

MOZGÁSBAN

LIV. ÉVFOLYAM, 2022.

IV. SZÁM

100% ALACSONYPADLÓ



TE MONDD MEG, MI LEGYEN ITT!

200
flamingó?

Fészek-
hinta?



Ötletelj 1.000.000.000 Ft sorsáról!
otlet.budapest.hu



KÖZÖSSÉGI
KÖLTSÉGVETÉS

Tisztelt Munkatársak, kedves Kollégák!

Immár megszokhattátok, hogy utolsó lapszámban a Szerkesztőség nevében köszöntjük kollégáinkat.

Tavaly egy nehéz, karanténal és járvánnyal teli év végén reménykedtünk egy nyugodtabb időszakban. Sajnos 2022 sem bizonyult könnyebb évnek, hiszen eddig sosem látott nehézségeket hozott: háború, energiaválság, infláció és recesszió, ami nemcsak minket sújt, de partnereinket, üzletfeleinket, sőt egész Európát és a világ nagy részét is komoly kihívások elé állítja. Nehéz optimistának maradni ezekben a hónapokban, de ahogyan eddig is, most is a jövőbe nézünk és mindannyian teszünk annak érdekében, hogy a BKV továbbra is működő, feladatait magas színvonalon teljesítő vállalként a Főváros és természetesen utasaink megbízható szolgáltatója legyen.

Év végi lapszámunkban Bolla Tibor vezérigazgató interjúbán összegzi az évet és vázolja fel Társaságunk helyzetét és lehetőségeit. Több írásunk is foglalkozik azzal, milyen válaszokat adhatunk azokra a kihívásokra, amelyekre ugyan készültünk már, most mégis aktuálisabbak, mint valaha: energiahatékonysági fejlesztéseink, digitalizáció, valamint mindazok az ötletek, amelyek a sikeres átmenetet segítik egy korszerűbb, hatékonyabb nagyvállalat

megteremtéséhez. Fontos mérföldkőhöz is érkezett a BKV és egyben Budapest közösségi közlekedése: már csak alacsonypadlós járművekkel találkozhatnak utasaink a főváros útjain. Ez persze egyet jelent a sokak számára oly kedves Ikarusok nyugdíjazásával – méltó módon emlékezünk meg erről az ikonikus típusról.

Könnyedebb témákkal is készültünk, hogy egy kis lazításhoz is hozzásegítsük olvasóinkat: szó lesz legújabb Vlog sorozatunkról, nosztalgia tárgyú cikkeink pedig visszaröptenek a BKV egy-egy dicsőséges korszakába. Összeállítást olvashatnak idei Balázs Mór díjátadónkról, és nem maradhat el a válogatás az év során kollégáink munkájára, emberségére, különleges helyzetekben tanúsított magatartására érkezett dicséretekből sem. Köszönjük minden utasunknak, akik nemcsak észreveszik mindezt, de tollat is ragadnak, hogy megosszák velünk.

Minden kollégának kívánunk nagyon kellemes ünnepeket, családi, baráti körben eltöltött meghitt pillanatokot, akik pedig még ekkor is dolgoznak, nyugodt, csendes munkaórákat.

A Mozgásban magazin szerkesztősége

TARTALOM

HÍREK	4
INTERJÚ: BOLLA TIBOR	7
FOGYTÁN AZ ENERGIÁNK	10
A MAGASPADLÓS ÜZEM VÉGE	12
JOGI ESETEK	14
SOK JÓ SLET ÉRKEZETT	15
NAPTÁR	16
DUÁLIS KÉPZÉS	18

A LEGKIVÁLÓBBAK 2022	20
VASÚTBIZTONSÁG	21
ZÖLDÜLŐ BKV	22
BKVLOG 4	24
MÍÉRT JOBB A BKV?	25
PESTRŐL BUDÁRA	26
BKV-NAK SZERETETTEL	28
RETRÓ	30

TÁVMUNKA ÉS A FŰTÉSI HŐMÉRSÉKLET CSÖKKENTÉSE

Kidolgoztuk az energiafelhasználás csökkentésével összefüggő általános rendelkezések körét, amelyek a szűken vett téli időszakban érvényesek, 2022. november 28-tól.

Igyekeztünk úgy összeállítani a takarékosági intézkedéseket, hogy erre a két vagy három hónapra elfogadható munkakörülményeket biztosítsunk minden munkatársunknak.

Ennek érdekében többek között – a teljesség igénye nélkül – az alábbi takarékosági intézkedéseket hoztuk:

- az irodák fűtési hőmérséklete 20 °C fok, a fizikai munkavégzési környezetben 18 °C fok lehet,
- munkaidőn kívül a nem használt helyiségekben csak temperáló fűtés biztosítható,
- az időszakosan használt helyiségek (tárgyalók, oktatótermek) fűtése kizárólag a használat idejére engedélyezett,
- törekedni kell az online oktatási lehetőségek alkalmazására,
- a raktári tárolóterek és egyéb tárolók esetén – amennyiben fűtéssel rendelkeznek – a fagyvédelmet biztosító fűtés megengedett,
- a szabadra nyíló ajtók, valamint az egyes folyosószakaszok ajtajait zárt állapotban kell tartani,
- az irodákban az asztali világítást kell előtérbe helyezni,
- a csarnokokban az akna- és mennyezetvilágítások szükségszerű használatára kell törekedni.

Az Akácfa utcai irodaházban kizárólag fagyvédelmi fűtés lesz, ezért itt – a távmunka módszerének alkalmazása mellett – a lehető leg-minimálisabb irodahasználat engedélyezett, egyes klímával fűthető helyiségekben.

A Jogsegélyszolgálat továbbra is rendelkezésre áll, de határozatlan ideig csak telefonon érhető el a 11-233-as melléken történt időpontfoglalást követően.



Sajnos nemcsak az eddig megszokott, kényelmesebb munkakörülményekről kell lemondanunk, de takarékosági okokból idén a Fényflotta elindítására sem volt lehetőség.

Köszönjük a megértést! Mindannyiunk célja ugyanaz: talpon kell maradni az elkövetkező hónapokban is, és meg kell őriznünk a BKV működőképességét a saját magunk és utasaink érdekében.

Hírek



ÚJRAÉLED A TERMÉSZETJÁRÓ SZAKOSZTÁLY

Az idei évben újraéledt a BKV Előre SC Természetjáró Szakosztálya, amelynek keretén belül az első túrára is sor került október 8-án a Jági Tanösvénynél. A kirándulás rendkívül jó hangulatban zajlott, dolgozóink és családtagjaik egyaránt remekül érezték magukat. Idén decemberben várható még egy évzáró „Mikulás túra”, amely alkalmával a Hárshegy egy könnyed útvonalát járják be. A túrával kapcsolatos további információk a belső kommunikációban megtalálhatóak, illetve a BKV Előre SC Természetjárók Facebook oldalán is, ahova érdemes csatlakozni, hiszen ott minden soron következő kirándulás részletei és a túrákon készült fotók is elérhetőek.

Járjuk együtt a természetet!

ELINDULT AZ ADVENTI VILLAMOS

November 25-én ismét útjára indult a BKV különleges UV nosztalgia villamosa. Ezúttal azonban nem a megszokott fényruháját öltötte magára, hanem adventi hangulatú belső díszítése teremt ünnepi hangulatot a szerelvényen.

Az ünnepek hangulatát idéző belső dekoráció: girlandok, színes gömbök, csillagok és hópelyhek felejthetetlen élménnyé teszik az utazást mindenki számára, aki akárcsak egyetlen megállónyira felszáll az Adventi Villamosra.

Ebben az évben pedig nemcsak ajándékot szeretnénk átnyújtani Budapest lakosainak és utasainknak az ünnepi villamos közlekedtetésével, hanem az ajándékozás örömeinek átélésére is lehetőséget teremtünk. A girlandok és hópelyhek mellett egy QR kód is a díszítés része. Erre irányítva telefonjuk kameráját az Oltalom Egyesület Dankó utcai hajléktalanóvodájának oldala nyílik meg, ahol különböző támogatási módok közül tudnak választani mindazok, akik szeretnék könnyebbé, szebbé tenni a legkisebbek karácsonyát.

Az Adventi Villamos közlekedése valós időben is követhető a www.bkk.hu/unnepijaratok oldalon.

Jöjjenek, utazzanak a BKV ünnepi járatával és ha tehetik, adományukkal segítsék a rászoruló gyermekeket!



HARMADIK ALKOTÓI PÁLYÁZAT – M3 METRÓFELÚJÍTÁS MÁS NÉZŐPONTBÓL

Az M3 metróvonal felújítása kapcsán harmadik és egyben utolsó alkalommal ír ki alkotói pályázatot 3-23 éves korig a BKV Zrt. Metró Felújítási Projekt Igazgatósága.

A 2018-ban és 2020-ban már lebonyolított programunk során az ország egész területéről érkeztek pályaművek, óvodák, iskolák, oktatási intézmények és felkészítő pedagógusok is partnereink voltak abban, hogy különböző technikával készült színvonalas munkák közül válasszanak díjazottakat a zsűri tagjai. Óriási élményt jelentett látni, hogy a gyerekek, fiatalok hogyan képzelik el a metrófelújítást, milyennek szeretnék látni az új állomásokat vagy éppen mit gondolnak a metró környezetvédelmi szerepéről.

Az első alkotói pályázat ünnepélyes eredményhirdetését és a díjazott művek kiállítását a Deák17 Gyermek és Ifjúsági Művészeti Galériában tartottuk 2018 júniusában, majd szeptemberben a József Attila Színház előcsarnokában is tárlatot nyitottunk a zsűri által javasolt munkákból.

A második alkotói pályázat körülményei mostohák lettek, hiszen a járványhelyzet felülírta a számításainkat. Az ünnepélyes eredményhirdetés és kiállítás elmaradt, videóüzenetet készítettünk a díjazottaknak, az ajándékokat pedig postán küldtük el.

A harmadik alkotói pályázat reméljük méltó befejezése lesz a sorozatnak így a metrófelújítás végéhez közeledve. Ismét ünnepélyes eredményhirdetésre és kiállításra készülünk a Deák17 Gyermek és Ifjúsági Művészeti Galéria támogatásával és persze nagylelkű szponzorainknak köszönhetően izgalmas és értékes ajándékok várnak a díjazottakra.

A pályamunkák beérkezési határideje: 2023. január 30.

PÁLYÁZATI FELHÍVÁS!
3-23 ÉVES KORIG, AZ M3-AS METRÓVONAL FELÚJÍTÁSÁVAL KAPCSOLATBAN
JELENTKEZÉSI HATÁRIDŐ: 2023.01.30.

Logók: BUDAPEST, CSILLAGHEGY, STRABAG, SWIETELSKY, MEMENTO P+RK, MNM MAGYAR NEMZETI MÚZEUM, KÖLYÖK PARK, KOLIBRI, IDŐCSAPA, BUDA TOWER, VASÚTECHNIKA KFT., A JÓVÉDELMET, Capa Center Kózpont, UNOPIR, BKK, BUDAPESTI KÖZLEKEDÉSI KÖZPONT, MPM, MÁV, HÉV, VÁZ

A szakmai bírálatra felkért művészek, a zsűri tagjai: Rumi Rózsa festőművész, művésztanár; Garami Gréta művészettörténész, a Deák17 Gyermek és Ifjúsági Művészeti Galéria igazgatóhelyettese; Labrosse Daniel francia-magyar képzőművész, illusztrátor, művészeti vezető és animátor.

X. INFRAKUPA

2022. október 8-án rendezték a jubileumi, X. Infrastruktúra Labdarúgó Kupát az Ikarus BSE Sporttelepén. A BKV mellett további 30 csapat vett részt a tornán. A jó programhoz tökéletes időjárás fogadta a résztvevőket. A BKV csapata a csoportmérkőzések lejátszását követően búcsúzott a versenytől, de nem vallottak szégyent, a 6 csapatból a negyedik helyen zártak.

A labdarúgókon kívül a BKV az IK 180-as retró autóbusszal is részt vett a rendezvényen, amely sokak érdeklődését felkeltette. A járművet Naszvadi Gergő vezette.

A teljes csapat: Bolla Tibor, Csorbák Balázs, Hagymási Gergely, Hartai András, Dr. Varga Zoltán, Jean Claude Mbemba, Lasek László, Lesku Tibor, Lukács Ferenc, Molnár György, Radócz Csaba.



FÓKUSZBAN A BIZTONSÁGI KULTÚRA

2022. november 16-án zajlott a jubileumi, X. HungaroControl Safety Management Fórum, amelynek címe: „Fókuszban a biztonsági kultúra Honnan indultunk, hova jutottunk, hova tartunk?”

A szervező (HungaroControl Zrt.) által meghívott előadók a gazdaság különböző területeiről (MVM Paksi Atomerőmű Zrt., MOL Zrt., Magyar Honvédség, Légi Műveleti Vezetési és Irányítási Központ, BorsodChem Zrt., Állatorvostudományi Egyetem, Digitális Élelmiszerlánc Oktatási, Kutatási, Fejlesztési és Innovációs Intézet, BKV Zrt.) érkeztek, akik cégük életéből egy-egy olyan elemet, módszert mutattak be, amely társaságuk technológiai folyamatának, vagy az általuk nyújtott szolgáltatás biztonságát hivatott szolgálni.

Társaságunk részéről – immár harmadik alkalommal – Berhidi Zsolt, a Forgalmbiztonsági és -felügyeleti Szakszolgálat vezetője tett eleget a felkérésnek. Az idei előadásában a közösségi közlekedésben alkalmazott prevenciós módszereket mutatta be, majd válaszolt a hallgatóság részéről érkezett kérdésekre.

BKV FOCIKUPA

2022. szeptember 24-én rendezték az „Aktív Budapest” jegyében a Fővárosi Cégek Kispályás Focikupája elnevezésű labdarúgó tornát. Az indulók: Fővárosi Állat- és Növénykert, Fővárosi Közterület-fenntartó Nonprofit Zrt., BKV VJSZ Kft., BKK Zrt., valamint a BKV Zrt. csapatai. A BKV Zrt. a második helyezést érte el, csupán eggyel kevesebb lőtt góllal maradt alul. A torna legjobb játékosa elismerést a BKV csapat játékosa, Sztankovics Gábor érdemelte ki.

A Csapat tagjai: Olasz Dorián, Szilágyi Gábor, Sztankovics Gábor, Lasek László, Szabó Tibor, Vámos József, Kiss Máté Gábor, Szabó Róbert, Gódor Ádám, ifj. Körtvélyesi Mátyás, Nyíri Lajos, Magócsi Gábor, id. Körtvélyesi Mátyás.

