

# MOZGÁSBAN

LV. ÉVFOLYAM, 2023.

IV. SZÁM

## ELINDULT A FÉNYFLOTTA



# HOZZ EGY ÚJ KOLLÉGÁT ÉS MEGEMELT ÖSSZEGGEL HONORÁLJUK!

Számos nyitott pozíciónk van, ahova várjuk a jelentkezőket, ezért kérjük, járj nyitott szemmel! Ha úgy látod, hogy családotban, ismeretségi vagy baráti körödben valaki belepasszolna a BKV csapatába, ne habozz, hozz össze minket!

Mindenkinek jól jön az extra bevétel. Segíts nekünk, és mi megháláljuk!



	BELSŐ AJÁNLÁSSAL TOBOROZHATÓ MUNKAKÖR MEGNEVEZÉSE	AJÁNLÁSI DÍJ MÉRTÉKE (BRUTTÓ) FT/FŐ		
ATÜI	<b>AUTÓBUSZVEZETŐ</b> (munkaviszony létrejöttekor van "D" kategóriájú jogosítványa és "GKI" igazolványa)	250 000		
	<b>AUTÓBUSZVEZETŐ TANULÓ</b> (munkaviszony létrejöttekor van "D" kategóriájú jogosítványa, de <u>nem rendelkezik</u> "GKI" igazolvánnyal)	200 000		
	<b>AUTÓBUSZVEZETŐ TANULÓ</b> (munkaviszony létrejöttekor csak "C" kategóriájú jogosítvánnyal rendelkezik)	150 000		
	<b>TROLIBUSZVEZETŐ</b> (munkaviszony létrejöttekor van "TR" kategóriájú jogosítványa)	250 000		
	<b>TROLIBUSZVEZETŐ TANULÓ</b> (munkaviszony létrejöttekor "C" kategóriájú jogosítvánnyal rendelkezik)	150 000		
	VÜI	<b>KÖZÚTI VASÚTIJÁRMŰ VEZETŐ</b> (munkaviszony létrejöttekor van érvényes közúti vasúti jármű vezető engedélye)	250 000	
<b>KÖZÚTI VASÚTIJÁRMŰ VEZETŐ TANULÓ</b>		150 000		
<b>METRÓ MOTORKOCSIVEZETŐ TANULÓ</b>		150 000		
<b>FÖLDALATTI VASÚTIJÁRMŰVEZETŐ TANULÓ</b>		150 000		
<b>METRÓ ÁLLOMÁSI DISZPÉCSER – JÁRMŰVEZETŐ TANULÓ</b>		150 000		
<b>METRÓ ÁLLOMÁSI DISZPÉCSER TANULÓ</b>		150 000		
<b>MILLFAV PERONŐR TANULÓ</b>		150 000		
<b>VASÚTI JÁRMŰSZERELŐ – MECHANIKUS/ELEKTROMOS</b>		200 000		
<b>MOZGÓLÉPCSŐ SZERELŐ – MECHANIKUS/ELEKTROMOS</b>		200 000		
<b>VILLANYSZERELŐ</b>		200 000		
<b>FELVONÓSZERELŐ - GYAKORNOK</b>		200 000		
<b>PÁLYAMUNKÁS - BETANÍTOTT</b>		200 000		
<b>ÜZEMI KARBANTARTÓ</b>		200 000		
<b>METRÓ LÉGTECHNIKAI KARBANTARTÓ</b>		200 000		
<b>BIZTOSÍTÓBERENDEZÉS MŰSZERÉSZ</b>		200 000		
<b>HÍRKÖZLŐ BERENDEZÉS MŰSZERÉSZ</b>		200 000		
<b>RENDSZERGAZDA</b>		200 000		
vasúti üzemeltetési szakterületeken munkát vállaló frissen végzett szakiskolai gyakornok bármely műszaki munkakörben történő foglalkoztatása esetében		100 000		
		rendelkezik 3 év releváns szakmai tapasztalattal	NEM rendelkezik 3 év releváns szakmai tapasztalattal	
azon munkakörök, melyeket hirdetés útján, <b>A HIRDETÉS MEGJELENÉSÉTŐL SZÁMÍTVA 1 HÓNAPON BELÜL NEM SIKERÜL A SZÜKSÉGES LÉTSZÁMBAN FELTÖLTENI</b> az előírt képzettséggel rendelkező munkavállalóval		150 000	100 000	

