Ezek a beruházások mind csökkentik a felhasznált villamosenergia illetve földgáz mennyiségét, és ezzel együtt a környezeti terhelést is.

Látványos, a kor környezettudatos szemléletének megfelelő fejlesztés a megújuló energiaforrásra támaszkodó 50 kW-os napelem rendszer telepítése az Akácfa utcai székház tetején. A 2018. júniusi üzembe helyezés óta közel másfél millió forintos megtakarítás köszönhető a napelemeknek. Szintén az elmúlt évben telepítettek egy 90 nm-es napkollektor rendszert a Dél-pesti autóbuszgarázsba, ami a telephely meleg víz ellátását segíti, amellyel az arányosított éves várható megtakarítás az 5 ezer m^3 földgáz mennyiséget is elérheti.

Az energiamegtakarítást szolgáló intézkedések sikerét nem csak a pénzügyi mutatók jelzik, hanem a külső elismerések is. A BKV 2014 óta – sikeres pályázatainak köszönhetően – minden évben díjazottként szerepel a Virtuális Erőmű Programban, 2018-ban ismét Energiatudatos Vállalat címet kapott leányvállalatával, a BKV VJSZ Kft.-vel együtt.

Kárpáthegyi Bálint

A SÍNCSISZOLÓK ÉS HEGESZTŐK VILÁGA

A rövid követési idő, a kis ívsugarak, az automata vezérlés egyazon pontokon jelentkező ismétlődő erőhatásai és a járművek által keltett ciklikus dinamikus igénybevételek sokféle károsodást okoznak a sínekben. Közlekedésbiztonsági és gazdasági hatások miatt a pályahibák megelőzése, illetve a már bekövetkezett hibák leghatékonyabb módon történő elhárítása az infrastruktúra üzemeltetők egyik legnagyobb feladata. A síncsiszolás mellett – amelyet már negyedik éve végzünk saját hatáskörben – tavaly óta már a sínhegesztést sem külső partnertől rendeljük meg.

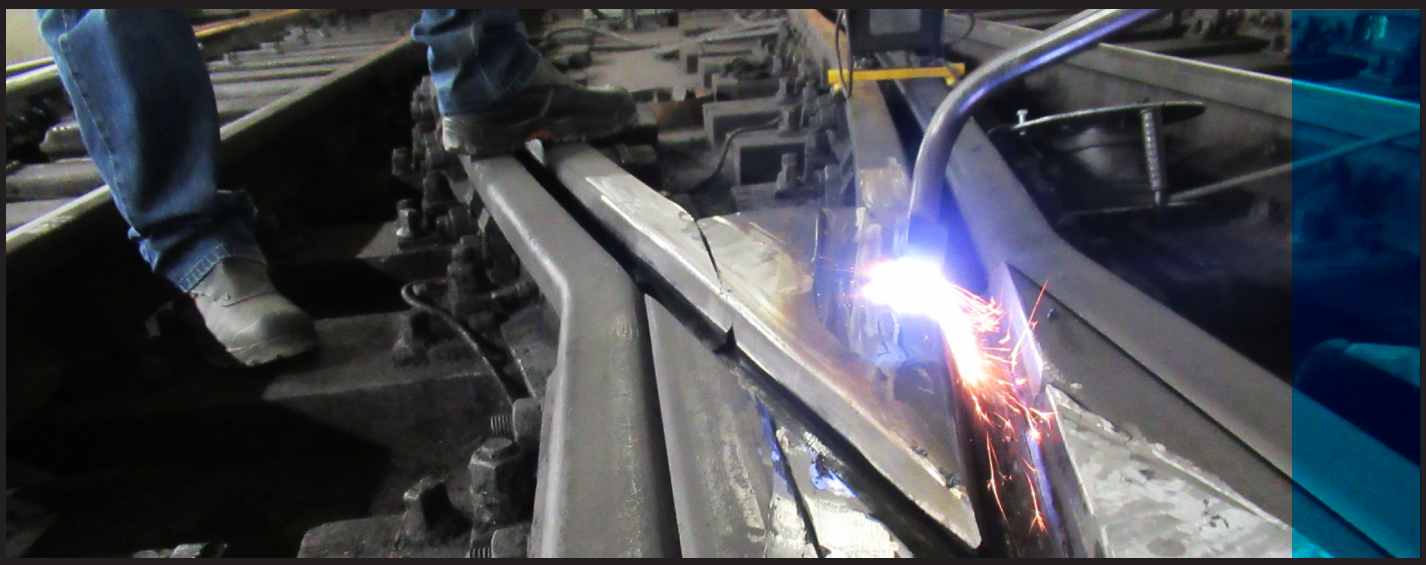
A saját erőből végzett síncsiszoló, és -hegesztő feladatok 2018-ban már több mint 120 millió forintost megtakarítást jelentettek Társaságunknak. A költségmegtakarításon túl előny még, hogy a szükséges erőforrások folyamatosan rendelkezésre állnak, nem vagyunk kitéve a külső partner kapacitásának, így az előre nem látható meghibásodások szervezettebben, gyorsabban kezelhetők. A saját tulajdonú géppel megvalósuló síncsiszolás a tervezhető pályakarbantartás következtében növeli a sínek élettartamát, növeli az utaskomfortot, csökkenti a zajhatásokat. Az évente számított megtakarítás alapján a beruházási költség tervezetten 6-7 év alatt megtérül. 2018-ban összesen 73 744 vágányméter csiszolása valósult meg.

A sínhegesztés a pályahálózaton bekövetkező hibák javítását és a sínek megelőző jellegű karbantartását szolgálja. A saját hegesztői egység felállításával a saját hatáskörben, 15-20%-kal alacsonyabb költségszinten ellátott sínhegesztés kiszámíthatóbb ellátást eredményez. A vasúti sínek kötő- és javító hegesztését nem üzemben, hanem a villamos és metró pályában végezzük, ezért a sínhegesztési tevékenységhez szükséges minden felszereléssel ellátott műhelykocsikat használunk. A műhelykocsiban megtalálható mind a bevont elektródás kézi ívhegesztéshez, mind pedig az önvédő porbeles ívhegesztéshez, valamint a hegesztés előkészítéséhez és utómunkálataihoz szükséges összes felszerelés. A nagyobb volumenű munkákat közös helyszíni bejáráson egyeztetjük, és döntünk az egyes sín- és kitérő alkatrészek felhegesztéséről és annak üteméről, kivitelezhetőségéről.

Hradszki Róbert

A hegesztés felmérését látjuk. A képen egy kivölgyelődött sínszakasz látható, amelynek futófelületi geometriája 1,6 mm-rel tér el a vízszinteshez képest – ez már eléri a beavatkozási határt. A javítást a sínfej futófelületére helyezett úgynevezett differencia hegesztéssel végezzük el.

A második képen felület-előkészítés zajlik: a hegeszteni kívánt alapanyagot a hegesztés megkezdése előtt fémtisztára, és a megfelelő geometriára alakítjuk sarokcsiszoló használatával.



Ez itt az előmelegítés: a legtöbb vasúti sínacélt a hegesztés előtt 350°C-os hőmérsékletre elő kell melegíteni.

A hegesztés az ívgyújtási folyamattal kezdődik.

Az ötödik képen bevont elektródás kézi ívhegesztéssel a kitérők javító-felrakó hegesztése zajlik.

A hegesztés közben készült varratok a készre munkálás előtt.

A hegesztési varrat sínprofilhoz való igazítása sínprofil köszörűvel történik.

A munkafolyamat utolsó fázisa: a varrat szemrevételezéses és geometriai egyenességének ellenőrzése.

ÚTINAPLÓ KÍNÁBÓL
– 1. RÉSZ – PEKING

A KTE szervezésében vettem részt egy Peking – Xian – Sanghaj körutazáson. A programok során számtalan olyan történelmi helyszínen jártunk, amelyekről minden információ, adat elérhető, így inkább csak néhány érdekességet szeretnék megosztani az olvasókkal. A 10 napos kaland első része következik.