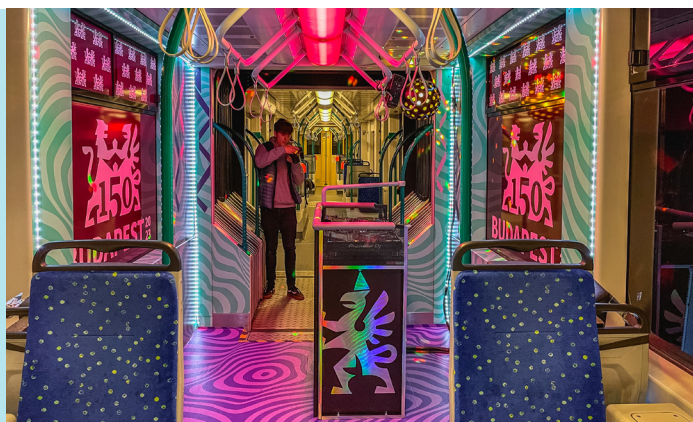
Gratulálunk!

ÚJ SZOLGÁLTATÁS AZ ÁLLÁSKERESŐKNEK: ELINDULT A BKV KÜLSŐ KARRIER HÍRLEVELE

Társaságunk karrier oldalát böngészve (BKV Karrier portál) az álláskeresők új opcióként – a meglévő tartalom mellett – november elejétől már feliratkozhatnak külső Karrier Hírlevelünkre is.

Ennek következtében körülbelül kéthetente e-mail formájában megkapják legújabb hírlevelünket, amiben az aktuális állásajánlataink mellett további álláskereséssel kapcsolatos tudnivalókról (pl. interjúk, vlogok stb.) is olvashatnak.

Reméljük új szolgáltatásunk mindenki számára sok érdekességet tartogat!



BULIVILLAMOS GÖRDÜLT A NAGYKÖRÚTON A 6-OS VONALÁN

Budapest 149. születésnapja alkalmából november 18-án bulivillamos közlekedett a Nagykörúton a Budapest Brand jóvoltából.

A villamoson DJ-k keverték a zenét 18:00 és 22:00 óra között. Az elektronikus hangzsról a Tolo & Falcao (LavaLava) gondoskodott. A színes dekoráció mellett diszkógömbök, ledfények és holo matricák is fokozták a hangulatot. A villamos egyben Budapest 150. születésnapjának előfutára is volt.

KÖSZÖNET ÉS ELISMERÉS A 73-AS TROLI VEZETŐJÉNEK!

Szeptember 28-án, szerdán a 73-as vonalon közlekedő trolibuszvezetőjének különleges élményben lehetett része. Járművezető kollégánk a Nyugati téri végállomáson végigjárva a trolit, egy hátitáskát talált, amelyet az előírásnak megfelelően, a munkaidő végén bevitt a garázsba. A táska tartalmának számbavételekor derült ki, hogy vélhetően egy Ukrajnából menekülő család egész vagyona – kollégánk szavaival élve: egy egész élet dokumentumai – vesztetett volna oda, hiszen többek között ukrán útlevélek, vonatjegyek és igen jelentős mennyiségű készpénz is leltárba került. A történet ezen a napon jó véget ért, hiszen azóta jelentkezett is az elveszett tárgy tulajdonosa, aki az ügyfélszolgálaton átvette a hátizsákot és annak tartalmát.

Reméljük, hogy a két kisgyerekekkel utazó hölgy jó emlékként őrzi majd meg a Budapesten át vezető – Keleti pályaudvartól a Nyugati pályaudvarig tartó – útját, és a család szerencsésen révbe ér névtelenséget kérő járművezető munkatársunknak köszönhetően.

Kollégánk, a munkája során tanúsított kiemelkedően becsületes magatartásáért adományozott elismerő oklevelet október 7-én, Bolla Tibor vezérigazgatótól vehette át egy kötetlen beszélgetés keretében.

Büszkék vagyunk munkatársunkra, akinek további sikeres munkát és jó egészséget kívánunk!



CITYRAIL KONFERENCIA

Idén harmadik alkalommal rendezte meg Társaságunk és a Közlekedéstudományi Egyesület (KTE) a szakembereket képző egyetemek oktatóinak bevonásával a City Rail Tudományos konferenciát, amely most is összevonva zajlott a KTE „Városi közlekedés aktuális kérdései” elnevezésű konferenciájával. A BKV Balatonfenyvesi Továbbképzési és Szabadidő Központjában megszervezett, a Magyar Mérnöki Kamara által akkreditált képzésként elismert rendezvényre több mint 160 résztvevő regisztrált. Az eseményen megjelent 46 előadóból 24 szakember képviselte Társaságunkat. A konferencián számos érdekesség hangzott el az aktuális közlekedési trendekről, eseményekről.

KÖZÖS A PÁLYA, KÖZÖS A FELELŐSSÉG! – A BKV KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI KAMPÁNYA

Naponta Budapesten akár több millió ember indul útnak munkába, iskolába, és számtalan egyéb céllal. Ami közös: az egymás iránti felelősség és a biztonságos közlekedés iránti igény. Erre hívja fel a figyelmet Társaságunk közlekedésbiztonsági kampánya.

A statisztikák szerint autóbuszvezetőink 198 ezer kilométerenként okoznak egy balesetet. Idegen járműveknek ugyanakkor csak 70 ezer kilométer megtételére van szüksége ahhoz, hogy balesetet okozzanak egy BKV busznak.

Október elején háttérbeszélgetést szerveztünk a baleseti statisztikák kapcsán a BRFK és a BKK képviselőivel közösen újságírók bevonásával. Október végén pedig a Hungaroringen található tanpályára invitáltuk az újságírókat, ahol a gyakorlatban is bemutattuk, mi a különbség, ha utasként egy rizikósabb forgalmi helyzetben személyautóban vagy autóbuszban ülnek. Közös a pálya, közös a felelősség, figyeljünk egymásra!





„BÍZOM A KOLLÉGÁIMBAN, ÉS ŐK IS BÍZHATNAK A MENEDZSMENTBEN!”

CÉGÜNK MÖGÖTT KIHÍVÁSOKKAL TELI ÉV ÁLL. AZ ENERGIAVÁLSÁG HATÁSAIT A BKV IS MEGÉREZTE, KÖVETKEZMÉNYEI NYILVÁNVALÓAK, PÉLDÁUL A SZÉKHÁZ TÉLI BEZÁRÁSÁNAK KÉPÉBEN. A NEHÉZ KÖRÜLMÉNYEK ELLENÉRE IS TUDTUNK ELŐRELÉPNI ÉS A MŰKÖDÉSÜNK ZAVARTALAN VOLT – MONDJA BOLLA TIBOR VEZÉRIGAZGATÓ ÉVZÁRÓ INTERJÚNKBAN.

Mire a kollégák kézbe veszik a magazin téli számát, az Akácfa utcai székház takarékosági okokból már bezárta kapuit. Nehéz volt meghozni a bezárásával kapcsolatos döntést?

Mindenképpen nehéz egy ilyen döntést meghozni! Főleg, hogy sokan úgy gondolhatják, a székház bezárásával nem oldunk meg semmilyen problémát. Szerintem viszont sok kicsi sokra megy. A milliárdok milliőkből állnak össze, a milliók százazrekből, és így tovább. Azaz minden rendelkezésünkre álló lehetőséget meg kell ragadni a takarékosaságra. Elsősorban azokat, amelyek kevésbé fájdalmasak. Ilyen többek között az, hogy az irodák fűtési hőmérsékletét 20 °C fokban maximalizáljuk, vagy egyszerűen odafigyelünk az ajtók, ablakok zárva tartására. És ide tartozik az is, hogy az Akácfa utcai irodaházban kizárólag fagyvédelmi fűtés lesz, a kollégák pedig távmunkában dolgoznak majd. A székház fűtési költsége a tavalyi 20 millióról körülbelül 160 millió forintra, azaz nyolcszorosára emelkedne idén normál „nyitva tartás” mellett. Ezért döntöttünk úgy, hogy két hónapra bezárjuk, és ezzel több tízmillió forintot megspórolunk.

A telephelyeken is számítanak megtakarításokra?

A korábban elindított energetikai program hatására vállalati szinten, az összes telephelyet tekintve akár félmilliárd forintot meghaladó megtakarítást is elérhetünk. Ez azért már számot tevő.

Eddig a spórolásról volt szó, de tudjuk, hogy az energiaárak elszabadulása jelentős plusz terheket ró a BKV-ra. Lehet látni, hol tartunk most? Mik az aktuális számok?

Igen lehet látni, de mielőtt válaszolnék, szeretném leszögezni, hogy a drasztikus áremelkedés ellenére is biztosan rendelkezésünkre fog állni a működéshez szükséges energia. Távhőre és földgázra már eddig is volt szerződésünk: a 2022. október 1-től 2023. szeptember 30-ig tartó gázévre fix áras, áramra pedig november végén zárult le eredményesen az eljárás, az MVM Next Energiakereskedelmi Zrt.-vel 2023. I. negyedévre vonatkozóan. De nézzük a számokat: jelenleg azt látjuk, hogy jövőre nagyságrendileg 50 milliárd forinttal nő az energiaköltségünk a tavalyi évhez képest úgy, hogy év végéig még módosíthatják a végösszeget a folyamatosan változó árak, illetve a felhasznált energia pontos mennyisége. Jelentős változás, hogy a villamosenergiát az eddigi éves fix áras szerződéssel ellentétben napi áron alapuló havi áron fogjuk beszerezni. Ez annyiban újdonság, hogy míg eddig egész évben azonos áron szállítottak nekünk „áramot”, mostantól tőzsdei áron fogunk szerződni: tehát, ha magasabb a tőzsdei ár többet, ha alacsonyabb, akkor kevesebbet fogunk fizetni.

Léteznek forgatókönyvek arra az esetre, ha esetleg tovább romlik a helyzet?

Természetesen vannak, de 50 milliárdos nagyságrendű energiaköltség-növekedés kigazdálkodására nem lehet ésszerű forgatókönyvet felépíteni. Ez túlmutat a lehetőségeinken, noha azokat a lehetőségeket, hogy képességeink szerint csökkentjük ezt az összeget, természetesen folyamatosan vizsgáljuk. Létezik egyébként vészforgatókönyvek is, de ezek alkalmazásáról felesleges szót ejteni, nem tartunk ott, hogy esedékesek lennének.

Járat leállítására sem készültünk, a fogaskerekű mégsem közlekedik télen...

A döntés ebben az esetben nem a miénk volt. Társaságunk egy szolgáltató a budapesti közösségi közlekedésben, még ha a legnagyobb is. Amit megrendelnek, azt teljesítjük. Egyébként a fogaskerekű téli üzemszünetének is takarékosági okai vannak.

Lehet vajon további járatritkításokra számítani?

Az esetleges járatritkítások alapvetően a BKK és a Főváros hatáskörébe tartoznak. Mindenképpen figyelembe kell venni, hogyan alakul most a világ. A költségek optimalizálása ma központi kérdés, amire nekünk is törekednünk kell. Persze megvannak ennek is a határai: ha megrendelnek egy szolgáltatást tőlünk, annak megvan az ára. Ha egy busznak járnia kell, annak van üzemanyagköltsége, karbantartási költsége, személyi költsége – ezek fix dolgok, a biztonságos üzemeltetésen nem spórolhatunk. Ugyanakkor például az eddig előtérbe helyezett környezetvédelmi kérdések ideiglenesen háttérbe szorulhatnak. Debrecenben leállították a trolikat, villamosokat, és helyettük dízel buszokat közlekedtetnek, mert azoknak olcsóbb az üzemeltetése, sajnos viszont ezzel a lokális emisszió nő. A CNG buszaink beosztásának áttervezésével várhatóan több száz millió forintot takarít meg a BKV. (szerk.: Compressed Natural Gas – sűrített földgáz). A CNG buszok üzemeltetése a jelenlegi üzemanyag árak mellett egy év alatt nagyságrendileg 1 milliárd forint költségtöbbletet okozna a BKV-nak. Ez óriási szám egy nagyságrendileg 50 darabos flotta esetében. Tehát járatritkítás nélkül is zajlanak bizonyos átalakulások.

A gazdasági nehézségek rányomták a bélyeget a BKV kapcsolatára, viszonyára a tulajdonos fővárossal, illetve a megrendelő BKK-val?

Nem! Az együttműködés mind a tulajdonossal, mind a BKK-val továbbra is jó. Természetesen vannak olyan témák, amelyekben eltérők az álláspontok, de ezekről kulturáltan tudunk beszélni és végül döntéseket hozni. Nem is lenne jó, ha mindenben egyetérténénk, mert akkor nem lenne miről beszélni. Azt gondolom,

hogy a problémák, akárcsak a magánéletben, közelebb hozhatják az együttműködő embereket, cégeket, növelhetik a kompromisszum-készséget, szorosabbra vonhatják az együttműködést, ha a közös célt szem előtt tudjuk tartani. A válságban látszik meg, kire számíthat az ember, hogyan működik egy kapcsolat.

A BKV-n belül nem alakultak ki feszültségek?

Erre azt tudom mondani, hogy én bízom a kollégáimban, akik pedig bízhatnak a menedzsmentben! Mindent megteszünk a működési feltételek megteremtéséért. Nyilvánvalóan hozunk fájdalmasabb döntéseket, történnek pénzügyi átcsoportosítások, de nincs szándékunkban nagyobb létszámú leépítést végrehajtani, a munkahelyeket meg akarjuk őrizni, a havi bérek nincsenek veszélyben.

Mindent figyelembe véve hogyan értékelné az évet? Ki tud emelni pozitívumokat?

A nehéz helyzet ellenére is minden kifizetésünket határidőre teljesítettük, a dolgozók is időben megkapták a jövedelmüket, és ez a továbbiakban is így lesz. A Fővárosi Önkormányzat döntésének eredményeként kifizettük a rezsiámogatást. Folytatódott az M3 metróvonal rekonstrukciója, igaz, az átadás ütemterve feszített. Félig csodának is tartom, hogy ilyen környezetben, a drasztikus áremelkedések ellenére, az átadás előtt pár hónappal továbbra is azt tudjuk mondani, hogy határidőre és a tervezett költségkereten belül le tudjuk zárni a teljes vonal felújítását. Az autóbusz ágazathoz 100 db új Mercedes-Benz Conecto érkezik, ezeket a járműveket béreljük. Ezen felül, ugyanebből a típusból további 35 buszt szerzünk be, amelyek saját tulajdonba kerülnek. Az új járművek érkezésének köszönhetően eltűntek a magaspadlós autóbuszok Budapest utcáiról. Lebonyolítottunk egy tendert 40 elektromos busz beszerzésére, amelyeket a forrás rendelkezésre állása esetén meg is vásárolunk. Történtek energetikai beruházások, rekonstrukció zajlott a 2-es villamos vonalán, az 50-es vonalát alkalmassá tettük az új CAF villamosok fogadására. Még ebben a kihívásokkal teli időszakban is tudtunk előrelépni. És a legfontosabb, hogy zavartalanul működünk! És mindenkit megnyugtatok, hogy működni is fogunk! Elképzelhetetlennek tartom, hogy a BKV leálljon. Lehet, hogy lesznek problémák vagy pénzügyi nehézségek, de hogy ne legyen szükség a BKV-ra és az itt dolgozók munkájára a főváros közlekedésében, az elképzelhetetlen.

Kárpáthegyi Bálint

FOGYTÁN AZ ENERGIÁNK?!