# Tisztelt Munkatársak, kedves Kollégák!

Ismét eltelt egy év, ráadásul – ha megengeditek a személyes megjegyzést – minden eddiginél gyorsabban. Kíváncsi lennék, ez az érzés vajon a korszellem, vagy a saját korom miatt fog el, de ha már így alakult, megpróbálom a jó oldalát nézni. Előttünk a karácsony, idén időben megveszem majd az ajándékokat. A fenyőfát sem hagyom az utolsó napra, mint tavaly, és igyekszem megélni az ünnepet. Talán ez hiányzott a mindennapokból, ezért rohant el ez az év. Értékelni, megbecsülni, ami van, nem pedig vágni valamire, ami nincs.

Aztán néha azt is megbecsülhetjük, ami nincs. Nincs például COVID-járvány, ami fenekestől felforgatta az életünket az utóbbi években. Nincs háború sem, noha a szomszédban még mindig tart: a menekültek itt élnek közöttünk, látjuk, ismerjük a sorsukat. Ezekről a világjelenségektől a mi BKV-nk sem függetlenítheti magát. A gazdasági-, költségvetési problémákon túl azonban szerencsére ez egyénileg nem érint minket. Kiszámítható körülmények között, anyagi biztonságban dolgozhatunk, és a járművezetőknek sem kell már a „frontvonalban” bizonyítaniuk. Megtették éveken át, nagyban emelve a békávácsok megbecsültségét. Az irodai dolgozóknak is jobb energiatakarékosság miatt vonulni HO-ba, mint egy járvány miatt.

Bár az otthoni munkavégzésnek jómagam nem vagyok nagy híve, a kor technikai színvonalán kielégítően megoldható, előnyei számunkra is vannak. Én személy szerint mégis a hátrányaira: az elzártságra, a személyes kapcsolatok hiányára, a munka- és a családi környezet összekuszálódására vagyok érzékenyebb. Viszont az ajurvéda szerint a tél a testi-lelki bezárkózás és elvonulás ideje. Majd jógázom és medítálok sokat.

Mikor kézbe veszitek idei utolsó lapszámunkat, már az adventi időszakban járunk. Reméljük, sokakat jó érzéssel tölt el, hogy a címloldalon – szemben a tavalyi évvel – ismét arról adhatunk hírt: a decembert újra ezek a világító csodajárművek teszik hangulatossá Budapesten! Szívvel kívánjuk, hogy karácsonykor minden kolléga békességben, nyugalomban tudjon ünnepelni és pihenni szerettei körében! Együttal kitartást, jó egészséget és balesetmentes közlekedést kívánunk áldozatos munkátokhoz 2024-re!

A Mozgásban magazin szerkesztősége nevében:  
Hradszki Róbert

## TARTALOM

HÍREK .....	4
ENERGIAMEGTAKARÍTÁS .....	7
INTERJÚ: BOLLA TIBOR .....	8
JOGI ESETEK .....	10
A FEJLŐDÉS ÚTJÁN .....	12
IT BIZTONSÁG .....	14
NAPTÁR .....	16
BALÁZS MÓR ÉS EMLÉKPLAKETT .....	18

GÓLYAHÍR .....	19
BELÉPNI TILOS! .....	20
CSAK ÓVATOSAN .....	22
CSAK EGY SZIKRA KELL .....	23
A SLÁGER A SLÁGER .....	24
BUDAPEST 150 .....	26
KEDVES BKV .....	28
RETRÓ .....	30

## ELHUNYT SZÉKI DEZSŐ, NYUGDÍJAS AUTÓBUSZVEZETŐ

Széki Dezső 1948-ban került a Budapest Székesfővárosi Közlekedési Társasághoz (BSZKRT) kalauzként, majd 1953-tól nyolcvanas évekbeli nyugdíjba vonulásáig buszvezetőként dolgozott (többnyire a 89-es járaton) a BKV-nál és jogelődjénél.

Munkavégzése alatt jelentős, csaknem másfél millió kilométert vezetett balesetmentesen, ráérő perceiben pedig fényképeket készített munkájáról: autóbuszokról, kollégákról, forgalomról és a buszgarázs mindennapjairól. Több száz képből álló archívuma felbecsülhetetlen érték. Széki Dezső életének 93. évében október 30-án elhunyt. Nyugodjon békében!