Hosszú fárasztó utazás után érkeztünk Pekingbe, ahol busszal vitték a csoportot az egyes programok, látványosságok helyszínére. A városban mindenhol rengeteg a zöldfelület; az utak szélén, két úttest között vagy a felüljárók alján mindenhol rózsák, bokrok virágoznak, és minden szabad területet parkokká alakítanak, amelyek jól ellensúlyozzák a betonrengeteget. Pekingben egy-egy lakóparkban 8-10 darab 25-30 emeletes toronyház áll, ilyen lakóparkból több mint száz van, némelyikben akár 150.000 ember is él. A lakóparkok zártak, kerítés veszi körül és elektronikus beléptetőrendszer valamint őrszolgálat biztosítja, hogy idegenek ne juthassanak be. A lakóparkok között még sok helyen állnak a régi, nyomortelepeket idéző, az 1930-as, '40-es években épült düledező viskók is. A városból kijutva érkeztünk a Nagy Fal egyik turisták és kínai emberek által is gyakran látogatott szakaszához. Iszonyú meredek lépcsőket kellett megmászni, de megérte!

Pekingbe visszatérve előbb elvittek minket egy jade-manufaktúrába, ahol kézzel csiszolták a különféle színű és méretű jade szobrokat, ékszereket. Majd a Szellemek útja következett, amely majdnem 7 km hosszú, két oldalán páros kőszobrokkal. Az ülő állatok a tiszteletet, az állók a védelmet jelentik. Az emberalakok különböző minisztereket, katonákat ábrázolnak. Kétoldalt hatalmas, gyönyörű park terül el, benne néhol pihenőhellyel, óriási terekkel.

Másnap a több ezer hektáros Ég Templománál kezdtük a túrát, amelynek egyes részei szimbolikus jelentőséggel bírnak. A hosszú, háromvagy ötkapus falakkal szabdalt sétányokon még a császárok is gyalog jártak. Itt található az Imádságok Csarnoka, a Mennyek Terme és a háromszintes kör alakú lépcsőzetes oltár. És mivel a kínaiak nagyon szeretik a 9-es számot, az oltáron minden lépcső 9 fokos, korlátján 3-3 oszloppal és minden két lépcső között szintenként (fentről lefelé) 9-18-27 oszlop található.

A világ legnagyobb terét, a Tienanmen teret szinte mindenki ismeri. Középen Mao Ce-tung mauzóleuma található, de itt van a Nemzeti Múzeum és a Nép Hőseinek emlékműve is. A térre egy aluljárón keresztül lehet feljutni, körülötte kordonok állnak. Mindenfelé katonák, rendőrök cirkáltak, minden irányból kamerák figyeltek, mikrofonnal szerelt mikrobuszok köröztek körülöttünk.

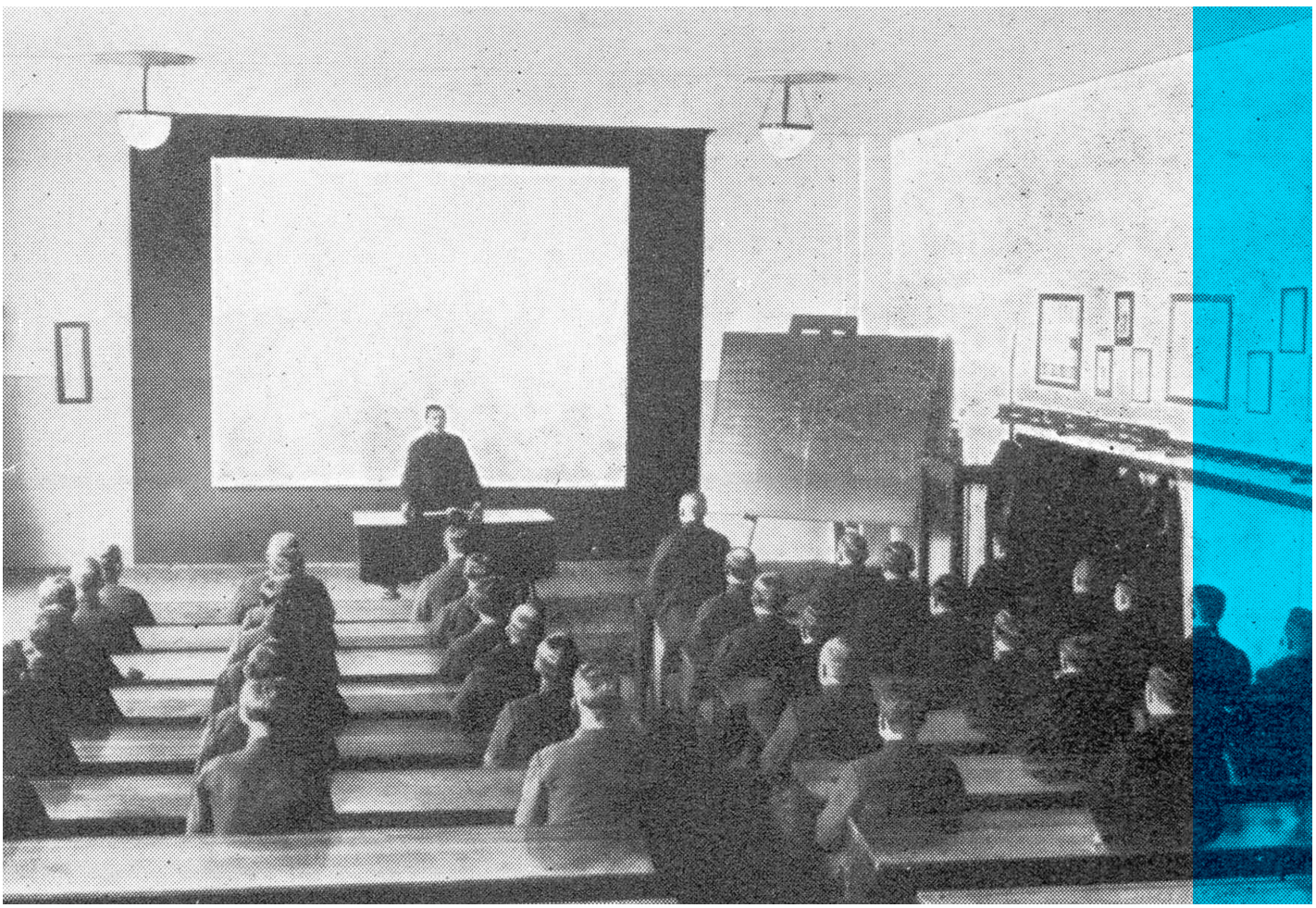
A térről nyílik a Tiltott Város Déli bejárata, amely 9999 helyiségből áll, a belső tér egy óriási labirintusnak hat. A bejárathoz közeli udvarok, épületek jelentették a császári család életterét, hátrébb pedig a császár ágyasai voltak elszállásolva – volt belőlük ötszáz. Minden ágyasát maga választotta ki a császár, de volt olyan lány, akivel élete során egyszer sem hált... Végül megnéztük még Peking utolsónak megmaradt, azóta műemlék¬védelem alá tartozó központi hutongját: egy-egy kis rezidencia egy kb. 200 négyzetméteres udvarházat jelentett. Az utcáról a kapun keresztül egy belső udvarban találja magát az ember, onnan lehetett bemenni a különböző tájolású helyiségekbe. A bejárati kapuk szemöldökfájából kinyúló gerendavégek utaltak az ott lakók anyagi helyzetére – minél több gerendavég látszott a kapu felett, annál gazdagabb volt az a család. Riksába ülve jártuk be a negyedet, amely máig őrzi eredeti hangulatát, jellegzetességeit.

Folytatása következik!