A BKV Zrt. a Virtuális Erőmű Program (VEP) Energiahatékonysági Kiválósági Pályázatán tett vállalásai alapján 2014 óta évről-évre megkapja az „Energiatudatos vállalat” címet, 2016-ban pedig az „Energiahatékony Vállalat” díjat. Az egy évre szóló vállalások olyan feladatokat tartalmaznak, mint pl. az energetikai folyamatok minőségbiztosított működtetése, épület-energetikai auditok készítése, a mérési pontok bővítési lehetőségeinek beazonosítása energia-hordozónként, vagy megújuló energiaforrások további alkalmazása.

A 2013-ban megkezdett és vezetői elköteleződés mellett azóta is fókuszban lévő hatékonyságjavító intézkedések eredményei mára egyértelműen kimutathatók. Korán felismertük, hogy az egyik legnagyobb potenciál az energiafelhasználásban rejlik, amelyhez munkatársaink személyes hozzáállásával járulhatnak hozzá, hiszen ők azok, akik a legtöbbet tehetik annak érdekében, hogy az energiatudatos működés ne feladat, hanem eszköz legyen a célok eléréséhez.

A VEP pályázatához kapcsolódóan tett vállalásoknak megfelelően 2015 óta Energiahatékonysági Szakmai Fórumokat szervezünk, amely napjainkra hagyományosan az őszi kiemelkedő programjává vált és az Integrált Irányítási Rendszerhez (IIR) kapcsolódó oktatások szerves részét képezi. Aktualitását – az eredeti, elsősorban szemléletformálást, illetve az információk megosztását kitűző célokon túlmenően, összhangban a Budapest Főváros Energia Akció célkitűzéseivel – az energia-hordozók árának irreális növekedése, az ezen a területen kialakuló időszakos hiányok és az ezzel összefüggő kormányzati intézkedések még inkább előtérbe helyezték.

Bár a Szakmai Fórumok „eredeti célközönsége” elsősorban az energetikusként foglal-



koztatott, az IIR-projekt tevékenységében résztvevő, vagy energiamegtakarítási-, környezetvédelmi felelősként megbízott munkavállalók és vezetőik voltak, egyre nagyobb érdeklődés mutatkozik a gazdasági, beruházási és üzemeltetési területek részéről is. A rendezvények programja évről-évre illeszkedik ahhoz a célkitűzéshez, hogy bemutassuk munkatársainknak a BKV Zrt. által a közlekedési infrastruktúra, a járműfejlesztés vagy a hatékony létesítmény-üzemeltetés terén elért eredményeket, terveket, innovatív megoldásokat, idén azonban sokkal nagyobb hangsúlyt kaptak azok a témák, amelyek további energiamegtakarítást eredményezhetnek.

Ma már elvárás, hogy még fokozottabban figyeljünk az energiafelhasználás mértékére, hogy tudatos és felelős hozzáállásunkkal csökkentsük a pazarló megoldásokat, amelyekhez minden munkavállaló aktív részvételére szükség van, hiszen minden mindennel összefügg. Az energiafelhasználáshoz kapcsolódó megszorításokhoz alkalmazkodnunk kell, és ismét bebizonyosodott, hogy munkatársaink és a Társaság vezetése számára egyaránt fontos a működőképességnek, a fenntartásnak, a hatékonyságnak a javítása, ezért a program kialakítása során figyelembe vettük azokat a témajavaslatokat és kérdéseket is, amelyek munkatársainktól érkeztek.

A VEP-pel elkezdődött egy olyan folyamat, amely társasági oldalról valamennyi munkatárs együttműködését, szemléletváltását követelte. A kezdeti nehézségek ellenére mégis évről-évre léptünk egyet előre, így amikor megfogalmazódott az első Szakmai Fórum gondolata, már akkor is elsődleges szempont volt, hogy a résztvevők számára olyan aktuális információkkal, előadásokkal jelentkezünk, amelyek révén az energia-megtakarítás, a tudatosság automatikus rutinná válik.

Különösen fontos ez a jelenlegi gazdasági

helyzetben, amikor a beruházási igényeinknek csak egy részére biztosítottak a források, tehát mondhatni létkérdés a felhasznált energia mennyiségének, illetve az energia költségének csökkentése. Ezért van akkora jelentősége a napelemtrendszerek kiépítésének, a telephelyek fűtése korszerűsítésének, a járművek energiahatékony üzemeltetésének vagy a nagyfogyasztó berendezések fogyasztás-mérésének, és nem utolsósorban a működési hatékonyság növelésének.

Az integrált Irányítási Rendszer bevezetése, harmonizációja a korábbi szigetrendszerekkel biztosítja azt az optimális működést, amit az auditok során is érvényesíthetünk, az innovatív megoldások pedig előbb-utóbb kézzel fogható valósággá válnak, a járművezető nélküli 4-es metró után a „neheztelt városi pályán játszó” Combino villamosok esetén is.

2013-ban a Hatékonyságnövelő Projekt indításával két cél fogalmazódott meg: egyrészt többet ugyanannyiból, illetve ugyanazt kevesebből.

Ha visszatekintünk az elmúlt közel egy évtizedre, megállapítható, hogy ez idő alatt inkább az első cél érvényesült. Számos utaskomfortot, illetve munkakörülményt javító intézkedés történt – pl. világítás- és fűtése korszerűsítések, napelemtrendszerek telepítése, klimatizált járművek és irodák, és ide sorolható a 2016-ban átadott 2-es metróvonal rekuperációja is –, ezek eredményeképpen pedig komfortosabb körülmények között utazhatunk, dolgozhatunk jelentős energiamegtakarítás mellett.

Mára a helyzet megváltozott. A forráshiány, az energiahány mindinkább a második célt helyezi előtérbe, hiszen Társaságunk komoly küzdelmet folytat azért, hogy a szolgáltatási színvonal jelentős csökkentése nélkül tudja a költségeket, különösen az energiaköltségeket mérsékelni.

Buday Ágota

2022. október 4-én nagy sikerrel lezajlott az M3 Metró Kőr utcai járműtelepen megtartott VII. Energiahatékonysági Szakmai Fórum.

Ezúton szeretnénk megköszönni valamennyi résztvevő munkatársunknak, hogy megmutatták elkötelezettségüket, és bízunk benne, hogy a rendezvény maradandó élményeket és hasznos információt nyújtott.

Az elhangzott előadások és a rendezvényen készült fotók elérhetők a Salamonon az „Energiamegtakarítás” csempe mögött.

Győzzü(n)k energiával!

FELLÉLEGEZHEZNEK A FÁK, BEKÖSZÖNT A PAPÍR- MENTES IRODÁK KORA?

A DIGITÁLIS ALÁÍRÁS BEVEZETÉSE A BKV-NÁL

A DIGITÁLIS ÜGYINTÉZÉS ÉS A PAPÍRMENTES IRODA IGÉNYE – ÉRTHETŐ MÓDON – EGYRE ELTERJEDTEBB. A PANDÉMIA, VALAMINT AZ ENERGIA- ÉS NYERSANYAG-FELHASZNÁLÁS OPTIMALIZÁSA IS FELGYORSÍTOTTA A DIGITÁLIS ÁTÁLLÁST, EGYRE NŐ AZON TERÜLETEK SZÁMA, AHOL AZ ONLINE MEGOLDÁSOK VESZIK ÁT A FŐ SZEREPET. MOST A BKV IS KOMOLY ELŐRELÉPÉST TETT A DIGITÁLIS ÁTÁLLÁS ÉS A PAPÍRMENTES IRODA MEGTEREMTÉSE FELÉ: A TELJES BKV SZÁMÁRA ELÉRHETŐVÉ VÁLIK A DIGITÁLIS ALÁÍRÁS LEHETŐSÉGE. MIT IS JELENT EZ ÉS HOGYAN VÁLTOZIK MINDENNAPI MUNKAVÉGZÉSÜNK ÁLTALA?

Hosszú évszázadok alatt megszoktuk, hogy a hivatalos iratainkat, szerződéseinket, egyéb dokumentumainkat aláírással, pecséttel hitelesítjük. A digitális megoldások egyre szélesebb elterjedése azonban magával hozta az igényt arra, hogy digitális dokumentumaink is igazolva legyenek, azaz ne legyen kétség azzal kapcsolatban, hogy a dokumentum sértetlen és a küldő felet kötelezze annak tartalma, hasonlóan egy papíralapú, aláírással, pecséttel ellátott irathoz.

Most a BKV is kiterjesztette az elektronikus aláírás használatát a teljes vállalatra. Azaz egy újabb lépéssel kerülhetünk közelebb a papírmegosztó irodához – ezzel költséghatékonyabban szervezhetjük folyamatainkat és még a környezetünk megóvásához is jelentősen hozzájárulhatunk az eddigi erőfeszítéseken túl.

Mit jelent ez a gyakorlatban?

A Társaság informatikai rendszerének felhasználói az IdM-ben választhatnak négyfajta – munkakörhöz illeszkedő – jogosultságot:

- minősített tanúsítvány, amelyet a cégképviseleti joggal rendelkező munkatársak vehetnek igénybe,
- fokozott tanúsítvány, amelyet sok kollégának kell megigényelnie, hiszen egy-egy folyamat dokumentumait sokan igazolják,
- szoftveres tanúsítvány, amelyet a Pénzforgalmi osztály munkatársai használnak,
- web-Szignó előkészítő jogosultság, amely azok számára igényelhető, akiknek nem szükséges aláírói tanúsítvány, de a vezetők munkáját nagyban elősegítik.

Az Informatikai Főosztály első körben pilot projektet indított annak érdekében, hogy a digitális aláírás bevezetésének folyamata zökkenőmentes legyen. A tanúsítvány igénylése kapcsán a projektben résztvevő kollégák izgatottan várták az újabb és újabb üzeneteket az igénylés és az azonosítás során, hogy a végén – a sikeres tanúsítvány-kibocsátás után – tesztelni, gyakorolni tudjanak. Ezen tapasztalatok alapozták meg azt a döntést, hogy a bevezetést felgyorsítva, egyetlen lépéssel a teljes BKV számára elérhetővé tesszük az elektronikus aláírás használatát, segítve ezzel a 2022-23. évi téli időszakban alkalmazandó energiahatékonysági intézkedések végrehajtását.

Hol tart a bevezetés?

Ez idáig több mint 400 aláíró tanúsítványt igényeltek kollégáink: a felhasználók közel kétharmada „fokozott”, egyharmada „minősített” aláírást, valamint hatan „szoftveres” tanúsítványt. A legtöbben már sikeresen alkalmazzák az újítást a mindennapi munkavégzés során. A folyamatban lévő tanúsítványkiadások miatt napról-napra egyre többen kapcsolódnak be az elektronikus aláírás világába, így hatékonyabban, helytől függetlenül aláírhatják a papíron nem is létező dokumentumokat.

Mint a legtöbb újítás, sok kolléga számára első látásra ijesztő lehet a digitális aláírás alkalmazása, használata, ezért is készítettek az Informatikai Főosztály munkatársai felhasználóbarát segédleteket, oktató anyagokat, amelyek lépésről lépésre mutatják be a szükséges teendőket, és az átállás során minden-

ben segítik a kollégákat, sőt a különböző szakterületek kérésére „gyorstalpaló” is készült az eAláírás használatáról. Így már mindenki magabiztosan írhat alá a ma elérhető legmodernebb módon.

Az elektronikus aláírás a mai fejlett, felgyorsult világunkban egyre elterjedtebb. A visszajelzések azt mutatják, Társaságunknál a kollégák nyitottak, érdeklődők az újdonsággal kapcsolatban. Az Informatikai Főosztály pedig minden szükséges módon segíti őket.

Javasoljuk mindenkinek, akik megkapták a tanúsítványt, hogy próbálják ki és gyakoroljanak bátran a leírások alapján. Az aláírt próba dokumentumok törölhetők vagy akár az aláírás is törölhető a dokumentumról, így nem lehet a gyakorlás alatt hibázni.

A dokumentáció megtalálható a Salamonon a Munkához/Segédletek alatt, valamint az oktatási anyagok a BKV e-Learning felületen (Moodle-ban) a segédanyagok alatt.

Célunk, hogy az elektronikus aláírás használatával helyhez kötöttség nélkül, gyorsabban, papírfelhasználás és nyomtatás nélkül, könnyen kezelhető legyen a dokumentumok szignálása, aláírása és így megteremtjük a papírmegosztó iroda lehetőségét.

Kovács Edina Barbara



A MAGASPADLÓS ÜZEM VÉGE

2022 NOVEMBERÉBEN MÉRFÖLDKÖHÖZ ÉRKEZETT A BKV AUTÓBUSZ-ÁGAZATA. TÖBB MINT FÉLÉVSZÁZADOS ÜZEM UTÁN VÉGLEG ELTŰNTEK A MENETRENDSZERINTI FORGALOMBÓL AZ IKARUS 260-AS ÉS 280-AS TÍPUSOK. AZ ÉVFORDULÓ ÖNMAGÁBAN IS PÁRATLAN, JELENTŐSÉGÉT TOVÁBB EMELI, HOGY A GUMIKEREKES ÁGAZAT TEKINTETÉBEN ELŐSZÖR FORDUL ELŐ, HOGY EGY JÁRMŰTÍPUS TÖBB MINT 50 ÉVEN KERESZTÜL VOLT FOLYAMATOSAN ÜZEMBEN.

1971 végén jelentek meg ugyanis a fővárosi tömegközlekedésben a legnagyobb darabszámban gyártott és a BKV személyszállításában 2022 végéig aktívan résztvevő ikonikus Ikarus 200-asok. A következő évektől nagy számban érkeztek a 260-asok és 280-asok a vállalathoz, amelyek időközben a budapesti utak elválaszthatatlan részévé, jelképévé váltak. Az elkövetkező több mint két évtized alatt a BKV minden addiginál nagyobb mennyiségben rendelt e két típusból. 1971 és 1993 között 2385 darab Ikarus 260-ast és 1680 darab Ikarus 280-ast szerzett be újonnan a vállalat. A szériaüzem, azaz az első húsz Ikarus 260-as 1972. december 22-én állt üzembe a BKV kötelékében, kereken 50 évvel ezelőtt.

Az első alacsonypadlós kialakítású szérijármű 1999-ben jelent meg először a BKV állományában és a budapesti utcákon, amikor is 60 db Ikarus 412-es állt forgalomba elsősorban Kelenföldön és vonzaskörzetében. A 2004 és

2006 között újonnan beszerzett csuklós Volvo 7700A autóbuszok után egy évtizedet kellett várni a következő kulcsrakész autóbusz vásárlására. Az új járművek már mind alacsonypadlós kialakításúak voltak. Az elsőként 2009-ben eszközölt, majd az évek alatt rendszeressé váló használt jármű beszerzések során is kizárólag alacsonypadlós járműveket vásárolt a társaság. A flotta korszerűsítése sajnos elmaradt az optimálistól, így az elmúlt évek új jármű beszerzéseinek volumene korábban nem tette lehetővé a korszerűtlen, magaspadlós Ikarusok kivonását.

Szintén 2022-ben több mint három évtizednyi szolgálat után köszönt el Budapest útjaitól az Ikarus 415-ös típus (a BPI-415 forgalmi rendszámú). 2022 tavaszára mindössze egyetlen működőképes busz maradt forgalmi állományban, és június 15-én elérkezett az idő a típus végleges „nyugdíjazására”. A 200-asok üzemének leállítása mellett az Ikarus 435-ös csuklós,

valamint az Ikarus 405-ös midi autóbusz flotta utolsó darabjainak kivonására is 2022 végén került sor, ezzel a BKV-nál befejeződött a magaspadlós autóbuszok üzemeltetése.

Méltó búcsú

Az Autóbusz és Trolibusz Üzemeltetési Igazgatóság a 415-ös nyári búcsúprogramjához hasonlóan a 200-asok és a 435-ös típusok esetében is lehetőséget biztosított az érdeklődők és járműrajongók számára novemberben, hogy minden érintett méltó búcsút vehessen kedvenc típusaitól. Az autóbusz-ágazat a magaspadlós járművek egy-egy darabjait szolgálati idejük végeztével megőrizni szándékozik azok utolsó forgalmi állapotában, a különleges járműpark nyújtotta lehetőségek (fotósmenet, nosztalgiaiközlekedés, filmforgatás, nyílt napok, járműparádék) kiszolgálására. A BKV flottája az egykori Ikarus Karoszséria- és Járműgyárban készült autóbuszok kivonását követően sem marad a legendás



Az új autóbusz üzemeltetési modellt a fővárosi autóbuszállomány korszerűsítése, a közösségi közlekedés szolgáltatási színvonalának növelése érdekében vezette be a Budapesti Közlekedési Központ 2012-ben. Az átfogó, komplex célrendszeren belül hangsúlyos tételként szerepelt az alacsonypadlós járművek arányának folyamatos növelése, melyet a BKK a kezdetektől fogva széles körben kommunikált. A főváros 2015-ben elfogadott közlekedésfejlesztési stratégiája, a Balázs Mór Terv 2018-at határozta meg a magaspadlós autóbuszok teljes körű kivételének céldátumaként – ma már tudjuk, hogy ehhez további négy évre volt szükség.

márka nélkül, mivel továbbra is megtalálható a forgalmi állományban az Ikarus 412-es, a 187V, a 127V és az E91-es típus.

Szia BPI, vizslát BPO

A 260-as, 280-as, 405-ös és 415-ös és 435-ös típusok leállításával egyszerre eltűnnek az utcákról a BKV autóbuszaira jellemző BPI és BPO kezdetű forgalmi rendszámok is (az Ikarus 412-esek üzeméig néhány kocsi még a klasszikus

„hárombetűs” BKV-s rendszámot viseli). Szép emlékekkel és nosztalgikus érzésekkel kell búcsúznunk a budapesti utcakeptől évtizedeken át elválaszthatatlannak tűnt járműveinktől, a jól ismert közhely szerint valaminek a vége egyben egy másik, új dolog kezdetét is jelenti. Így van ez a „nyugdíjba vonuló” magaspadlós Ikarusokkal is hiszen 2022 októberétől ütemezetten állnak forgalomba a BKV legújabb bérelt, illetve saját tulajdonú Mercedes-Benz

Conecto Next Generation autóbuszai, amelyek új formátumú rendszámai is egy új korszak kezdetét sugallják.

Gulán András





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

Jogeset:

A kollégám válóperében tanúként idézett a bíróság. Köteles vagyok megjelenni a bíróság előtt? Mi történik, ha nem megyek el?

Válasz:

A bíróság által tanúként idézett személy köteles megjelenni az idézésben megjelölt helyen és időpontban, a tárgyalástól indokolatlanul nem maradhat távol.

Amennyiben rendkívüli okok miatt a tanúként idézett személy a bíróságon megjelenni nem tud (pl. betegség, külföldi utazás miatt; ezen okokat jogszabály tételesen nem sorolja fel, megítélésük minden esetben bírói mérlegelés alá esik), erről a bíróságot előzetesen, írásban, a távollét okának megjelölésével és igazolásával (pl. orvosi igazolás, szállodai szobafoglalás visszaigazolás megküldésével) értesítenie kell.

Meg kell említeni, hogy a munkavégzés nem megfelelő indok a tárgyalástól való távolmaradásra, ugyanis a munka törvénykönyvéről

szóló törvény szerint a munkavállaló mentesül a munkavégzési és rendelkezésre állási kötelezettségének teljesítése alól, amennyiben bírósági vagy hatósági felhívás alapján ezen szervek előtt meg kell jelennie. Nem szabad elfelejteni azonban, hogy ilyen esetben a munkavállalónak a munkáltató felé előzetesen jeleznie kell, hogy az idézés miatt munkavégzése akadályba ütközik, és utólag igazolnia kell, hogy a tárgyaláson megjelent. A tanú a meghallgatását követően kérheti a bírót,

hogy a megjelenéséről igazolást állítson ki, amivel a munkáltató felé igazolni tudja, hogy a tárgyaláson ténylegesen részt vett.

Ha a tanúként idézett személy a tárgyaláson nem jelenik meg és távolmaradását nem igazolja, a bíróság pénzbírságot szabhat ki rá és elrendelheti a rendőrség által történő elővezetését, továbbá kötelezheti a távolmaradásából eredő költségek megfizetésére.

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 061 461 6500 /11-233-as telefonszámon. A jelenlegi speciális helyzetre tekintettel kizárólag telefonon keresztül állunk a kollégák rendelkezésére.

Jogi Iroda

SOK JÓ ÖTLET ÉRKEZETT!

VAJON MELYIK LESZ A GYŐZTES?



Van egy jó ötleted?

Ma már történelem az az időszak, amikor 14 évvel ezelőtt, 2008. szeptember 16-án megalkult az Ötlet-Bíráló Bizottság, amelyet a Társaság különböző szakterületei által delegált munkatársak alkottak. A 13/VU/2008. vezérigazgatói utasításban foglaltak szerint minden olyan munkavállalói ötlet jutalmazható, amely a Társaság számára hatékonyságnövelést, illetve költségcsökkentést eredményez. Ezen ötletek megvalósíthatóságáról az ÖBB döntött, amelyhez első alkalommal öt darab javaslat érkezett be.

Ez eltelt időszakban hol több, hol kevesebb értékes újítást küldtek be a kollégák, de az utóbbi pár évben egyre inkább látszott, hogy a BKV Zrt. ötletmenedzsment tevékenységének megújítása és felpozícionálása, a díjazás megnövelése – az eredményesség érdekében – elkerülhetetlen. Idén ezért újragondoltuk a munkavállalói ötletek beadásának és elbírálásának rendszerét, és meghirdettük az ötletmenedzsment versenyt, amelynek győztesei jelentős anyagi elismerésben részesülnek majd.

A hirdetés szinte az összes szakterületet megmozgatta, már a kihirdetés másnapján nagyon sok újítási javaslat, elképzelés érkezett. Jellemzően az első napokban, valamint a beadási határidő végén volt nagy a hajrá. Voltak, akik több javaslatot is benyújtottak,

de csoportos kidolgozású ötlet is született. Érkeztek be pályázatok az ATÜI, a Biztonsági Igazgatóság, a Gazdasági Igazgatóság, az Informatikai Főosztály, a Stratégiai és Beszerzési Igazgatóság, a Vasúti Üzemeltetési Igazgatóság több területéről, például a Metró Üzemigazgatóságtól, a Forgalomfelügyeletől, az Üzemeltetési Főosztálytól, valamint villamos szakterületekről, sőt még az érdekképviseletek részéről is.

A beérkezett elképzelések igen széles skálája bizonyítja, hogy munkavállalóink kreatív gondolkodásának semmi nem szab határt, hiszen a munkafolyamatok egyszerűsítésétől (pl. forgalomszervezés, járműkarbantartás) a munkahelyi közérzet javításáig, a közösségépítésen át a digitalizációs megoldásokig szinte minden témában érkeztek jobbító javaslatok. Sok ötlet érkezett az energiaválság kezelésére, hatásainak mérséklésére, és természetesen a műszaki, technológiai újításokról sem feledkezhetünk meg, amelyek megvalósítása Társaságunk szolgáltatási színvonalának emelése mellett sokszor több milliós költségcsökkentést is eredményezhet.

Az alig több mint egy hónap alatt, a meghirdetett határidő végéig összesen 65 ötlet érkezett hozzánk. Sajnos néhányan kicsúsztak a határidőből, őket arra biztattuk és biztatjuk, hogy

a jövő évi versenyre nyújtsák majd be majd pályázatukat, amelyet – az idei nagy érdeklődésnek köszönhetően – 2023-ban is szeretnénk megrendezni.

A több mint félszáz befogadott ötletet az Ötlet-Bíráló Bizottság több körben, egyenként tárgyalta és véleményezte. A javaslatok széles skálája miatt – bár többszempontú megközelítést alkalmaztunk – igen nehéz volt a döntést meghozni arról, hogy kik jutnak be a verseny döntőjébe. Részen azoknak az ötleteknek, elképzeléseknek sikerült végül, amelyek a közeljövőben kisebb ráfordítással megvalósítható elgondolásokat tartalmaztak, de bekerültek a Társaság egészét érintő olyan nagyobb ívű koncepciók is, amelyek a jövőbeli fejlődésünket, hatékonyabb működésünket határozhatják meg.

Azokban az esetekben, amikor a beadott ötlet nem volt kellőképpen kidolgozott, személyesen adtuk meg az átdolgozási szempontokat az ötletgazdának. Azokat a munkákat viszont, amelyeknek beadói nem a versenykiírásnak megfelelően töltötték ki az adatvédelmi, szerzői jogi mellékleteket – érvénytelennek kellett minősítenünk, ha a szerző nem élt a javítási lehetőséggel. Az így érvénytelenné vált beadványokat a Versenykiírás szerint fájó szívvel, de meg kellett semmisítenünk.

A Bizottság döntése értelmében 13 ötlet került be a december 1-jei döntőbe, ahol a pályázók személyesen mutathatják majd be, szemléltethetik a megvalósítás előnyeit, részletezve az elérni kívánt hatásokat, és egyúttal bizonyíthatják elköteleződésüket a téma iránt. A Bizottság tagjai így teljesebb képet kaphatnak a javaslatról, kérdéseket tehetnek fel annak érdekében, hogy minél több ismeretük legyen a végső döntésük meghozatalához. A cikk megírásának idején – lapzártá előtt – még nem tudjuk kik lesznek az első Ötletmenedzsment verseny győztesei. Róluk és pályamunkáikról a magazin 2023. évi első számában olvashattok majd.

Pataki Margit, Konyher Mária Terézia

Január							
H	K	Sz	Cs	P	Sz	V	
						1	
2	3	4	5	6	7	8	
9	10	11	12	13	14	15	
16	17	18	19	20	21	22	
23	24	25	26	27	28	29	
30	31						

Február							
H	K	Sz	Cs	P	Sz	V	
		1	2	3	4	5	
6	7	8	9	10	11	12	
13	14	15	16	17	18	19	
20	21	22	23	24	25	26	
27	28						

Március							
H	K	Sz	Cs	P	Sz	V	
		1	2	3	4	5	
6	7	8	9	10	11	12	
13	14	15	16	17	18	19	
20	21	22	23	24	25	26	
27	28	29	30	31			



Július							
H	K	Sz	Cs	P	Sz	V	
					1	2	
3	4	5	6	7	8	9	
10	11	12	13	14	15	16	
17	18	19	20	21	22	23	
24	25	26	27	28	29	30	

Augusztus							
H	K	Sz	Cs	P	Sz	V	
	1	2	3	4	5	6	
7	8	9	10	11	12	13	
14	15	16	17	18	19	20	
21	22	23	24	25	26	27	
28	29	30	31				

Szeptember							
H	K	Sz	Cs	P	Sz	V	
				1	2	3	
4	5	6	7	8	9	10	
11	12	13	14	15	16	17	
18	19	20	21	22	23	24	
25	26	27	28	29	30		

Április						
H	K	Sz	Cs	P	Sz	V
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

Május						
H	K	Sz	Cs	P	Sz	V
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

Június						
H	K	Sz	Cs	P	Sz	V
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30		

2023

Október						
H	K	Sz	Cs	P	Sz	V
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

November						
H	K	Sz	Cs	P	Sz	V
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30			

December						
H	K	Sz	Cs	P	Sz	V
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

EGY VISSZAUTASÍTHATATLAN AJÁNLAT – A DUÁLIS KÉPZÉS

A MAI MUNKAERŐPIACON FONTOS LEHET, HOGY AZ ELMÉLETI TUDÁS MÖGÖTT LEGYEN GYAKORLATI IS, HISZEN ÍGY JELENTŐS ELŐNYÖKKEL INDULHAT EGY FRISSDIPLOMÁS. ERRE AD LEHETŐSÉGET A DUÁLIS KÉPZÉS – AMELY JELENLEG NÉGY EGYETEM KÖZREMŰKÖDÉSÉVEL FOLYIK A BKV VASÚTI ÜZEMELTETÉSI IGAZGATÓSÁGÁNÁL. A KÉPZÉSI FORMA TOVÁBBI HÁROM EGYETEMMEL BŐVÜLHET A KÖZELJÖVŐBEN. A TÖBBEK KÖZÖTT VILLAMOSMÉRNÖK, GÉPÉSZMÉRNÖK, KÖZLEKEDÉSMÉRNÖK VAGY ÉPÍTÉSZMÉRNÖK HALLGATÓK BETEKINTÉST NYERHETNEK EGY NAGYVÁLLALAT MŰKÖDÉSÉBE, MEGISMERKEDHETNEK ANNAK MINDENNAPOS MUNKAVÉGZÉSÉVEL, MIKÖZBEN BIZTOS GYAKORLATI TUDÁSSAL GAZDAGODNAK. AZ IGAZÁN RÁTERMETT TANULÓK PEDIG AKÁR MÁR EGY MUNKASZERZŐDÉSSEL A ZSEBÜKBEN DIPLOMÁZHATNAK.



Bánszky Botond jelenleg is villamosmérnöki tanulmányokat folytat, mellette pedig duális képzésen vesz részt a BKV-nál. Az eddig itt töltött 3 éve alatt nagyon megkedvelte a kollégákat és a munkakört, jövőre pedig szeretne teljes állásban is elhelyezkedni a társaságnál. Olyannyira pozitívan vélekedik a képzésről, hogy ajánlására többen is jelentkeztek.

Miért döntöttél a duális képzés mellett?

Gyermekkorom óta szeretem a villamosokat. Amikor el kellett döntenem, hogy mi leszek, ha nagy leszek, akkor a villamosmérnökség tűnt a legideálisabb célnak. Az egyetemi pályaorientációs napok keretén belül értesültem a duális képzés lehetőségéről, amikor Tóth Csaba, műszaki koordinációs osztályvezető tartott előadást – még aznap jelentkeztem is! Tudtam, hogy a villamosok iránti vonzalmam és e munkalehetőség tökéletes kombinációt alkot majd.