Buday Ágota

DOLGOZNI
CSAK PONTOSAN, SZÉPEN…

A FŐVÁROSI KÖZLEKEDÉSI DOLGOZÓK PÁLYAALKALMASSÁGI VIZSGÁLATA ÉS KÉPZÉSE



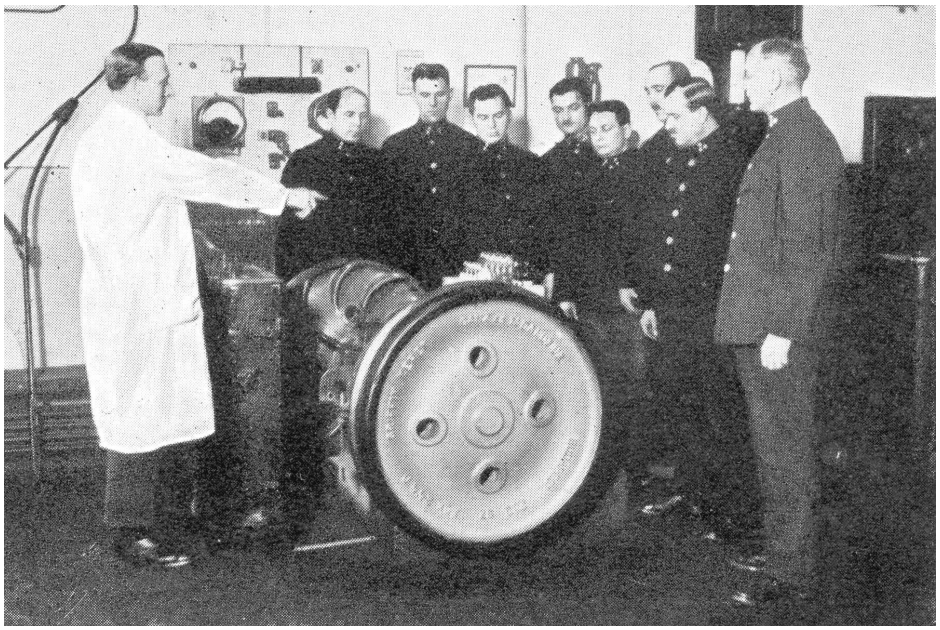
A budapesti közösségi közlekedés járművezetőinek a kezdetektől fogva szigorú pályaalkalmassági vizsgálatokon kellett átesniük, amelyek során a legújabb tudományos módszereket és a legmodernebb eszközöket alkalmazták. A növekvő elvárások, a fokozottabb biztonsági követelmények, a bonyolultabb műszaki technológia hatására egyre nagyobb hangsúlyt fektettek az oktatásra is. Napjainkban a BKV járművezetőinek kötelező időről időre továbbképzéseken részt venniük, illetve számot adni tudásukról.

Új tudományágak, úttörő eszközök a pályaalkalmassági vizsgálatok szolgálatában

Már az első közlekedési társaságoknál is megjelent, de a Budapesti Székesfővárosi Közlekedési Részvénytársaságnál, a BSzKRt-nál kapott igazán kiemelt szerepet a járművezetők pályaalkalmasságának vizsgálata. Korán felismerték a fizikai és pszichikai felkészültség jelentőségét az intenzív igénybevétellel – közlekedési szabályok betartása, időjárási viszontagságok, utasokkal való konfliktusok, késő estébe nyúló munkavégzés – járó, rohamos ütemben fejlődő városi forgalomban. 1925-ben a BSzKRt – külföldi tanulmányok és minták alapján – Európa egyik legkorszerűbb pszichotechnikai intézetét állította fel a kőbányai telepén. Az intézmény a következő években új, saját fejlesztésű berendezések sorával is bővült. A vizsgálatok segítségével még a szolgálatba állítás előtt, a nagyobb károkozásokat elkerülve ki lehetett szűrni a forgalmi munkavégzésre alkalmatlan jelentkezőket. Úttörő módszerekkel, mérőeszközökkel és tesztekkel mérték fel a fizikai erőnlétet, az érzékszervek, a látás és a hallás működését, a reflexeket, a koncentráció, a gyors reakció, döntés és figyelemmegosztás képességét, az intelligenciát és a pszichikai állapotot. A testi kondíciók, a munkabírás elemzése például a jelentkező saját testsúlyán alapuló emelőszerkezettel történt, a reakcióidő értékelésére pedig egy regisztrálókészülékkel összekötött fényjelzőtáblát, valamint vasútmodelleket is használtak. A hasonló típusú felmérések a következő évtizedekben is részét képezték a forgalmi dolgozók kiválasztásának. A II. világháború során ugyan súlyos károk érték az intézetet is, 1960-tól helyreállítva, a Fővárosi Villamosvasút, az FVV kötelékében folytatta tevékenységét.

KRESZ a lelke mindennek

A BSzKRt. a járművezetők alapos és szakszerű kiképzésére is nagy gondot fordított. Újpesten, a BUR-vasút telephelyén négy – köztük két nagyméretű, százötven férőhelyes – tanteremből



álló, jól felszerelt, többek között álló- és mozgóképes vetítőgéppel ellátott oktatási központot hozott létre. Még a BKV alatt is fennálló intézményben végezték a villamoskocsi-vezetők elméleti és gyakorlati képzését. Itt sajátították el a tanoncok első lépésként a közlekedési szabályokat, a szolgálati utasításokat, a jelzőberendezésekkel, a közlekedési hálózattal, a főváros nevezetességeivel kapcsolatos, továbbá a balesetvédelmi és az elsősegélynyújtáshoz szükséges egészségügyi ismereteket.

A gyakorlati oktatás első része a járművek szerkezetének, berendezéseinek (motor, fékrendszer, jelzőkészülékek) vizsgálatából, korszerű szimulációs eszközök, oktatómodellek, terepasztalok tanulmányozásából állt. Ezt követően ülhettek csak a jelöltek – először a telephelyen, majd oktatói felügyelet alatt a forgalomban is – az utasok nélkül közlekedő tanonckocsira. A hathetes tanfolyamot házi, illetve hatósági vizsga zárta. Az önálló munkavégzés – ahogyan később az új vonalra történő beosztás is – csak egy tapasztalt vezető mellett eltöltött néhány napos utasforgalmi gyakorlat után következhetett. A kocsivezetőknek minden évben továbbképzésen, időközönként pedig ismételt vizsgákon kellett részt venni. A sikertelenül vizsgázók és a hosszabb ideig szolgálatot nem teljesítők pótoktatásban részesültek. Minden vizsgát és vonaljogosultságot a társasági „Kocsivezetői igazolványba" jegyeztek fel. A villamos- és trolibuszvezetők képzése az FVV-nél és a BKV-nál is hasonló módon és struktúrában, házi tanfolyamok keretében történt. A BKV-nál az oktatás és továbbképzés a társaság Forgalmi Tanintézetének felügyelete alá került.

Az autóbuszvezetőket is saját tanfolyamok keretében képezték ki, de itt a jelentkezés előfeltétele volt a hivatásos autóbuszvezetői engedély vagy hivatásos személy-, illetve tehergépjármű-vezetői igazolvány megléte legalább kétéves, 3,5 tonnás vagy ezen felüli tehergépkocsi-vezetői gyakorlattal. A Fővárosi Autóbuszüzem, azaz a FAÜ és sokáig a BKV is a Mező Imre úti garázsában működtette a buszvezetők sofőriskoláját. A pályaalkalmassági vizsgálatokat három hónapos tanfolyam, majd házi és hatósági vizsga követte. Csuklós vagy hegyi vonalon közlekedő buszt csak külön típusismertető tanfolyam után lehetett vezetni.

A metró vezetőinek oktatása az FVV-től áthelyezett villamos- és trolibuszvezetők átképzésével kezdődött. Az első csoport a moszkvai metrónál sajátíthatta el a szakma rejtelmeit. A hat hónapos budapesti tanfolyamra 30 év alatti, érettségizett fiatalok jelentkezhettek. A földalatti munkavégzés speciális követelményei, a fokozott zaj- és monotóniatűrés miatt a legszigorúbb pszichológiai és orvosi pályaalkalmassági vizsgálatokon kellett átesni. A tanfolyam és a sikeres vizsga után a hallgatók segédvezetőként helyezkedhettek el. A segédvezető egyéves tapasztalat és egy újabb három hónapos tanfolyam után léphetett elő motorkocsi-vezetővé.

Maximális felkészültséggel

Napjainkban a BKV-nál az országos és az európai uniós szabványoknak megfelelően a járművezetői felvételhez alapfeltétel az egészségügyi, pszichológiai alkalmasság, PÁV II. pályaalkalmassági vizsgájának a megléte, amelyeket a későbbiekben időszakosan meg kell újítani.

Autóbuszvezetők esetében Gépjárművezetői Képesítési Igazolvány (GKI), „D" kategóriájú jogosítvány és minimum kétéves, legalább 3,5 tonnás tehergépkocsin vagy autóbuszon szerzett vezetési gyakorlat szükséges. „D" kategóriával a BKV-s jellegzetességeket – házi szabályzatok, forgalmi utasítások, járműtípusok, munka- és tűzvédelmi ismeretek – kell elsajátítani, majd házi minősítő vizsga és háromnapos munkamódszer-átadó felügyelete mellett menetrend szerinti járaton végzett vezetési gyakorlat szükséges. „C" típusú jogosítvány birtokában a magasabb kategória megszerzésére a társaságnál is van lehetőség tanulmányi szerződés keretében. A BKV által kiadott „Igazolás"-ba kerülnek bejegyzésre a típusvizsgák és a kétévenkénti minősítő vizsgák.