Mi volt az elsődleges szempontod a duális képzés kiválasztásánál?

Szimpatikus volt, hogy szorgalmi időszakban csak heti egy napot kell dolgozni. Igaz, vizsgaidőszakban minden nap, viszont a fizetés – ettől függetlenül – mindig ugyanannyi. Nagyon sok olyan egyetemista társam van, akiknek a munka a tanulás rovására ment, mert nem tudtak bejárni például az előadásokra. A duális képzésben viszont az a jó, hogy van egy fix keresetem, de mellette minden órán ott lehetek.

Mit vártál a képzéstől, és ehhez képest mit kaptál?

Abszolút pozitívan csalódtam, nem vártam volna, hogy ennyire jó lesz. Eleinte kicsit tartottam tőle, hogyan fognak kezelni engem a kollégák, milyen lesz a hangulat, hiszen teljesen zöldfülű voltam. Azonban nagyon jól, nagyon barátságosan fogadtak. Nagyon sokat tanulok tőlük, és sosem hittem volna, hogy az egyetemen is hasznosítani tudom majd az itt megtanultakat. Előfordult már, hogy egy 5 kredités tárgyból ötöst kaptam amiatt, mert a BKV-nál előzetesen megtanultam, tapasztaltam az adott dolgot.

Mi a feladatod a BKV-nál, mit szeretsz a legjobban csinálni?

Irodai munkához hasonló feladataim között vannak tervvéleményezések, különböző ki-mutatások készítése, az azokra való reflektálás. A kedvencem a különböző végállomási naplók elemzése, amit úgy kell elképzelni, hogy ha van valami probléma a villamos közlekedésében, az látszik az úgynevezett napló-berendezésen, és a végén, ha jól csináljuk, az is látszik majd, mi okozta a hibát.

Mit tartasz a legjobbnak a képzésben?

Azt, hogy megbecsülnek, mint hallgatót. Foglalkoznak velem, tényleg van értelme a munkámnak, látszik az eredmény: kimegyünk megjavítani egy hibát, és ettől újraindul a villamosközlekedés. Emellett tisztában vannak a kollégák azzal, hogy én elsősorban hallgató vagyok, nem pedig munkavállaló. Előfordult, hogy fél órával előbb haza kellett mennem, de ez senkinek nem okozott gondot.

Kinek ajánlanád és miért?

Minden mérnök hallgató számára ajánlanám, illetve azoknak főleg, akiket érdekel a BKV működése, és egy megbízható, stabil céget keresnek. Persze van benne kihívás is, hiszen tanulás mellett dolgozni is kell, vizsgaidőszakban, amikor nincs tanítás ráadásul minden nap. Azt gondolom, hogy ezt igazán kell akarni, mert kellő szorgalommal minden sikerülhet.

Te is tervezed, hogy itt maradsz.

A mentoromtól kaptam egy lehetőséget jövő februártól, amire természetesen igent mondtam, mert nagyon megszerettem a munkát. Már van mögöttem tapasztalat, ami egy kezdőtől nem lenne elvárható. Kiszámítható, stabil cégnek tartom a BKV-t, ahol tudom, hogy lesz holnap. Itt ismerek és szeretek is mindenkit, nincs okom arra, hogy másik munkahelyet keressek.

Vígh Károly duális képzés keretein belül kezdte el munkáját a vállalatnál, jelenleg pedig a fogaskerekűnél vállal gondnoki állást.



Miért döntöttél a duális képzés mellett? Mi volt az elsődleges szempont a választásodnál?

Amikor pályaválasztás előtt álltam, akkor találtam rá a duális képzés lehetőségére, aminek nagyon megörültem, mivel tudtam, hogy a tanulmányaim mellett ezzel gyakorlati tapasztalatokat is szerezhetek.

Mit vártál a képzéstől, és ehhez képest mit kaptál tőle?

Leginkább olyan gyakorlati tudást szerettem volna elsajátítani, amit a felsőoktatásban nem feltétlen kaphatok meg. Reméltem, hogy a cég rugalmasan fogja kezelni azt, hogy elsődlegesen én egyetemista vagyok, akinek szükséges a vizsgákra felkészülnie, de szerencsére minden alkalommal megkaptam a támogatást és a segítséget.

Milyen tanulmányokat folytattál, amikor ide jelentkezted?

Gépészmérnöki alapképzésre jártam a Dunaújvárosi Egyetemen. Sajnos a pandémia következtében az egyetemi 7 féléves képzésből 4 szemeszter online oktatás formájában történt, ezért az iskolai gyakorlatok elmaradtak. Nagy segítség volt, hogy a munkám során így is tudtam gyakorlati tapasztalatot szerezni.

Mennyire egészítette ki a tanulmányaidat a gyakorlat?

Nem feltétlenül volt párhuzam az egyetemi elméleti oktatás és a gyakorlatban tanultak

között, de így is rengeteg olyan hasznos tapasztalatot gyűjtöttem, amelyet ha az egyetemen nem is, de a való életben biztos tudok kamatoztatni.

Mi volt a feladatod a képzés alatt a BKV-nál? Mi volt az, amit a legjobban szerettél csinálni?

Leginkább műszaki feladataim voltak, mint például műszaki rajzok készítése, mechanikai számítások, a szereléstechika elsajátítása, járműismeret. A speciális, nagy pontosságot és odafigyelést igénylő feladatokat szerettem a legjobban.

Mit tartasz a legjobbnak a képzésben?

Azt, hogy a szakmámban már a tanulmányaim elejétől fogva tudtam tapasztalatot szerezni, és persze az sem utolsó szempont, hogy az egyetem mellett rendkívül jó jövedelemforrás volt.

Miért döntöttél úgy, hogy maradsz a BKV-nál?

A fogaskerekűnél rögtön azt éreztem, hogy ezzel szeretnék a jövőben foglalkozni. Gondoltam maradok még pár évet, hogy azt a sok gyakorlati tudást, amit megszereztem, használhassam is. Amikor lediplomáztam sajnos nem volt szabad mérnöki pozíció az üzemünkben, így most a gondnok vagyok, de ha a szükség kívánja akkor mérnöki feladatokban is részt veszek.

Jelenlegi munkádban hogyan tudod hasznosítani a képzés alatt megtanultakat?

Az előbb említett kiegészítésképp kapott mérnöki feladatokban veszem hasznát, illetve lehetőségem van tovább képezni magam.

Kinek ajánlanád a képzést és miért?

Minden olyan egyetemistának, aki már az első pillanattól fogva szeretne a szakmában elhelyezkedni, tapasztalatokat szerezni, megismerni a tanultak gyakorlati oldalát.

Farkas Dóra

BALÁZS MÓR DÍJ ÉS EMLÉKPLAKETT A LEGKIVÁLÓBBAKNAK – 2022.



A Balázs Mór díjat 1998-ban alapította a BKV Zrt., névadója pedig az a Balázs Mór, aki a Budapesti Városi Villamosvasút Társaság alapító vezérigazgatója volt. Balázs Mór munkásságával a világvárosok közé emelte Budapestet. Neki köszönhető, hogy már 1887-ben – alig néhány évvel Siemens első sikeres villamosa után – villamosok közlekedtek a pesti Nagykörúton, majd hozzáfogott Európa első belvárosi villamoshálózatának kiépítéséhez is. A konkurens lóvasúti társasággal együttműködve építették meg az európai kontinens első földalatti vasútját alig huszonegy hónap alatt, 1896 májusára. Kiemelkedő szakmai pályafutása mellett a városi politikában is aktív szerepet játszott, kortársai nagyra becsülték. 1897-ben bekövetkezett halála után családja mellett a villamoscég, a főváros, és politikusok sokasága kísérte utolsó útjára.

A Székház 100-as tárgyalójában, november 10-én ünnepélyes keretek között adta át – a BKV magasrangú elismeréseként – Bolla Tibor, a BKV vezérigazgatója a Balázs Mór díjakat és az Emlékplaketteket kiemelkedő munkát végző kollégáinknak. A Balázs Mór díjat ebben az évben nyolc olyan kollégánk vehette át, aki kimagasló szakmai tudásával és emberi hozzáállásával öregbítette Társaságunk hírnevét, és példaképként szolgálnak mindannyiunk számára. A rangos díjban és az Elismerő oklevélben részesültek mindegyike – a BKV-nál töltött évek során – messzemenően bizonyította emberi és szakmai rátermettségét, elkötelezettségét, felelősségtudatát és kivívta mind vezetői, mind pedig munkatársai elismerését. Társaságunk tevékenységét tekintve is tájékozott, megbízhatóan teljesítő kollégák ők, akik szakmai irányításukkal és problémamegoldó képességükkel segítik a hétköznapi munkák elvégzését és a különleges kihívások megoldását is.

2022-ben Balázs Mór díjban részesült Németi Sándor, az Angyalföld kocsisín villamosvezetője, Gurdon Csaba, az Óbuda Divízió Forgalmi szolgáltatának autóbuszvezetője, Schmidt János, hírközlő berendezés műszerész

csoportvezető, Ertényi Róbert, autószerelő, mechanikai műszerész, Senkó Attila, az M4 forgalmi szakszolgálatának vezetője, Horváth Attila Ferenc, az ATÜI Cinkota Divíziójának vezetője, Gebei Sándor, a Trolibusz Divízió Vornalműszaki Csoportjának nyugdíjba vonult vezetője és Nagy László, erőforrás gazdálkodási főosztályvezető.

Kiemelkedő munkája elismeréseként Emlékplakettet kapott 20 munkatársunk: Sáli István, Söti Andrea, Szegedi József, Horváth Tamás, Kenyér Tibor, Gál Antal, Szlivka György,

Berhidi Zsolt Ferenc, Szabó László, Sárkány István, Takács Zoltán, Béres Ákos, Varga Zsolt Jánosné, Zádorfalvi Beatrix Katalin, Toller Zoltánné, Viandt Márton, Kovács Andrea, dr. Sörös Balázs, Katona-Kovács Bence és Csóra Beáta.

Szeretettel gratulálunk a díjazottaknak, és további boldog, egészséges, eredményekben gazdag, jókedvű életet kívánunk mindannyiójuknak!



BIZTONSÁGOS VASÚT

– VASÚTBIZTONSÁG

A BKV Zrt. „vaskerekes” ágazata sok szempontból speciális tulajdonságokkal bír. A vasúti közlekedés biztonságával kapcsolatos feladatokról külön jogszabályok rendelkeznek. Ezen feladatok ellátását végzi összehangoltan a két vasúti ágazat, a Metró- és Villamos Üzemigazgatóság Vasútbiztonsági Csoportjai a Vasútbiztonsági Irodával együttműködésben.

Ebben a cikkben a teljesség igénye nélkül a Villamos Vasútbiztonsági Csoport, azaz a VVBCS feladatát, működését szeretnénk bemutatni.

A VVBCS „területi” hatálya:

- Villamos
- Fogaskerekű vasút
- Libegő és Sikló

A Libegő és a Sikló különleges helyzetben vannak, szigetüzemként, más járművektől, rendszerektől teljesen függetlenül, saját utasításrendszer mentén – utóbbi szempontrendszer alapján ideértve a fogaskerekű vasutat is – nagyon alacsony eseményszámmal működnek, így a mindennapokban ritkán kell eseményvizsgálati célból megjelenünk a területeken. Legtöbbször a rendszeres ellenőrzések miatt, valamint a jó szakmai kapcsolat fenntartása érdekében látogatjuk meg ezen üzemeket.

Városi viszonylatban azonban a villamosközlekedés már nehezebb helyzetben van: bár a villamospályát kizárólag a mi járműveink használják, azonban a pálya sokszor a közút része, aminek következtében a vasúti járművek folyamatosan kapcsolatban állnak más járművekkel. Így nem tekinthetünk rá „tisztán vasútként”, hanem a közúti és a vasúti előírások egyaránt vonatkoznak rá. Ennek a ketősségnek köszönhetően a villamos ágazatot érintő közlekedési balesetek legnagyobb részét valamilyen másik, többségében közúti járművel való összeütközés teszi ki. Sajnos a közlekedésben résztvevők nagy része a villamosra ugyanolyan járműként tekint, mint a többi gépjárműre, még a legalapvetőbb különbségeket sem ismerik fel: például nem kormányozható és a fékútja is lényegesen hosszabb, mint egy gumikerekes járműé.

Az eseményvizsgálati jelentés egyik alapvető küldetése: „Baleset vagy esemény kivizsgálá-

sának célja a balesetek és események megelőzése.”

A balesetvizsgálat szerteágazó tevékenység, a legfontosabb lépései:

- helyszíni vizsgálat (helyszíni szemle, adatgyűjtés, helyszíni kísérletek, próbák);
- utólagos adatgyűjtések (kamerafelvételek, menetregisztráló kiértékelése, információkérés társszolgálatoktól, szükség szerinti meghallgatások stb.);
- a beszerzett információk rendezése és komplex elemzése;
- a baleset okának (okainak) megállapítása;
- a vizsgálati jelentés elkészítése, a szükséges ajánlások megtétele.

A fenti feladatok jogszerű és szakszerű elvégzéséhez a vasúti közlekedés minden területéhez érteni kell valamelyest. A csoport tagjai felsőfokú végzettséggel, felsőfokú vasúti balesetvizsgálói szakképesítéssel, balesethelyszínelői végzettséggel, vasúti járművezetői- és forgalmi diszpécser vizsgával és a megkülönböztető jelzéssel felszerelt gépkocsi vezetéséhez I. fokú pályaalkalmassági határozattal kell, rendelkezzenek. Így csoportunknál villamosmérnök, gépészmérnök, közlekedésmérnök, műszaki menedzser, mérnöktanár és műszaki szakoktató kollégák tevékenykednek.

A csoport tagjai elkötelezettek a folyamatos tanulás, fejlődés mellett, így a magas szintű informatikai ismeretek megszerzésén túl, egy-egy munkatárs rendelkezik menetirányítói, tabulátorkezelői, vasútszakmai oktatói végzettséggel, illetve rendelkeznek az összes villamos járműtípus vezetésére jogosító engedéllyel. Jól látható, hogy a megszerzett k o m p e - t e n c i á k sokrétű s é g e

együttesen segítenek a teljes közúti vasúti rendszerben eligazodni és teszik lehetővé az események minden részletre kiterjedő, professzionális szakmai vizsgálatát.

Szerencsére elmondhatjuk, hogy azokban a közlekedési balesetekben, ahol villamos is érintett – bár nem kevés ilyen van – a saját hibás események aránya igen kedvező, megközelítőleg 10-12% közötti. Ugyanakkor a felelősség kérdése nem mindig állapítható meg egyértelműen, ilyen esetekben utólag próbáljuk meg rekonstruálni a történeteket, amelyben nagy segítségünkre vannak a helyszínen talált nyomok és anyagmaradványok mellett a járművekbe és egyéb berendezésekbe épített elektronikus menetregisztráló berendezések adatai, a különböző kamerafelvételek, és többek között a jelzőlámpás csomópontok esetén a jelzőlámpák működését tükröző fázistervek is. S hogy ezeket miként és hogyan használjuk fel a balesetvizsgálatok során a mindennapokban, abba a későbbiekben, egy következő cikkben adunk bepillantást. Balesetmentes közlekedést kíván a Villamos Vasútbiztonsági Csoport!

Szántó Zsolt





NÁLUNK IS MŰKÖDHEK A PAPÍRMENESSÉG?

HABÁR NAPJAINKBAN VITATHATATLANUL MEGNÖTT A PAPÍRMENESSÉG IRÁNTI IGÉNY A DIGITÁLIS TÉRNYERÉS FELÉ HALADVA, AMIRE A VÁLSÁGHELYZETEK (COVID-19, ENERGIÁVÁLSÁG) EGYRE CSAK RÁERŐSÍTENEK, BERÖGZÜLT SZOKÁSAINK MIATT MÉG MINDIG NEM HASZNÁLJUK KI OPTIMÁLISAN AZ EBBEN REJLŐ LEHETŐSÉGEKET. SOKSZOR HISSZÜK, HOGY A PAPÍRALAPÚ DOKUMENTÁCIÓ AZ ALAPJA MINDENNEK, AZ A BIZTOS, HA KINYOMTATJUK A DOKUMENTUMOKAT, AMIKET AZTÁN BÁRMIKOR ELŐVEHETÜNK ÉS A MÁSIK KEZÉBE TUDUNK ADNI. VISZONT A PAPÍRMENES IRODA KIALAKÍTÁSA NEM CSAK KÖRNYEZETVÉDELMI SZEMPONTBÓL LENNE FONTOS LÉPÉS, DE AZ ÜGYMENET AUTOMATIZÁCIÓJA ÉS FELGYORSÍTÁSA SZEMPONTJÁBÓL IS SOKKAL KEDVEZŐBB. MIÉRT ÉRI MEG PAPÍRMENES MŰKÖDÉSRE VÁLTANI?

2021-ben 8.654.651 oldalt nyomtatott a BKV
A felhasznált papír előállításához szükséges:

735 fa



és

18 millió liter víz



Ami annyi, mint:

A Nagykörút teljes
faállománya



és

500 ember 1 éves
vízfelhasználása



1. Felgyorsítja a folyamatokat, növeli a hatékonyságot

Nem kell hosszasan keresgélni a papírok között, könnyebben, hatékonyabban nyomon követhetővé válnak a folyamatok: egyszerűen, gyorsan, már néhány kattintással elérhetővé válik a szükséges információ. Ezáltal teljesen naprakészen lehet tartani a dokumentációt és minden szakterület az éppen aktuális információk birtokában végezheti és tervezheti tevékenységét. Ehhez természetesen elengedhetetlen egy megfelelő jogosultságkezeléssel ellátott, jól átgondolt struktúrájú maparendszer vagy szoftveres háttértámogatás, hogy minden érintett fél elérje a munkájához szükséges dokumentumokat. A minőségi követelményeknek való megfelelés is könnyebb a digitalizált folyamatok ellenőrizhetőségével, a határidők pontos betartásával, a szűk keresztmetszetek idejében történő felismerésével és a gyors információcserével, így hatékonyabbá válik a munkavégzés.

2. Időt és pénzt takaríthatunk meg

A papíralapú folyamatok digitalizálásával – illetve sok esetben a digitális folyamattal párhuzamosan történő papíralapú dokumentum-áramlás megszüntetésével – minimalizálhatjuk a fénymásolópapír beszerzéséből és a nyomtatásból fakadó költségeket, valamint az irattározáshoz szükséges tárolókapacitást és annak fenntartási költségeit.

Csökken a papír formátumú dokumentumok kézbesítésének és aláírásának átfutási ideje, valamint megtakaríthatjuk az iratkezelésre (nyomtatás, szkennelés, iktatás, kézbesítés), selejtezésre és archiválásra fordított munkaidőt, ezáltal értéktanteremtőbb feladatokra fordíthatjuk erőforrásainkat.

3. Nincs helyhez kötöttség

További előnye, hogy a dokumentumok és feladatok bármikor, bárhol is elérhetővé válnak. Mindez elősegíti a távmunkát és a más szakterületekkel történő együttműködést is, amely egyrészt a Társaságunk felépítését jellemző területi széttagoltság és a nagy létszám miatt is fontos szempont, másrészt különösen aktuális az elmúlt időszak válsághelyzeteiben.

4. Környezetbarát

A számos felsorolt előny mellett fontos kiemelni, hogy a papírfelhasználásunk csökkentésével az ökológiai lábnyomunk is kisebb lesz, hiszen kíméljük a fákat, és kevesebb hulladékot termelünk rövid- és hosszútávon egyaránt. A nyomtatásból eredő egyéb környezeti hatásokról nem is beszélve, amelyet a jelentős mennyiségben keletkező festékpátronok okoznak.

Természetesen vannak olyan folyamatok, amelyek esetében a papír kiváltása bizonyos

törvényi szabályozások vagy egyéb külső követelmények miatt nem megvalósítható. Ezek továbbra is papíralapú dokumentumkezelésre vannak kényszerítve.

Társaságunk is próbál a papírmertesség útjára lépni, ami az utóbbi időben egyre szélesebb körben valósul is meg. Ilyen lépés a COVID-19 időszaka alatt sikeresen bevezetett elektronikus bérpapír, illetve a jelenleg is folyamatban lévő elektronikus aláírás tesztelése és szélesebb körben történő kiterjesztése (erről szóló írásunkat lásd a 11. oldalon), amelynek segítségével Társaságunknál is egyre több folyamat válik digitalizálhatóvá. Emellett az ötletmenedzsment verseny egyik fő irányvonala is a digitalizáció volt.

Érdemes végiggondolni, hogy a mindennapi munkavégzésünk során – legyen szó akár a saját, akár a közvetlen munkakörnyezetünk működéséről – hol rejlenek még olyan fejlesztési pontok, melyekkel tovább csökkenthetjük a papírfelhasználásunkat.

Irányítási Rendszer Menedzsment Iroda

Csak azt nyomtassuk ki, amit feltétlenül szükséges!

Nyomtassunk kétoldalasan!

Tippek a tudatos papírfelhasználáshoz

Használjuk újra a nyomtatási hibás lapokat!

Amikor csak lehet, használjunk famentes papírt!

Gyűjtsük szelektíven a papírhulladékot!

MÁR A 4. ÉVADNÁL JÁR VLOG SOROZATUNK

HA TETSZETTEK A KORÁBBI RÉSZEK, KERESSÉTEK LEGÚJABB EPIZÓDJAINKAT!



A TAPASZTALT NÉZŐK TUDJÁK, HOGY CSAK A SIKERES SOROZATOKBÓL KÉSZÜL TÖBB ÉVAD. A BKV HÁROM SZEZON UTÁN ELINDÍTOTTA VLOGJÁNAK LEGÚJABB, NEGYEDIK ÉVADÁT: EZÚTTAL IS ÉRDEKES TÉMÁKKAL ÉS HOZZÁÉRTŐ KOLLÉGÁKKAL MUTATJUK BE A BKVSOKAK SZÁMÁRA ISMERETLEN OLDALÁT. TARTSATOK VELÜNK MOST IS!

Az elmúlt években számos területen forgatunk, sok helyszínt, járművet és elsősorban szakmailag felkészült, különleges kollégát ismerhettünk meg. Úgy látjuk, sokakat vonz ez a világ és szívesen ismernek meg bennünket.

A vlog egyes epizódjai nemcsak kívülről látszó számunkra lehetnek érdekesek: mi, BKV-sok is sok mindent tanulhatunk arról, hogyan működik ez a sokrétű feladatokat ellátó vállalat. Hiszen legtöbbször utasai is vagyunk a BKV-nak, akik számára egy-egy terület épp ugyanolyan rejtélyes lehet, mint a többi velünk közlekedő számára.

A BKV YouTube csatornáján a legnézettebb részek több mint tízezer megtekintésnél járnak már. A villamosszimulátort bemutató epizódunkat tizennégyezren látták eddig, de sokakat érdekel egy-egy területen dolgozó kolléga napja, munkaköre, vagy éppen az, hogyan válhat valaki BKV dolgozóvá.

Örömmel tölt el minket, hogy ennyien kíváncsiak ránk és a feladatainkra, hiszen ez azt jelenti, hogy szívesen betekintenek abba a munkába, amelyet itt, a BKV-nál végzünk. Ezért is gondoltunk arra, hogy minél több területen mutassuk meg magunkat: már nemcsak Facebook oldalunkról érhetőek el vlogos

tartalmaink, de egy-egy rövidebb részlet a legfiatalabbaknak szóló platformon, a TikTok csatornánkon is rendszeresen megosztunk. Utóbbin igen népszerűek ezek a videók, a legtöbb megtekintést hozó TikTok tartalmunk is egy vlog részlet.

Kovács Edina Barbara

MIÉRT JOBB A BKV?

– BUSZVEZETŐI JUTTATÁSOK

HA MEGKÉRDEZZÜK A BUDAPESTI JÁRÓKELŐKET, UTASOKAT, MINDENKI SZÁMÁRA EGYÉRTELMEŰ, HOGY HA KÉK A BUSZ, AKKOR BKV. MI, ITT DOLGOZÓK VISZONT JÓL TUDJUK, HOGY VAN MÉG KÉT MÁSIK KONKURENS CÉG. ÉS LEGKÉSŐBB AKKOR, AMIKOR VALAKI BUSZVEZETŐI ÁLLÁST KERES, SZINTÉN SZEMBESÜL A VÁLASZTÁS LEHETŐSÉGÉVEL. FELMERÜL TEHÁT A KÉRDÉS, HOGY MIÉRT MI? VAJON MIRE LENNE KÍVÁNCSI – A FIZETÉSEN KÍVÜL – VALAKI, MIELŐTT BEADJA A JELENTKEZÉSÉT? KÉPZELETBELI PÁRBESZÉDÜNK BEN IGYEKEZTÜNK MINDEN SZEMPONTOT FIGYELEMBE VENNI.

Hány járművezető dolgozik az ATÜI-nél?

Járművezetői létszámunk folyamatosan változott az elmúlt időszakban. A pandémiás időszak első évében elsősorban a stabil nagyvállalati előnyök munkaerőpiaci felértékelődése miatt növekedés is megfigyelhető volt, 2021 második felétől azonban sajnos folyamatosan csökkenő tendencia érvényesül a járművezetők létszámában. Jelenleg a főállású aktív járművezetői létszámunk 2.310 fő. Ebből 12% trolibuszvezető, míg a nagyobb részt természetesen az autóbuszvezetők teszik ki. E mellett jelentős számú úgynevezett besegítő kollégát is foglalkoztatunk mindkét ágazatban.

Általában hány évet tölt el a BKV-nál egy autóbusz- vagy trolibuszvezető?

Ez változó. Az 5 éves jubilálólétkől a 35 éves jubilálókig egyaránt vannak járművezetőink, de előfordul a 40 év is. Általánosságban elmondható, hogy ha valaki hagy időt magának megismerni a Társaságot, akkor megszereti és elköteleződik. Persze vannak járművezetők, akik kipróbálják magukat más autóbuszos cégeknél, vagy belföldi-külföldi teherforgalomban, de a tapasztalatok alapján aztán sokan visszatérnek hozzánk.

Mennyire jellemző, hogy egy családon belül több generáció is a BKV-t választja?

Több olyan járművezető is van a telephelyeken, akinek édesapja, nagypapa vagy testvére dolgozik, dolgozott a Társaságunknál, és emiatt választotta ezt a munkát. Nem ritka a férj-feleség kapcsolat sem a szakmánkban. Tehát akadnak igazi BKV-s családok is.

Egy járművezetőnek is lehet karrierútja, ha szeretné?

Természetesen lehet kiemelkedni. Nem egy vezető beosztású kollégánk van, aki korábban

az utasokat szállította nap, mint nap, és ma már munkáltatói jogokkal támogatottan segíti a többiek munkáját. Aki járművezetőként kezdve járja be a ranglétrát, annak mindig meglesz az az előnye, hogy a járművezetői munkáról nem csak elméletben tud nyilatkozni, mert személyes élményei alapján nagyon is jól tudja a napi gondokat, de a napi sikereket is ismeri. Van, aki mára az elkövetkezendő generációk gyakorlati oktatójaként vagy akár gépjárműforgalmi oktató tisztként kamatoztatja és adja át az így megszerzett tudását. Emellett vannak kifejezetten a járművezetői munkakörre épülő feladatkörök is, ilyen például a területvezetőké vagy a garázsmestereké. Olyan karrierút is akad, nem is egy, amelyik a forgalom-lebonyolításból a forgalom-előkészítésbe vezetett, és forgalomtechnikusként vagy menetrendszerkesztőként építi tovább a Társaságot.

Jellemzően mi az, ami miatt a BKV-t választják, mint munkahelyet?

Versenytársainkkal szemben fő vonzerőnk lehet a bejelentett, biztos munkahely, és így az időben érkező fizetés is, csakúgy, mint a sok szempontot figyelembe vevő, összetett bérendszer. Fontos törekvésünk, hogy minél kiszámíthatóbb, tervezhetőbb legyen a magánélet az előre ismert beosztás miatt. Elvitathatatlan a társadalmi hasznosságunk: erős belső tartást ad a kollégáknak, amiből a nehéz helyzetekben is tudnak táplálkozni. A közönségi közlekedés biztosításának felelőssége az állomány minden szintjén megoldásközpontú hozzáállást biztosít, és ez nagyon jó érzés. És vannak, akik gyerekkori álmukat valósítják itt meg. Valakinek a környezetében van BKV-s dolgozó, akitől hallott erről a munkáról, és ez sarkallta jelentkezésre. De, talán, mégis a legjellemzőbben a Társaság által nyújtott

hosszútávú kiszámíthatóság és stabilitás áll a választásuk mögött.

Autóbuszvezetői tapasztalat nélkül is el lehet jelentkezni a BKV-nál? Milyen lehetőségei vannak annak, akinek „B” kategóriás jogosítványa van?

A Társaságunknál a járművezetők minden szükséges képzést megkapnak annak érdekében, hogy el tudják látni a főváros utcáin a feladataikat, így autóbuszvezetői tapasztalat nélkül is várjuk a jelentkezőket. A kategóriás képzések jogszabályi változása miatt lehetőség nyílik a B kategóriával rendelkező járművezetők számára közvetlenül D kategóriás jogosítványt szerezni, amely a gépjárművezetői képesítési igazolvány megszerzése után autóbuszvezetővé avatja a tanfolyamon résztvevőket. A tanfolyamokon túl trolibuszvezetőnek is jelentkezhetnek Társaságunknál a B kategóriával rendelkező járművezetők, minden képzést biztosítunk, amire szüksége van az ezen hivatást választóknak. Minden érdeklődő teljeskörű tájékoztatást kap a szakterületeken, amennyiben jelzi szándékát a BKV karrier oldalán vagy egyéb csatornáinkon. Tehát akár autóbuszvezető, akár trolibuszvezető szeretne lenni valaki, Társaságunknál minden szükséges képzést és segítséget megkap a céljai elérésének érdekében.