A Társaság a többi ágazat esetében is saját tanfolyamokat indít, amelyek időtartama alatt a tanulók bérezésben részesülnek. A szakképesítés legfontosabb követelményei: a KRESZ vonatkozó szintje, társasági utasítások, járműműszaki, infrastruktúra, vezetési és személyszállítási ismeretek. A villamosvezetők képzése 3,5 hónap elméleti és ugyanennyi gyakorlati oktatásból, hét egymásra épülő modulból áll. A vezetési gyakorlat utasokat nem szállító tanulójáraton történik. A sikeres vizsgát tevő tanuló trolibusz esetében „TR", villamosnál „V" kategóriára érvényes vezetői engedélyt kap, a társaság pedig igazolást állít ki. Önálló vezetésre az jogosult, aki a vizsgát, illetve a típusvizsgát követően – új vonalon és nem rendszeres munkavégzés esetén is – a belső utasításokban meghatározott ideig munkamódszer-átadó mellett gyakorolja a járművezetést.

Vidák Judit

■LLÉGÁK!

IDÉN KARÁ-

CS●NYKOR IS SZERET-

NÉNK SEGÍTENI AZ●KNAK

A MUNKATÁRSAINKNAK, AKIK

NEHÉZ ANYAGI K●RÜLMÉNYEK

K●Z●TT ÉLNEK. EZÉRT ISMÉT GYŰJTÉST

SZERVEZÜNK: TART●S ÉLELMISZERT, ÉDESSÉ-

GET, TISZTÁLK●D● ÉS TISZTÍT●SZEREKET VÁ-

RUNK. KÉRJÜK, AKI MEGTEHETI, EGY-EGY KARÁCS●-

NYI CS●MAGGAL SEGÍTSEN, ÉS AJÁNDÉKÁT H●ZZA BE

2019. DECEMBER 2-IG AZ AKÁCFA UTCAI SZÉKHÁZ 512-ES VAGY

513-AS IR●DÁJÁBA. SEGÍTSÜNK, H●GY AZ ÜNNEPVÁRÁS MINDEN-

KINEK KELLEMES ÉS G●NDTALANABB LEGYEN!

JELMONDATUNK

A RÉGI: SOK KICSI

SOKRA MEGY!

Tájékoztatási Osztály

EGY MODERN-KORI **GLADIÁTOR**

– ALIAS GODZILLA, A BKV ERŐS EMBERE

A 24 ÉVES KARÁCSONDI ERIK, AZ M4 METRÓ MŰSZAKI ÜGYELETESE MÁJUS VÉGÉN ERŐEMELÉSBEN MAGYAR CSÚCSOT DÖNTÖTT, AMIKOR A SPECIÁLIS EMELŐRUHA NÉLKÜLI VERSENYEN – ÖSSZETETTBEN – MEGHALADVA A BŰVÖS 1000 KG-OT, 1015 KG-OT ÉRT EL. AZ EREDMÉNY A 365 KG-OS GUGGOLÁS, A 280 KG-OS FEKVE NYOMÁS ÉS 370 KG-OS FELHÚZÁS TELJESÍTÉSE ALAPJÁN ALAKULT KI.

Milyen út vezetett eddig a nagyszerű eredményig és mikor kezdtél el versenyezni?

Egy átlagos, bár dagi srác voltam, de általános iskolában a súlyom miatt (hetedikben 110 kg voltam) a testnevelés órákon sokat szenvedtem az atlétikával. Dobásban ugyan túlszárnyaltam a többieket, de ez nem tűnt fel igazán senkinek... A nyolcadik osztály utáni nyári szünetben kezdtünk el edzeni az egyik barátommal a szülei garázsában egy kondigépen. Kitartóan edzettem és évről-évre erősebb lettem – ezt már mások is észre vették. Végül egy barátom javasolta, hogy próbáljam ki az erőemelést. Az erőemelésről azt kell tudni, hogy a súlyemeléstől eltérően – amelyhez dinamikus erő kell – ebben az esetben statikus erőre van szükség, mivel ez utóbbi 3 gyakorlatból áll: guggolás, fekve nyomás és felhúzás. Ha jól emlékszem, olyan 2010 körül, 15-16 éves koromban volt az első versenyem.

Jól értem, különböző súlycsoportok vannak?

A verseny nemek, testsúly- és életkor szerinti csoportokba osztva zajlik, az alsó korhatár 14 év, felső korhatár viszont nincs. Például az úgynevezett Master I-II-ben 40-60 éves korig, a Master III-ban 60 éves kortól felfelé – korhatár nélkül – lehet versenyezni.

Sokat jársz versenyekre? Kik szoktak elkísérni?

Tavaly 12 versenyen voltam. Idén ugyan kevesebben, de a májusi erőemelő eredményem alapján meghívtak Ausztráliába, Melbournebe egy gálaversenyre, amelyen a világ 12 legjobb erőemelő sportolója mutatkozik be! Előtte még megyek Litvániába, a világbajnokságra. Az edzőm és a segítőim utaznak velem, de édesapám és a barátai is ott szoktak lenni. A mostani edzőmmel 2 éve dolgozom együtt, segít mindenben, bármi gondommal, bajommal fordulhatok hozzá. De ezt egyedül nem is tudnám csinálni.

Az „erős ember” sportágban is jeleskedsz 2015 óta, miben más egy ilyen verseny?

Ezeken az eseményeken nagyon fontos, hogy – miközben hatalmas tömegű tárgyakat emelünk vagy húzunk el – a bemutató elég látványos legyen, hiszen az elődeink a cirkuszi erőemberek voltak. Az egyik leghíresebb „erőszakos” a XIX. században élt kanadai Angus MacAskill volt. A sportág legismertebb számai: a kőgolyó emelés, a szikla emelés, a kamion-húzás, a farönk-nyomás, a koffercipelés, az autótalicskázás. Nekem leginkább a nyomószámok jönnek be, mint a farönk nyomás, a sziklanyomás, de gyakorlatilag bármilyen tárgy jöhet. A legtipikusabb műsorszám neve az Apollon axell nyomás – ez az eszköz olyan, mint egy súlyzó, de rúdjának normál átmérője 50 mm.

Mennyit és hogyan edzel mostanában?

Heti 3-4 alkalommal edzek. Például kőgolyót rakok fel különböző magasságú állványokra, ezek általában 120-190 kg közötti tömegűek. Megjegyezném, hogy a férfiaknál a legkisebb golyó a 95 kg-os. Az edzéskor szem előtt tartom, hogy a fokozatosság a legfontosabb, tehát lépésről-lépésre kell haladni, de azt is tudom, hogy kitartással sok mindent el lehet érni.

Mik a távolabbi és a közelebbi céljaid?

Szeretnék eljutni a világ legerősebb embere döntőbe és a bajnokok ligájába. Az erőemelésben pedig az 1100 kg fölötti eredményt szeretném elérni. Mindezt 3-5 éven belül jó lenne teljesíteni, de ha korábban sikerül, az sem baj.

Mit javasolsz annak, aki a nyomdokaidba akar lépni?

Nincs csodamódszer, a legrégebbi és legegyszerűbb dolgok működnek a legjobban. Ha valaki erős akar lenni felhúzásban, a padlóra húzást vagy a tőkéről húzást gyakorolja. Mindenkiben benne van a lehetőség. Azt gondolom, olyan nincs, hogy az ember semmilyen sporttevékenységben sem leli örömét, hogy valamiben ne lenne jó. Igaz, nem lesz mindenkiből élsportoló, de nem is ez a lényeg.

Konyher Mária Terézia

Godzilla?
- Az első versenyemen gyakorlatilag mindent lebontottam, ami az utamba került, estem-keltem, épp úgy viselkedtem és úgy is néztem ki, ahogy a filmbéli Godzilla. Egyszer még a lengőkereket is beállítottam a földbe, de még a vezetőbíró is veszélybe került, majdnem agyondobtam a kalapáccsal, mivel rosszkor engedtem el nem fölfele szállt, hanem előre. De mindenki nyugodjon meg, ma már jobban célzok!