Nő is érvényesülhet ebben a szakmában?

A sztereotípiákat a statisztikánk megerősíti. Az úgynevezett „nagyjárműves” vezetést inkább férfiak végzik, így különösen büszkék vagyunk a napi rutinban résztvevő női járművezetőinkre is, akiknek aránya 3,5%. A női vezetőkön belüli arány a trolibuszvezetők felé tolódik el.



PESTRŐL BUDÁRA

50 ÉVE ADTÁK ÁT A 2-ES METRÓ TELJES VONALÁT

A KELET-NYUGATI VAGY 2-ES METRÓ ELSŐ SZAKASZÁT 1970 ÁPRILISÁBAN HELYEZTÉK ÜZEMBE. AZ ESEMÉNY MÉRFÖLDKÖNEK SZÁMÍTOTT A FŐVÁROS KÖZLEKEDÉSÉBEN. 50 ÉVE, 1972 DECEMBERÉBEN A PESTI ÉS BUDAI VÁROSRESZT ÖSSZEKÖTŐ TELJES VONALAT IS BIRTOKBA VEHETTE AZ UTAZÓKÖZÖNSÉG. A SZÁMOS ÚJDONSÁGOT FELVONULTATÓ ÚJ KÖZLEKEDÉSI ESZKÖZ ÁTALAKÍTOTTA A BUDAPESTI KÖZLEKEDÉST.

Metró épül Budapesten

Budapest első mélyvezetésű vasútjának építését 1950-ben kezdték meg. Az eredeti elképzelések szerint az első öt éves terv keretében egy nyolc állomásból álló vonalnak kellett volna elkészülni a Népstadion és a Déli pályaudvar között. Az 1954-ben gazdasági problémák miatt leállt, majd 1963-ban folytatódó beruházás eredeti terveit több ponton is módosították. A pesti végállomást a környező lakótelep bekapcsolása érdekében az Örs vezér terére helyezték, és további két megállót iktattak be a Pillangó utcánál és az Astoriánál. A Moszkva környéki Mityiscsi Gépgyártól beszerzett Ev típusjelű motorkocsik számára, illetve a vonal kiszolgálására a Fehér úton építettek új járműtelepet.

Az első, hét állomást – Fehér út (Örs vezér tere), Pillangó utca, Népstadion (ma Puskás Ferenc

Stadion), Keleti pályaudvar, Blaha Lujza tér, Astoria, Deák tér – magában foglaló 6,5 kilométer hosszú szakaszt 1970. április 2-án ünnepélyes keretek között adták át, másnap pedig az utasforgalom is megindult az új közlekedési eszközön. Bár az 1896-ban átadott földalatti is a felszín alatt szállította utasait, eltérő rendszerük miatt lényegében új közlekedési ágazat született Budapesten. A metró számos hozzá kapcsolódó újdonságával, a mozgólépcsőkkel, érmével működő beléptető kapuival, biztonsági sávokkal óriási szenzációt jelentett. Valóságos „metróláz” vette kezdetét. Korabeli beszámolók szerint egész iskolai osztályok vették fel „órarendjükhöz” a metrózást. Sokan hétvégi programként utazgattak rajta, és voltak, akik vidéki rokonaikat ismertették meg az új fővárosi csodával.

Elkészül a teljes vonal

A vonal további részén folytatódott az építkezés. Még négy állomás épült, egy a pesti oldalon, a Kossuth térenél, három pedig a budain, a Batthyány téren, a Moszkva téren (ma Széll Kálmán tér) és a Déli pályaudvarnál. A Duna alatt kiépített szakasz a két városrész, Pest és Buda között gyors, közvetlen közlekedési kapcsolatot biztosított. A Duna alatti átvezetés miatt az alagút legmélyebb szakaszát kellett kivitelezni. A vasútvonal legnagyobb állomási mélységét a maga 38,4 méterével a Moszkva térenél érte el.

A metróépítés második szakaszához kapcsolódott a később Rákosi-bunkerként emlegett, hosszú ideig titkos F4 objektum. A Kossuth tér és a Szabadság tér között, 39 méter mélységben kialakított atombunker célja az állam- és pártvezetés védelmének biztosítása volt egy esetleges atomtámadás esetén.



Ünnepélyes átadás

Még a hivatalos átadást megelőzően több prominens vendéget, többek között Kádár Jánost is körbevezették a metró állomásain, de a Budapestre látogató Leonyid Brezsnyev, a Szovjetunió első számú vezetője is szemügyre vehette a magyar főváros legújabb büszkeségét. A második metrószakasz és a tizenegy állomásra és 10,3 kilométerre bővült teljes vonal felavatására 1972. december 22-én került sor – a korábbihoz hasonlóan – ünnepélyes kerekék között, az állami- és pártvezetés, valamint a főváros és az építésben részt vevő vállalatok vezetői körében. Az immár teljessé vált kelet-nyugati metróvonalon 1972. december 23-án az üzemszerű forgalom is megkezdődött. A két végállomás, a Fehér út (Örs vezér tere) és a Déli pályaudvar közötti távolságot tizenharc perc alatt lehetett megtenni.

A teljes vonalhossz átadásáig az üzemeltetést a „Metró” Budapesti Földalatti Vasút önállóan végezte, 1973. január 1-jével a metróágazat is az egységes BKV szervezetébe integrálódott. A vonal meghosszabbításával a szerelvények napi utasszáma elérte a félmilliót, amely ezzel a teljes budapesti tömegközlekedés tíz százaléka közelítette meg.

Felszíni változások

A metróépítés együtt járt a felszíni közlekedés átalakításával, villamos- és autóbuszvonalak megszüntetésével, lerövidítésével, új átszállási kapcsolatok megteremtésével. A 2-es metró üzembe helyezése elsősorban a belvárosi



villamosvonalak leépítését eredményezte. Az 1972-es átadást követően a Rákóczi úton és az Erzsébet hídon is megszüntették a villamosközlekedést. Feladatát – a metró mellett – a Budára közlekedő 7-es buszcsalád vette át. Miután a metróépítéssel párhuzamosan a szentendrei HÉV-et a Batthyány térig meghosszabbították, a metró újabb elővárosi kapcsolatot, a Déli pályaudvarnál pedig újabb nagyvasúti összeköttetést teremtett.

A Batthyány téri állomásnál és a Déli pályaudvar előtt is ekkor létesült új aluljáró-csomópont. A Moszkva téri állomás különleges, legyezőszerű, vasbeton tetejű, felszíni üvegcsarnoka az egész térnek új arculatot adott, szimbólummá vált.

Györfi Judit

BKV-NAK SZERETETTEL

– VANNAK SZOMORÚ TAPASZTALATAIM, DE AZOKAT RÖGVEST ELFELEJTEM, HA ILYEN NAGYSZERŰ PILÓTÁVAL VAN SZERENCSEM UTAZNI

AZ ALÁBBIAKBAN – AHOGY AZ ILYENKOR MÁR MEGSZOKOTT – ISMÉT OLVASHATOK NÉHÁNYAT AZ ELMŰLT ÉVBEN BEÉRKEZETT TÖBB SZÁZ DICSÉRETET TARTALMAZÓ LEVÉLBŐL. A LEVÉLÍRÓK AZON KÍVÜL, HOGY KIFEJEZIK ELISMERÉSÜKET MUNKATÁRSAINK – ELSŐSORBAN A JÁRMŰVEZETŐK – IRÁNT, SZINTE MINDANNYIAN MEGFOGALMAZZÁK, MENNYIRE FONTOSNAK TARTJÁK A KEDVESSÉGET, AZ EMPÁTIÁT ÉS MILYEN SOKAT SEGÍTHET EBBEN A ROHANÓ, GONDOKTÓL TERHES VILÁGBAN EGY-EGY MOSOLY. LEVONHATJUK A TANULSÁGOT: NAGYON SOKAT TEHETÜNK UTASAINKÉRT AZZAL, HA DERŰT VISZÜNK A MINDENNAPJAIKBA ÉS ÉREZTETJÜK VELÜK, SZERETJÜK ÉS ÖRÖMMEL VÉGEZZÜK A MUNKÁNkat. KARÁCSONYRA KÉSZÜLVE KÜLÖNÖSEN SZÍVET MELENGETŐ ÉLMÉNYT JELENTETT ÉS BÜSZKESÉGGEL TÖLTÖTT EL, HOGY ILYEN ELHIVATOTT KOLLÉGÁK KÉPVISELIK A BKV-T A MINDENNAPOKBAN.

Győrből utaztunk fel a férjemmel a Rókus kórházba orvosi vizsgálatra. Mivel helyismerettel nem rendelkezünk, odafelé taxival mentünk, de délután metrózni szerettünk volna. Kicsit félve léptünk a mozgólépcsőre, de végül csak lejutottunk. A peronon odamentünk egy fiatal biztonsági őrhöz útbaigazításért, aki nagyon kedvesen elmondta, hogy a bal oldalról induló szerelvény megy majd a Déli pályaudvar felé, és a várakozás alatt még azt is megnézte, hogy mikor indul vonatunk. Jó egészséget kívánt, és azzal bocsátott útnak, hogy vigyázzunk a csomagjainkra. Kedvessége nagyon meghatott bennünket. Kívánjuk, hogy maradjon mindig ilyen jószívű!

A Nyugati pályaudvarról utaztam a Göncz Árpád városközpontig a 26-os busszal. A sofőr végig csak a vezetésre és az utasokra figyelt! Tisztelettudó, udvarias, türelmes, nyugodt, higgadt volt, ha információt kértek tőle készségesen, türelmesen adott útbaigazítást, mind magyarul mind pedig angolul. Felszálláskor mindenkinek köszönt és megköszönte, hogy a jegyeket bérleteket felmutatjuk, majd mosolyogva jó utazást kívánt! Többen is megjegyezték: vannak még jó emberek.

Rendszeresen utazom a 160-as járaton, és mindig örülök, amikor Emese vezeti a buszt. Felszállásnál mosolyogva üdvözl mindenkit, és szívesen segít eligazodni a városban. Ma este történt, hogy egy néni megkérdezte tőle a végállomáson, hol van a közelben cipőbolt. Mivel nem tudta, megkérdezett valakit telefonon és útbaigazította az idős nőt. Nagy öröm,

hogy ebben a rohanó világban, egy ilyen nagy járművel manőverezve még arra is van energiája, hogy mosolyogjon. Nem mindegy, hogy munka után, fáradtan hazafelé még egy mosoly és jó szó is jut az embereknek. Köszönjük!

Köszönetemet szeretném kifejezni a 75-ös troli vezetőjének a türelméért. Az orvosi rendelőbe vittem édesanyámat, aki nagyon rosszul volt. Mivel nem tudtam hol leparkolni, a troli-busz megállójában álltam meg ma reggel. Miután átadtam anyukámat az orvosoknak, már szaladtam is vissza az autómhoz, de miattam a troli csak az utca közepén tudott megállni, ezért az utasok nehezen tudtak rá felszállni. Nagyon sajnálom, hogy kényelmetlenséget okoztam, lelkiismeretfurdalásom is van miatta. Ezúton is elnézést kérek a trolivezetőtől. Nagyon tisztellem és becsülöm a járművezetőket.

Tegnap kora délután elájultam az egyik 212-es buszon. Az ott tartózkodó 3 rendőrnek köszönhetően hamar történt intézkedés. Szeretném megköszönni a buszsofőrnek is, hogy folyamatosan érdeklődött a hogylétem felől. Sajnálom, hogy nem sokkal az aznapi munkakezdése után ilyen drámának volt a szemtanúja. Külön szeretnék köszönetet mondani a gyorsan odaérő kéklámpás kocsik két emberének is, hogy ott voltak velem, lelket öntöttek belém, vigyáztak rám, míg nem jött a mentő.

A mai napon egy olyan élményben volt részem, ami nem adatik meg mindenki életében. Dél előtt 11 óra körül a Gyöngyösi úti megállóban

felszálltam az Újpest felé közeledő 14-es villamosra. Alig indultunk el, a vezető hirtelen jelzett a csengőjével majd lefékezett. El sem tudtam képzelni, ki akadályozza a haladásban, mert ezen a szakaszon gyalogos nem jár, a villamospálya mélyített, ezért autó sem állhatott elé. Amikor a villamos megállt olyat láttunk, amit még talán soha. Egy kacsa család totyogott a sínek között. A vezető segítséget kért az utasoktól, így hamarosan biztonságba kerültek a pici kacsák – a mamájuk épp az én ölemben került egy szatyorba. Remélem jól végződött a kacsa család kirándulása! Úgy tudom, a végállomáson már várták a vendégeket, miután a vezető jelezte érkezésüket. A villamosvezető hozzáállása mindenképp dicséretre méltó volt.

Nem tudok mást, csak elismerő szavakat írni szőke kolléganőjükről, akivel ma este is utazhattam a 160-as buszon. Nemcsak nyugodtan és biztonságosan vezet, de ki is védi a más közlekedők által generált veszélyhelyzeteket. Öröm vele utazni egy fárasztó nap után, mert mindenkivel kedves, mosolygós, és így mi is mosolyogva szállunk le a buszról. Példaértékű a viselkedése, nem látszik rajta fáradtság még éjjel sem. Sok ilyen buszvezető, eladó, postás, villanszerelő stb. kellene, máris könnyebb lenne ezt a mai nehéz világot „túlélni”!

Szerda este a 12 éves kislányomnak egyedül kellett hazamennie edzésről az új lakásunkba. Sajnos eltévedt, a telefonja meg lemerült. Egy, a 237-es busz vonalán dolgozó munkatársunktól, Garamszegi Józseftől kért segítséget. Ijedt

volt, sirt. Kollégájuk nemcsak segített neki abban, hogy hazajusson, hanem meg is nyugtatta. Nagyon jó empátikus érzéssel kezelte a pánikban lévő kislányt, még a telefonját is odaadta neki, hogy felvehesse velünk a kapcsolatot. Nem tudom szavakkal eléggé kifejezni hálámat és köszönetemet, nemcsak a segítségért, hanem az egész helyzet kezeléséért.

A kora reggeli órákban a 62-es villamos vonalán az egyik villamosvezető kollégájuk két utas segítségével megpróbálta újraéleszteni az Édesapámat, aki az erőfeszítéseik ellenére sem marad életben, de végtelen hálások vagyunk, hogy mindent megtettek érte. Ezúton szeretném megköszönni a kitartásukat és az önzetlent, azonnali segítségnyújtásukat!