A BKV **ARCAI**

IDŐSZAKI KIÁLLÍTÁS A FÖLDALATTI VASÚTI MÚZEUMBAN

Júniusban, a Múzeumok Éjszakája alkalmából új időszaki kiállítás nyílt a BKV Deák téri Földalatti Vasúti Múzeumában. A tárlat a fővárosi közösségi közlekedés személyzetének, a BKV és a jogelőd társaságok járművezetőinek, kalauzainak, ellenőreinek egykori és mai tevékenységével ismertet meg. Egyenruhák és különféle tartozékaik, mindennapi munkaeszközök, személyes dokumentumok, társasági szabályzatok, fényképek, plakátok, hirdetmények és számos egyéb történeti emlék segítségével tekinthetjük át a forgalmi dolgozók feladatkörét, de bepillantást nyerhetünk a munkaerő-toborzás, kiválasztás és oktatás folyamatába is. A kiállítás év végéig látogatható, szeretettel várunk minden érdeklődőt!
(Cím: Deák téri aluljáró, nyitvatartás: kedd-vasárnap 10:00-17:00)

Vidák Judit

A BKV egykori arcai fogadják a látogatókat

Járművezetők régen és ma

Nálunk Ön kormányozhat! A kiállításon az autóbusz-vezetést is kipróbálhatjuk.

A járművezetők oktatásába is betekintést nyerhetünk

Utastájékoztatási anyagok

FÖLDÖN ÉS A **LEVEGŐBEN**

Július első hétvégéjén a Légiközlekedési Kulturális Központ (LKK) és társaságunk közös szervezésében első alkalommal került megrendezésre a Ferihegyi Ikarus találkozó az Aeroparkban, ahol a BKV Ikarus gyártmányú autóbuszai mellett az LKK MALÉV-es korszakot idéző járművei és más unikális példányok is megtekinthetők voltak.

A kétnapos rendezvényt Szedlmajer László vezérigazgató-helyettes és Somogyi-Tóth Dániel, az LKK alapító ügyvezetője közösen nyitották meg, majd csatlakoztak az azt követő pódiumbeszélgetéshez, amelynek résztvevői számos érdekes történettel gazdagították a hallgatóságot.

A találkozón az Autóbusz és Trolibusz Üzemeltetési Igazgatóság különleges autóbuszflottája egyedülálló módon közel teljes példányszámban képviselte társaságunkat. Az autóbuszok mellett az Aeroparkban természetesen a történelmi repülőgépek megtekintésére is lehetőségük volt a látogatóknak.

A járműkiállítás mellett az Aeropark és Ferihegy 1. között folyamatos élménybuszozáson is részt vehettek az érdeklődők, valamint az LKK autóbuszaival reptérlátogatásra is lehetőség volt, délután pedig a világ egyetlen repülőképes Li-2-esével tett sétarepülés tette felejthetetlenné az előzetesen regisztráltak hétvégi programját.

A találkozó az Autóbusz és Trolibusz Üzemeltetési Igazgatóság belvárosból induló MALÉV arculatú autóbuszaival is megközelíthető volt.

Gulán András

A képek az LKK engedélyével kerültek felhasználásra

ÖSSZEGYŰLTEK A **LEGJOBBAK!**

Idén május végén Miskolcon találkoztak az ország legjobb tömegközlekedési járművezetői, hogy összemérjék tudásukat. Magyarország szinte minden szolgáltató társasága képviseltette magát, a régiós közlekedési központok és a városi közlekedésben szolgáltatók egyaránt nevezték kollégáikat a két napos versenyre. A borsodi megyeszékhelyen 15 közlekedési társaság 46 kétfős csapata (30 autóbusz, 7 trolibusz, 9 villamos) mérte össze tudását. A vetélkedő megrendezéséhez a BKV is segítséget nyújtott, ugyanis május 31-én mi voltunk házigazdái a trolibusz gyakorlati versenyének.

A BKV-s színekben versenyzők (4 autóbusz, 3 trolibusz és 3 villamos csapat) a kísérőkkel együtt május 31-én, pénteken különjárati autóbusszal utaztak a Miskolci Egyetemre, amely otthont adott a megnyitónak és az elméleti versenyeknek.
Délután Juhász János, az MVK Zrt. üzemgazdálkodási és szolgáltatási igazgatója köszöntötte a csapatokat, majd megnyitotta a XXII. Országos Járművezetői Versenyt. Az első versenyszám az elméleti feladatok végrehajtása volt. Hasonlóan a tavalyi évhez, idén is – a közlekedési társaságoktól, így a házigazdától is – független intézmények (Nemzeti Közszolgálati Egyetem, Közlekedéstudományi Intézet) állították össze a KRESZ, illetve az ágazati szakmai feladatsort.
A tesztek befejezése után mindenki izgatottan várta, hogy Dr. Major Róbert rendőr ezredes, a Nemzeti Közszolgálati Egyetem docense ismertesse a helyes megoldásokat. Az első nap programja ezzel még nem ért véget, a versenyzők és a meghívottak a házigazdák által szervezett fogadáson vettek részt, majd ezután foglalta el szálláshelyét a BKV-s csapat.

A verseny szombat reggel a Miskolci Városi Közlekedési Zrt. telephelyén folytatódott. Az autóbuszvezetők számára felépített két egymástól különböző rutinpálya, és a villamosvezetők ügyességi pályájának bemutatása után kezdődhetett a megmérettetés. A csapatok mindkét tagjának teljesítenie kellett a gyakorlati pályát (autóbusz kategóriában sorsolás döntötte el, hogy melyik csapattag, melyik pályára került). A trolibusz versenyzők már korábban összemérték tudásukat Budapesten, így részükre a házigazdák fakultatív programot biztosítottak.
Kora délután befejeződtek a gyakorlati versenyek, mindenki izgalommal várta az eredményhirdetést.

Az eredményhirdetés során több alkalommal dobogóra szólították kollégáinkat, jóleső érzés volt BKV-snak lenni.

- Trolibusz kategóriában I. helyezett lett az Őri Attila, Kovács József páros, míg II. lett Ordos Ildikó és Barta Viktor
- Autóbusz kategóriában II. helyezést ért el Haibach János és Szebeni Attila, míg III. lett a Szakács Péter, Varga Zoltán páros
- Villamos kategóriában negyedik helyezést ért el Pohl Balázs, Kozák Attila páros

A szervezők által biztosított tiszteletdíjak mellett partnerbiztosítóink (Generali Biztosító Zrt., Uniqa Biztosító Zrt.) értékes ajándékokkal jutalmazták a legjobb BKV-s versenyzőket.

A verseny zárásaként Demeter Péter vezérigazgató köszönte meg a nemes versenyzést a csapatoknak, gratulált a legjobbaknak.

Berhidi Zsolt

Trolibusz kategória I. helyezett balról jobbra
Kovács József - Őri Attila

Trolibusz kategoria II. helyezett
Barta Viktor - Ordos Ildikó

Autóbusz kategória II. helyezett balról jobbra
Szebeni Attila* - Haibach János

Autóbusz kategória III. helyezett balról jobbra
Varga Zoltán - Szakács Péter

**Az előző lapszámba helytelenül Szebeni András jelent meg, melyért elnézést kérünk.*

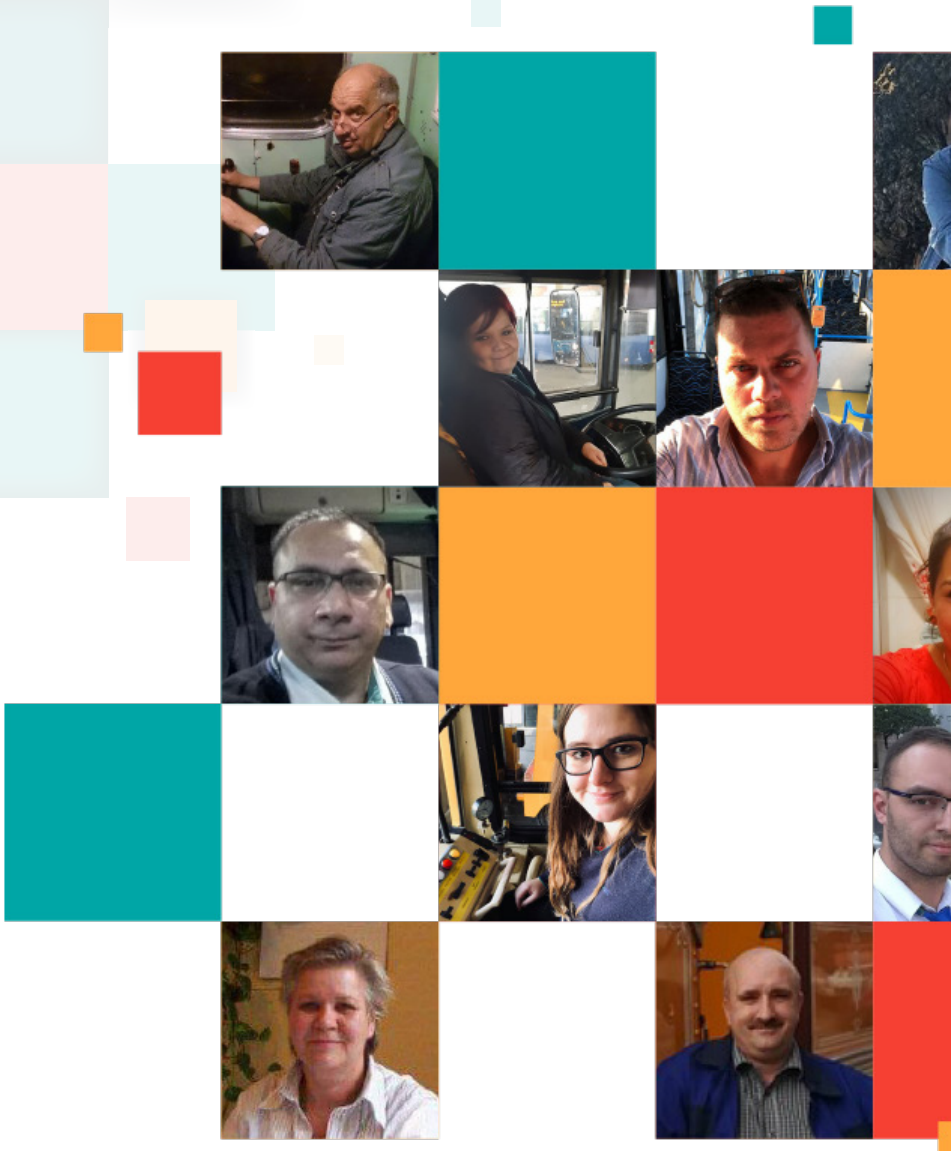
BKV – SZERETEM CSINÁLNI!

Amikor elmesélem az ismerőseimnek, hogy a BKV-nál dolgozom, mindenkinek eszébe jut, hogy ismer valaki mást is, aki itt dolgozik: egy családtagot vagy egy szomszédot, esetleg jó barátot. Az ilyen történetek általában viccesek, aranyosak, de sohasem bántók, hiszen ezeket az embereket ismerjük, kedveljük. A rendezvényeinken is szeretettel fordulnak felénk a látogatók, és őszinte érdeklődéssel, olykor csodálattal a munkánk, járműparkunk vagy éppen a különleges helyszíneink iránt. Ezért választottuk idei törekvésünknek, hogy megismertessük – közelebb hozzuk – az itt dolgozó embereket, a kollégáinkat az utasokkal.

Mindenki szinte minden nap kapcsolatba kerül a tömegközlekedéssel, de utasként inkább a kellemetlenségekkel szembesülnek, sokszor nincs rá idő (sem lehetőség), hogy meglássák a járművezetőben, az ügyfélszolgálatosban, az arctalan (láthatatlan) BKV-sban az embert. Gyakoribb az általánosítás – és sajnos többnyire nem pozitív értelemben.

Az említett törekvésünk alapkoncepciójának kitalálásakor könnyű dolgunk volt, mert az idei évben már nem csak az Autóbusz és Trolibusz Üzemeltetési Igazgatóság részére keressük a szakembereket, hanem a toborzáshoz csatlakozott a Vasúti Üzemeltetési Igazgatóság is. Így már az egész Társaság számára egységes kampányt alakíthattunk ki. A fő üzenetet – Téged is várunk a csapatunkba! – úgy jelenítettük meg, hogy a megmutattuk a saját kollégáinkat. Akik már itt dolgoznak – és ahogyan dolgoznak.
A kampány elkészítése az első pillanattól fogva nagy élmény volt. Sokan jelentkeztek a fotózásokra, amik mindig jó hangulatban teltek, és még az időjárással is szerencsénk volt. A különböző szakmák képviselői szívesen és lelkesen pózoltak a járműveik előtt egyedül és csoportban egyaránt. A fotózás alatt végig azt éreztük, hogy itt nem csak a munka köti össze az embereket, igazi összetartás, barátság, és nem ritkán rokoni szálak fűzik össze őket.
Ezek a találkozások további inspirációkat is adtak számunkra, így született meg a BKV-*Szeretem csinálni!* Facebook csoport ötlete, és a BKV vlog témája is, amikre még később visszatérek. Az elkészült, és mára az egész városban látható plakátkampányunkra sokan felfigyeltek. Érezhetően megnőtt az álláslehetőségeink iránt érdeklődők és a jelentkezők száma olyannyira, hogy már az első hónapban megduplázódott ez a szám, ami azért is különleges, mert nyáron mindig csökkenni szokott az új állások iránti érdeklődés. A sajtó kíváncsiságát is felkeltettük, több szakmai portálon foglalkoztak az új toborzási irányunkkal, és nem utolsó sorban a kollégák is büszkék rá.

A fiatalabb generációt könnyebb online felületen keresztül elérni, ezért a hétköznapi kommunikációink, toborzásunk részeként a Facebook oldalunkat is aktívan használjuk. Ehhez az oldalhoz kapcsolva hoztunk létre egy saját Facebook csoportot is BKV-Szeretem csinálni! elnevezéssel, amivel kettős célunk volt. Fontosnak tartjuk, hogy a közvetlen munkatársaink mellett megismerhessük a más területen dolgozókat is, ráadásul minden utasunk tagja lehet ennek a csoportnak, így közelebb kerülhet azokhoz, akik nap mint nap munkába, bevásárolni viszik, vagy éppen a gyermekeit szállítják iskolába, különórára.



A csoport 2 hónap alatt elérte, sőt gyorsan meg is haladta az ezres tagságot, és már közel 100 jelenlegi, vagy volt BKV-s mutatkozott be az új közösségi platformon fényképekkel, történetekkel. Ezeket böngészve sokszor meglepő felfedezéseket tehetünk: megtudhatjuk, milyen különleges dolgokkal foglalkozik egy-egy kolléga a privát életben, mennyien kötődnek több szálon, családilag is a BKV-hoz, mennyire jellemző, hogy a munkavállalók több területen is kipróbálják magukat Társaságunknál!

És elindultunk egy teljesen új irányba is – elkészítettük az első 30 db vlogunkat. Ez a sokak számára szokatlan műfaj szintén az elmúlt években lett felkapott. Itt már nemcsak 1-1 képet mutatunk magunkról, hanem filmeken keresztül mutatjuk be a különleges járműveinket, telephelyeinket, árulunk el kulisszatitkokat, mutatunk be foglalkozásokat. Szinte az összes vlogot más-más kolléga segítségével készítettünk el, és itt is az volt a tapasztalatunk, hogy igazi profiként beszélt mindenki a munkájáról vagy munkaeszközéről. A filmek a BKV youtube csatornáján tekinthetők meg, és terveink szerint 2020. január végéig heti rendszerességgel kerülnek fel az oldalra és a Facebook oldalunkra is.

Ahogyan a fentiek is mutatják, nem légből kapott a BKV – *Szeretem csinálni!*

Demjén Anikó

A KÖZLEKEDÉSEN **TÚL**

A BKV, MINT BUDAPEST EGYIK FŐSZEREPLŐJE, MINDIG IS FONTOSNAK TARTOTTA, HOGY NE CSAK AZ UTAZÁSI IGÉNYEKET SZOLGÁLJA KI, HANEM ARRÓL IS GONDOSKODJON, HOGY A FŐVÁROSI KÖZLEKEDÉSBEN RÉSZTVEVŐK SZÁMÁRA KULTÚRA-KÖZVETÍTŐ SZEREPBEN IS MEGMUTATKOZZON. TÁMOGATJUK – A TÁRSADALMI FELELŐSSÉGVÁLLALÁST KOMOLYAN VÉVE – AZOKAT A TÖREKVÉSEKET IS, AMELYEK SEGÍTIK AZ EGYMÁS IRÁNTI MEGÉRTÉST, A MÁSSÁG ELFOGADÁSÁT, A TÖBBSÉG SZÁMÁRA KEVÉSBÉ ISMERT ÉLETHELYZETEK BEMUTATÁSÁT, ÉS VÉGÜL, DE NEM UTOLSÓ SORBAN SZORGALMAZZUK A MUNKATÁRSAINKAT, MUNKÁNKAT BEMUTATÓ ALKALMAK MEGTEREMTÉSÉT IS. AZ ELMÚLT ÉVEK ESEMÉNYEI KÖZÜL KIEMELTÜNK 10 OLYAN RENDEZVÉNYT, ALKOTÁST, AMELYEKNEK LÉTREJÖTTÉT ÖRÖMMEL SEGÍTETTÜK, ÉS AMELYEKRE BÜSZKÉK VAGYUNK.