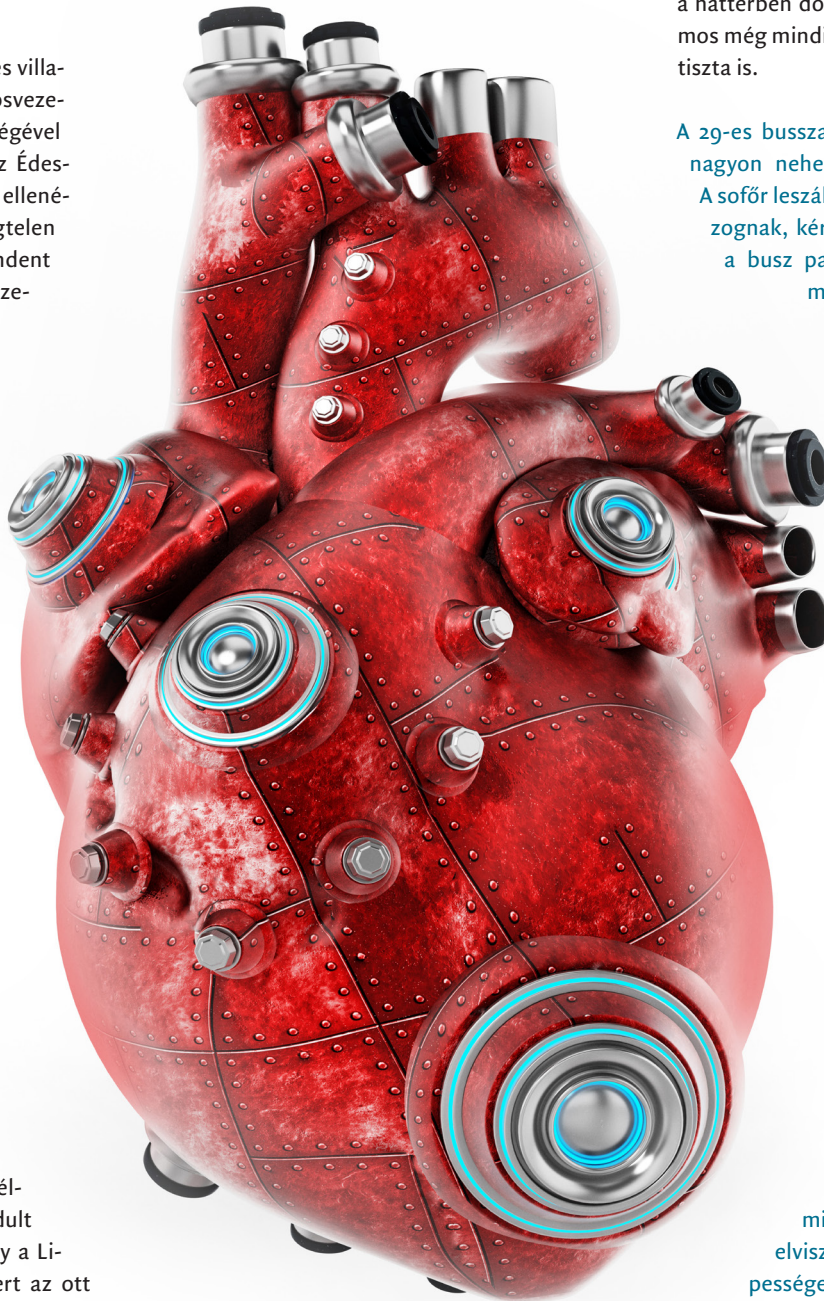
A Népliget megállóból az 1 villamos vonalán Kelenföld vasútállomás felé induló 2001 pályaszámú villamos vezetője előtt le a kalappal! Az egyik útitársunk jelzésére, hogy valaki rosszul lett a villamoson, a legnagyobb tisztelettel segített a bajban lévő utason, vízzel mosdatta és inni adott neki. Kérem adják át elismerésem a hozzáállásáért, emberséges viselkedéséért. Nálam 10 csillagot kapott!

A 7 éves lányomnak ma délután kirándulás közben kifordult a bal bokája. Szerencse, hogy a Libegő közelében voltunk, mert az ott dolgozók leültettek bennünket, jeget hoztak a büféből a kislányom bokájára, és mentőt hívtak hozzá. Nagyon köszönjük a segítséget, egyszerű munkát végeztek! Emigráns család vagyunk, 2021 szeptembere óta élünk Budapesten a XII. kerületben, és nagyon szeretjük a Normafa környékét!!!

Ezúton szeretném kifejezni a hálámat és köszönetemet annak a szőke hajú, fiatal, forgalmi irodában dolgozó hölgynek és műszakban lévő úrnak, akik a Déli pályaudvari metrómeg-

állónál ma este (2022.07.05-én 20:00 órákor) szolgálatban voltak. Készségesen, gyorsan és nagyon kedvesen segítettek „kihalászni” a sínek közé esett bérletemet.

Kérem adjanak át egy üzenetet annak



a 41-es villamost vezető úrnak (kocsiszám: 4290), aki az Andor utcai megállónál készségesen, kedvesen segített egy idős hölgynek, akinek a vásárolt dolgai beestek a villamos alá. És ahogy beszélt vele – az szívemelengető volt! Emberségből csillagos 5-öst érdemel és egy virtuális ölelést küldenék neki.

Augusztus 26-án reggel 09:25-kor a 28A villamoson utaztam 3 és 6 éves gyerekeimmel, akiknek hatalmas élmény volt az utazás. A villamosvezető rendkívül udvarias és segítőkész volt, a végállomáson még a járművet is megmutatta a fiúknak. Szülőként rendkívül jól esett, hogy ebben a rohanó világban még vannak ilyen emberek. Tisztelettel köszönöm a háttérben dolgozóknak, hogy az a régi villamos még mindig ilyen rendkívül jó állapotú és tiszta is.

A 29-es busszal utaztam a szüleimmel, akik nagyon nehezen közlekednek, lépcsőznek. A sofőr leszálláskor látta, hogy nehezen mozognak, kérés nélkül kiszállt és lenyitotta a busz padlóját. Türelmesen megvárta míg letotyogtak, majd udvariasan elköszönt és tovább ment.

Egy nagyon kedves fiatal peronőrnek szeretnék köszönetet mondani, aki észrevéve tolókszikban ülő idős anyukámat, kérés nélkül odajött hozzánk és átvette őt a férjemtől. A férjem hálából felajánlott neki egy vezetői állást a cégében, de a fiatalember csak annyit mondott, hogy ő nagyon szeret itt dolgozni, és ha lehet, inkább itt lépne feljebb a ranglétrán. Ezúton is nagyon köszönöm, hogy ilyen emberek is dolgoznak itt!

Köszönetet szeretnék mondani minden BKV dolgozónak, de főképpen a metrópótló buszok vezetőinek, hogy minden reggel biztonságban elvisznek dolgozni, és szuper képességekkel vezetnek!! Le a kalappal előttük! Mindannyiuknak jó egészséget és további biztonságos vezetést kívánok!

Konyher Mária Terézia

A HATVANAS ÉVEK VÉGÉTŐL AZ ICS VOLT A MODERN VILLAMOS

A hetvenes évek közlekedési újságjait lapozgatva újra és újra szembe jött velem a Ganz ipari csuklósa, amit előszeretettel fotóztak, mint teljesen átjárható, modern budapesti villamost. Idén lesz 55 éve, hogy elindultak az első példányai.

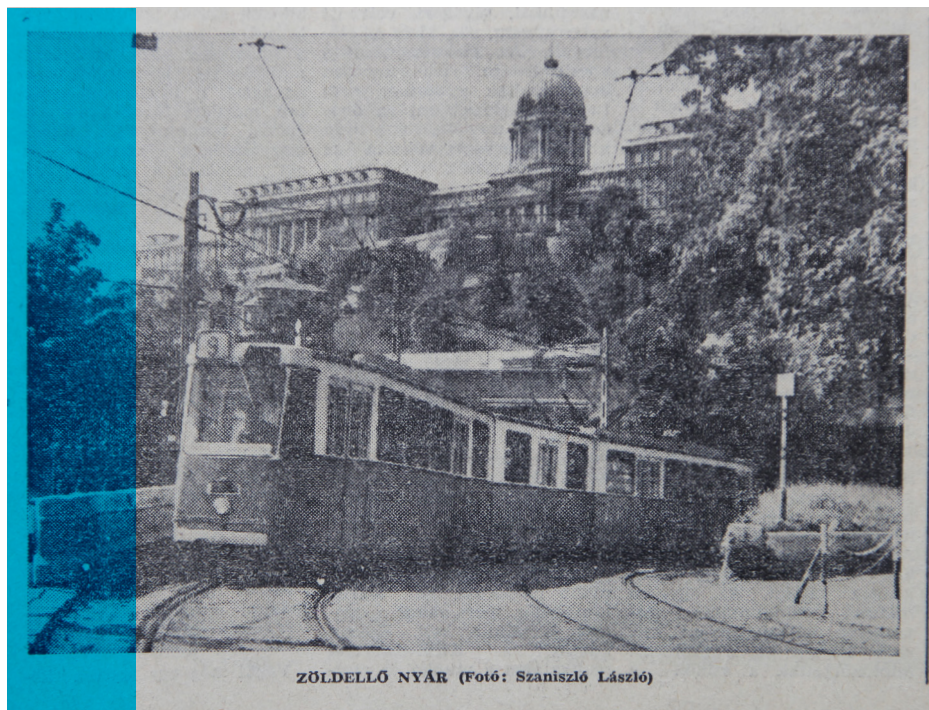
Gyakorlatilag a BKV-val egyidős az a villamostípus, amely ugyan a mai kor követelményei – alacsonypadlós kivitel, visszatáplálás képessége – szerint egyáltalán nem számít modernnek, mégis egy korszakos jelentőségű, több modernizáláson átesett típus, amelynek jó néhány példánya ma is forgalomban van Budapesten, és még mindig sokunk számára hozzátartozik a főváros vizuális képéhez. Hosszú évekig a nagykörúti 4-es, 6-osokról sem a Combinok, hanem az ICS-k jutottak eszünkbe, a gyönyörű 2-es viszonylatcsaládnak pedig – KCSV-k formájában korszerűsítve – ma is emblematisztikus járművei. Ezen kívül még a 47-es, 48-as, 49-es vonalakon találhatóak meg.

A korszerűsítés során nem csak az eredeti barna vagy piros műbőr ülések, a lyukacsos tetőlemez, a jellegzetes vonatablakok és az izzók tűntek el, hanem számos technikai korszerűsítésen is átesetek, ennek eredményeként több variánsuk alakult ki, így az egyedi KCSV5 és a 30 darabos KCSV7 flotta.

Az első prototípusok már a hatvanas évek közepén elkészültek, de ezek még viszonylag sokat változtak – hattengelyesből nyolctengelyesre, egycsuklósból kétszuklósra – mire az első szériakocsik 1967-ben elkészültek, és a BKV megalakulásával egyidőben, 1967-68 fordulóján 1301-1335-ös pályaszámokkal állományba vettük őket.

A két áramszedővel gyártott első széria jelentős változásokon esett át a hetvenes évek közepén, mikor a típust egységesítették, például a szélvédőket átalakították, az ajtókat cserélték, de sokáig a vezetőülés sem volt elválasztva az utastértől. A gyerekek szívesen be is ültek a hátsó vezetőülésbe, és babrálhatták a pálcika kapcsolókat, ami a járművezetőknek nagy bosszúságot okozott.

A hetvenes években készült második és harmadik széria már egy áramszedővel készült,



ZÖLDELLŐ NYÁR (Fotó: Szaniszló László)

az 1300-asok mellett megjelent az 1400-as sorozat, egységesen 40 ülőhellyel. Az utolsó szériát a Ganz már kifejezetten a nagykörúti közlekedésre gyártotta: megerősített csatlásszerkezetekkel, hiszen – az idősebbek még emlékezhetnek rá – a körúton csatolt szelvények, úgynevezett Góliátok közlekedtek. A pályaszámok mögött történetek rejtőznek, a 18-as vonalán közlekedő 1371-es motorkocsiba például 1973-ban oldalról belement egy mozdony a Fehérvári út – Andor utcai iparvasúti kereszteződésben, de szerencsére csak a középrész sérült. Ezután rövid ideig a középső, „C” rész nélkül közlekedett. Így minden forgóváza hajtott volt, a rendkívül fürge villamost nagyon kedvelte, aki ebben az állapotában vezethette.

Tragikus kimenetelű baleset is történt a típussal. 1986. április 15-én, a Karinthy Frigyes út és a Budafoki út kereszteződésében, a 10-es busszal ütközött egy ICS-villamos, amelyben többen meghaltak. A balesetre a BKV rögtön reagált, és RET, azaz rugóerőtárolós rögzítőfékkel szerelték fel a típust.

Az 1342-esnek két súlyos balesete is volt a 24-es vonalán, a Vajda Péter utcánál – 1991-ben, amikor a villamos a sarki gyógszertár előtt landolt, sajnos halálesetekkel is járt.

Mára a 153 darabból mindössze 37 jármű maradt forgalomban, az 1305-ös kocsik és az 1468–1469-es páros pedig nosztalgiajárműnek van félretéve. A 7671-es, tanulóvillamusként megőrzött jármű mellett ebből a típusból alakítottuk ki a 7476-os pályaszámú mérővillamost, amely a hálózat aktuális állapotáról képes hírt adni.

Hradszki Róbert



A CAVIDENT FOGÁSZATI KFT. MOST RENDKÍVÜLI AKCIÓT HIRDET!



TÉLI AKCIÓ A BKV ÉS BKK DOLGOZÓINAK!

Tömésre és fogköeltávolításra kedvezmény. Egyes kezelések árából további kedvezményt adunk!

Nézz meg akcióinkat a www.cavident.hu oldalon, a BKV-s árak oszlopban. Egészségpénztári- és SZÉP kártyával valamint bankkártyával is lehet fizetni, de egyszerre csak egy kedvezményt vehet igénybe!

Kérjen időpontot a 06-30/135-8905-ös telefonszámon.



JOGOSÍTVÁNY KEDVEZMÉNNYEL!

A tandíj első részlete BKV-s dolgozóknak, illetve hozzátartozóinak jelentős kedvezménnyel, 40.000 Ft helyett 30.000 Ft. Az elméleti oktatás folyamatosan indul.

Címünk: 1143 Bp. Hungária krt. 136. Telefonszám: 06-20/323-4688 (egész nap és hétvégén is hívható)

MOZGÁSBAN MAGAZIN

A Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság magazinja • www.bkv.hu • bkvzrt@bkv.hu • 2022. tél
Lapigazgató: Dr. Székelyné Pásztor Erzsébet • A szerkesztőbizottság tagjai: Buday Ágota, Gulán András, Hagymási Gergely, Káplár Zsófia, Molnár György, Nemecz-Novák Zsuzsanna, Szirbek-Gucsi László • Szerzők: Buday Ágota, Demjén Anikó, Farkas Dóra Katalin, Konyher Mária Terézia, Kovács Edina Barbara, Györfi Judit, Gulán András, Hradszki Róbert, Kárpáthy Bálint, Pataki Margit, Sándor Béla, Szántó Zsolt • Design: Bene Tamás
Szerkesztőség: 1980 Bp. VII., Akácfa u. 15., Tel.: 461-6500/11973 • mozgasbanmagazin@bkv.hu • Kiadja a BKV Zrt. 1980 Bp. VII., Akácfa u. 15.
ISSN 1786-1845 • Nyomdai munkálatok: Conint-Print Kft., 1117 Budapest, Galvani utca 1-3., Ügyvezető igazgató: Váradi Attila



*Kellemes ünnepet
kívánunk!*