Konyher Mária Terézia

2018. június 4-10. között, az Ünnepi Könyvhéten utazhattak a Könyvvillamoson – ismert irodalmi alkotókkal, egy vonaljegy áráért.

2018. szeptember 8-án ismét útjára indult a Dallamos villamos.

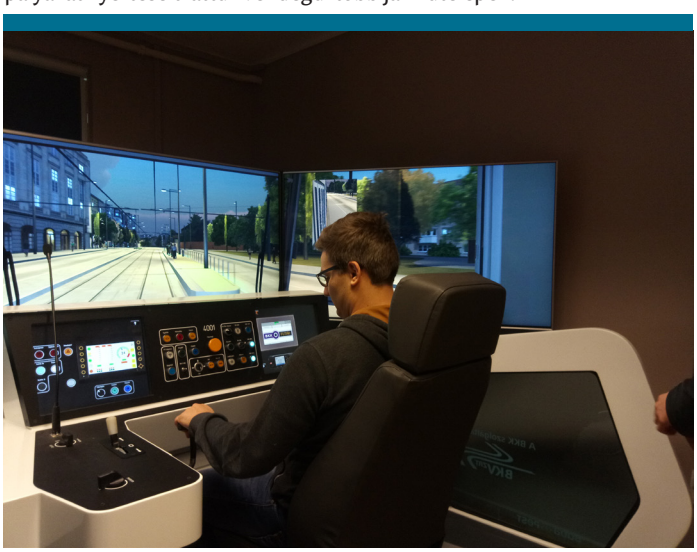
2018. augusztus 31-én, pénteken és szeptember 1-jén, a 2-es villamos színházvillamossá változott egy időre: a Dollár Papa Gyermekei társulat Holtvágány című produkciója kötötte le az utasok figyelmét.

2018. szeptember 17-20. között a Budapesti Vonósok Kamarazenekar lépett fel a 4-es metró négy megállójában.

2018. szeptember 25-27. között – a Budapest Ritmo Fesztivál alkalmával – a Dalinda Énekes Trió adott akusztikus pop-up koncertet a 47/79-es villamos vonalán.

2018. november 29-én az Óbudai Danubia Zenekar kürt kvartettje indította el a Fényvillamost.

2019. március 18-22. között a Fenntarthatósági Témahét által meghirdetett pályázat nyerteseit láttuk vendégül több járműtelepen.



2019. március 23-án a Bach mindenkinek fesztivál keretében a Kávékantáta hangzott fel a Magyar Állami Operaház művészeinek előadásában a II. János Pál pápa téri megálló peronján.

2019. április 2-a, Autizmus világnapja alkalmával mutatták be a Láss meg engem című kisfilmet, amelyet a Szentendrei Városi Tömegközlekedési Múzeumban forgatott egy testvérpár, Gömbös Marcell és Olivér.

2019. július 20-án, az első Orgonák éjszakáján a 4-es metró több állomásán hangzott fel az orgonaszó.

FOGASKEREKŰ JUBILEUMOK: 145/90

A FOGASKEREKŰ VASÚT CENTENÁRIUMA

Magas technikai színvonal

A fővárosi tanács VB. közlekedési igazgatósága 1959-ben rendelte el a fogaskerekű vasút járműveinek műszaki átvizsgálását, s esetleges selejtezését.

Nagyon időszerű volt ez a határozat, hiszen a villamosmozdonyok és Rowankocsik 1929, a pótkocsik 1874 óta rótták mindennapi útjukat. A vasúti pálya állapota és életkora is hasonló volt. A talpfákból például kilazultak a síncsavarok, és a fa korhadása miatt utánhúzni sem lehetett.

...sági berendezéseik megfelelnek a hazai és a nemzetközi előírásoknak. Maximális sebességük hegymenetben 30 kilométer, völgymenetben 25 kilométer óránként. Az előző járművek maximum 13 és fél kilométert tudtak elérni.

— A haza, pontosabban a fogaskerekű járműtelepre szállított járműveket hogyan helyezték át a pályára?

— *A legegyszerűbb megoldást választottuk* — mondta dr. Bocskai József. — *A városmajori járműtelep egyik*

— A pálya tervezésekor elhangzott a javaslat, hogy hézag nélküli felépítményt kellene készíteni.

— A Budapesti Műszaki Egyetem vasútépítési tanszéke megvizsgálta a javaslat megvalósításának lehetőségeit. A számos kissugarú körívből, a viszonylag gyenge felépítményrendszerből és a beépített műtárgyakból származó adottságok miatt elvetették a javaslatot.

— Mivel a fogaskerekű vasút egy sínpályából áll, a for-

A mai fogas „felfelé a lejtőn", háttérben fővárosunk panorámája

Ünnepségek, megemlékezések

A fogaskerekű vasút centenáriumáról méltó módon emlékeznek meg több helyen is. Június 25-én nyitják meg a járműtelep forgalmi épületének előcsarnokában vállalatunk sajtó-, propaganda- és nemzetközi kapcsolatok csoportja rendezte kiállítást.

Még aznap délután 3 órai kezdettel ünnepélyes keretek között — vállalatunk vezetőinek részvételével — megemlékeznek a fogas száz évre visszanyúló történetéről, a nagy jelentőségű rekonstrukcióról. A fogas dolgozói pedig 27-én délután tartják „házi" ünnepségüket a járműtelep fényező műhelyében. Erre nyugdíjas kollégáikat is meghívják. (Az ünnepi megemlékezés ideje alatt egyébként a járműveket a legfiatalabbak vezetik, hogy a régi dolgozók nyugodt körülmények között leülhessenek a jelképes fehérasztal mellé...)

Tudományos ülés. A Közlekedéstudományi Egyesület városi közlekedés járművei szakosztálya — a BKV-val és a Közlekedési Múzeummal közös rendezésben — a fogaskerekű vasút 100 éves fennállása alkalmából június 26-án jubileumi tudományos ülést tart. 9 órakor, az elnöki megnyitót követően *dr. Szabó Dezső*, a műszaki tudományok kandidátusa *„Visszapillantás a 100 év történetére"* című előadást hallgatják.

Dr. Szabó Dezső előadása elhangzása után *dr. Bocskai József*, vállalatunk építési főmérnöke ismerteti a fogaskerekű rekonstrukcióját, majd *György József* (OKÜ) beszél az Ózdi Kohászati Üzemek fogaskerekű iparvasútjáról. 11

Az első, gőzmozdonyos fogas-szerelvény. A ké... készült

HARMADIKNAK A NAGYV...

Az Ecce Homo rétrő...

„Száz évvel ezelőtt két nagy gondja volt a Sváb-hegy lakosainak: a vízszerzés és a közlekedés. Kevés volt a forrás és a kút, kevés a járható — főként kocsival járható — út, kevés a kocsi is, kollektív közlekedési eszköz meg éppen semmi." — írta *Benedek István* a Hegyvidék című XII. kerületi lapban a fogaskerekű történetét ismertető dolgozatában.

Több mint száz éve, 1871 óta már közlekedett a világ első fogaskerekű vasútja. Svájcban, a Vierwaldstätti tó mellett, a Rigi hegy csúcsára haladt fel hét kilométer hosszú pályán 1361 méter magasságba. Nagy népszerűségnek örvendett, s ez az építési vállalkozókra is ösztönzően hatott. Megalakították a fogaskerekű vasutakat építő nemzetközi részvénytársaságot. Ez a részvénytársaság a következő évben, 1872-ben már meg is építette Bécs mellett a kahlenbergi pályát és 1873. május 21-én pedig szerződést kötött Buda város pol-

259 métert ...
hat évvel k...
bították a...
Tervezője ...
Cathry Szá...
volt. (A ró...
a személyé...
deti dokum...
lekedési M...
kiállításon ...
érdeklődők...

A pótkoc...
töt eregető...
dony tolta...
rekű vasú...
úgynevezet...
gaslétrát (...
kolaus R...
mérnökről ...
megcsodált...

Közkedv...
volt a Svá...
népszerű ...
de nem él...
emberek. ...
krajcár vo...
fölfelé 30 ...
krajcárra, ...
cárra mér...
mosok nap...
40 krajcár...

Ismét jubilál a Fogaskerekű vasút? Igen! Ha számba vesszük, hogy egy olyan járműtípusról van szó, amelyet Európában harmadikként vehetett birtokba az utazóközönség – nincs mit csodálkozni. A Fogas 145 éve, 1874. június 24-én indult először útjára, ráadásul idén dupla jubileumot tarthat, hiszen éppen 90 éve, 1929. július 2-ától lett villamosított, addig gőzüzemű volt.

A Budai hegyek nevezetessége, Budapest és a BKV régi, kedves színfoltja még olyan – ma már elfeledett – járművekkel egyidőben kezdte meg pályafutását, mint az omnibusz vagy a lóvasút. A ma 60-as „villamosként" is számon tartott Fogaskerekű indulása 13 évvel előzte meg az első budapesti villamos megjelenését is! Egyszóval nem csodálkozhatunk rajta, hogy annyi jubileumot számlál.

Centenáriumáról természetesen a BKV korabeli újságja, a Budapesti Közlekedési Hírlap is beszámolt. Erre tekintünk most vissza.
A lap 1974. június 20-ai száma több írást is közöl a 100 éves születésnap alkalmából. Mindenekelőtt beszámol a jubileumra felújított pályáról, és az új, osztrák kocsikról. Utóbbi akkortájt nyilván nagy szónak számított, hiszen „nyugatról" a hetvenes években vajmi kevés jármű érkezett. Dr. Bocskai József, a BKV építési főmérnöke újságírói kérdésre elmondja, hogy magyar ajánlat nem érkezett az új kocsik beszerzésére, és hogy az osztrák Simmering-Graz-Paukner (SGP) adta a legjobb ajánlatot. Az osztrákok ugyanis hajlandóak voltak pályázatukban a meglévő állomások és az infrastruktúra paramétereinek figyelembevételével, lényegében egyedi járművek legyártására.
Ezek a korábbinál nagyobb befogadóképességű, gyorsabb haladásra képes kocsik az 1929-es villamosításkor forgalomba állított Ganz szerelvényeket váltották fel. '73-tól a korábbi 12 km/h után felfelé 23, lefelé 20 km/h-ra nőtt a haladási sebesség, ám a Ganzok hajtásrendszerének újdonságára, az energia-visszatáplálásra náluk nincs lehetőség. A Ganzok lejtmenetben ugyanis akár a hegymenetben fogyasztott energia egyharmadát is képesek voltak visszatáplálni a hálózatba. Cserébe megkaptuk az SGP-motorkocsik modernebb és biztonságosabb légfékrendszerét.

Kezdetekben a sváb-hegyi vasúti pályán hatalmas füstöt eregető gőzmozdony tolta-húzta a svájci gyártású pótkocsikat. De nem csak a kocsikat, az egész pályát svájciak építették. A XIX. században igen modernnek számított a fogaskerekű: miután 1871-ben Svájcban megépítették az elsőt, az építő létrehozott egy nemzetközi részvénytársaságot, és '72-ben már Bécsben, '74-ben pedig már Budán, a Sváb-hegyen épített hasonlót. Az alsó állomás a városmajori Ecce Homo réten, a felső a Sváb-hegy Szabadság-hegyi megállójában épült, 259 méteres emelkedéssel. Ezt hosszabbították meg 16 évvel később a Széchenyi-hegyig. Ezzel a Sváb-hegy még inkább népszerű kirándulóhellyé vált. A jegy azonban elég borsos volt: a retúr kezdetben 50 krajcárba került, ezt később 40-re csökkentették. Az első években a vonal még a svájciak tulajdonában állt, majd megalakult a Budapest—Sváb-hegyi Fogaskerekű Vasút Rt. A Fogaskerekű '26-ban került át a BSzKRt. kezelésébe, amely megkezdte a villamosítást.
A Budapesti Közlekedési Hírlapnak a centenáriumon a Fogaskerekű főművezetője, Gangli János elmondta, hogy hét szerelvénnyel (motorkocsi + vezérlőkocsi) üzemel a pálya, amelyből aktuálisan csak négy közlekedik. Három folyamatos javítás és karbantartás alatt áll a főműhelyben, ahol a gárda 26 fős és igen fiatal, mintegy 26 éves átlagéletkorú. A műhely tervlétszáma viszont 34, vagyis 8 munkatárs hiányban vannak. Hja kérem, a munkaerőhiány nem új jelenség – tehetnénk hozzá.
A cikkben Weiszpek Sándorné fogaskerekű-vezetővel is megismerkedhetünk, aki 23. éve vezeti a járművet, de már 1945-től jegyellenőrként dolgozott. Elmondja, hogy az egyetlen nő itt a járművezetők között, de még a menetirányítók is mind férfiak. Az asszony ráadásul a legrégebbi járművezető a Fogasnál, „akik annak idején őt fogadták, segítették, már mind nyugdíjba mentek, a mostaniak meg mind utána jöttek". Weiszpekné az új kocsikról szólva hozzáteszi még: „a jót könnyű megszokni", majd így folytatja: „szerettem én a régi fogast is, de össze sem lehet hasonlítani a maival. Azon például induláskor állni kellett, most meg mintha fotelban ülve vezetnék." A cikkből kiderül, hogy a Fogas járművezetői sok ismerős utassal vannak köszönőviszonyban, hiszen az állandó utasokkal napi szinten találkoznak.
No igen, a sebesség pedig nem olyan nagy, hogy ne maradna idő egy pár jó szóra. Mintha ez a régi-régi jármű a mai napig konzervált volna egy kis nyugalmat a boldog békeidőkből...

Hradszki Róbert

Hirdetés

JOGOSÍTVÁNY
KEDVEZMÉNNYEL!

A tandíj első részlete BKV-s dolgozóknak, illetve hozzátartozóinak jelentős kedvezménnyel, 30.000 Ft helyett 20.000 Ft.
Tankönyvet, órai anyagot 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!

A BKV és BKK dolgozóinak és nyugdíjasainak:
Porcelán korona 29.990 Ft-tól
Cirkon fémmentes korona 49.900!
Egyes kezelések árából további jelentős kedvezményt adunk!

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 ● 2019. ősz
Lapigazgató: Dr. Székelyné Pásztor Erzsébet ● A szerkesztőbizottság tagjai: Buday Ágota, Gulán András, Hagymási Gergely, Molnár György, Nemecz-Novák Zsuzsanna, Szirbek-Gucsi László ● Szerzők: Buday Ágota, Demjén Anikó, Konyher Mária, Vidák Judit, Berhidi Zsolt, Fenyvesi Máté, Gulán András, Hradszki Róbert, Kárpáthegyi Bálint, Sándor Béla ● Design: Bene Tamás ● Szerkesztőség: 1980 Bp. VII., Akácfa u. 15. Tel.: 461-6500/11973 ● mozgasbanmagazin@bkv.hu ● Kiadja a BKV Zrt. 1980 Bp. VII., Akácfa u. 15. ● ISSN 1786-1845
Nyomdai munkálatok: Conint-Print Kft. ● 1115 Budapest, Bartók Béla út 105-113. ● Ügyvezető igazgató: Váradi Attila

FOCIKUPA

2019. OKTÓBER 5.

Kedves Kollégák,

az új focikupáért a csapatok
– az Őszi Kupanapon –
2019. október 5-én, szombaton, 10:00 órától kezdődően mérkőzhetnek meg az Előre SC Sportpályáján. *Esőnap 2019. október 26., szombat, 10:00 óra.*

A nevezéseket
2019. szeptember 27-ig
várjuk a jelentkezes@bkv.hu
címen, a szokásos tartalommal: csapat neve, csapatkapitány elérhetőségei és a várható létszám.

A kispályákon a mérkőzések 10:00 órakor kezdődnek.
A további részleteket a jelentkezési határidő lejártát követően, a sorsolás után küldjük majd a nevezésben megadott levélcímekre.

Bízunk benne, hogy a férfiak mellett ismét női focicsapatoknak is drukkolhatunk ezen a napon! Várjuk jelentkezéseteket!

Éljen a sportos BKV!

BKV ZRT
BKV. ÖNNEK JÁR.