## IDÉN IS ELINDULT A FÉNYFLOTTA

Ismét elindult az adventi és karácsonyi időszak egyik legnagyobb látványossága. A Fényflotta december 1-jén, napnyugta után gördült ki a Hungária kocsiszínből. A Flotta része – továbbra is – az eredeti Fényvillamos, az UV, egy Combino, egy TW6000, egy ICS, egy KVCS-7 és egy T5C5K2. Idén különleges meglepetésként útjára indulnak a fénybuszok is! A Fényflotta 2024. január 7-ig közlekedik.

# Hírek



## BUDAPESTÉRT DÍJ

Pest, Buda és Óbuda egyesítésének 150. évfordulóján, 2023 november 17-én Karácsony Gergely főpolgármester átadta a Budapestért díjakat, a Pro Urbe Budapest díjakat és a Budapest Díszpolgára elismeréseket a Magyar Tudományos Akadémia Széchenyi termében.

A Budapestért díjat 1992-ben alapította a Fővárosi Önkormányzat, az elismerésben azok részesülhetnek, akik a főváros életében jelentős, meghatározó szerepet töltenek be, kiemelkedő teljesítményükkel Budapestnek dicsőséget szereznek.

Radnay Tibor, a BKV Zrt. metró felújítási projektigazgatója a közösségi közlekedés fejlesztése érdekében több mint négy évtizede végzett, kiemelt szakmai tevékenysége, rendkívüli szaktudása elismeréseként vehette át a Budapestért díjat.

## JAVASLATOKAT TEHETÜNK AZ UITP-N KERESZTÜL AZ EURÓPAI UNIÓ RÉSZÉRE

A Nemzetközi Tömegközlekedési Szervezet (UITP) keretein belül létrejött egy – a városi közlekedéssel foglalkozó – EU szakértői csoport, amelynek neve, illetve rövidítése EGUM (Expert Group on Urban Mobility). A munkacsoport a közösségi közlekedéssel és a megosztott (shared) mobilitással foglalkozik, és közvetlenül az Európai Bizottságnak ad tájékoztatást, tesz ajánlásokat. Az EU azért hívta életre az EGUM-ot, hogy felvázolja a mobilitás szakmai kereteit, megerősítse a tagállamok elkötelezettségét és elősegítse a városokkal, a régiókkal és a stakeholderekkel folytatandó párbeszédet az összes városi közösségi közlekedési kérdést érintően.

Az októberi EU-s Mobilitási napok alkalmából tartott találkozókra a tagok megvitatták és beazonosították a legfontosabb üzeneteket és témaköröket az alábbiak szerint:

- hogyan biztosítható a közösségi közlekedés prioritása
- mi az optimális útja a közösségi közlekedés kiegészítésére alkalmazandó megosztott/alternatív mobilitási megoldások bevezetésének
- hogyan garantálható a közösségi közlekedés kizárólagossága a munkaerőhiány, valamint a szektor képesítési előírásainak figyelembevételével

Az EGUM 2023-24-es munkaprogramja ajánlásokat fog tartalmazni a hosszútávú fenntarthatóság, a közösségi közlekedés gyorsabbá, pontosabbá és megbízhatóbbá tételére, a szakemberhiány pótlása érdekében. Az EGUM alacsonyabb szintű ülése december közepére várható, amelynek munkájához az UITP szívesen veszi a tagvállalataitól is a javaslatokat, észrevételeket, véleményeket.

## SIKERES EMAS HITELESÍTÉS

2023. november 15-17. között sikeresen lezajlott az EMAS hitelesítés, immáron negyedik éve. Idén bővült az alkalmazási terület, a következő három évi ciklusra az alábbi telephelyek köre tartozik majd: M4 Metró Járműtelep, Budafok Villamos Járműtelep, Széplóna Villamos Járműtelep,

amelyek közül utóbbi idén elsőként vehetett részt a hitelesítésen. Köszönjük az érintett szakterületek munkáját, és gratulálunk a sikeres EMAS hitelesítéshez, amely valóban példaértékű, hiszen minősítésünkkel Magyarországon az iparágban egyedülállók vagyunk!



### ELISMERÉS A BKV STANDJÁNAK AZ ÁLLÁSBÖRZÉN

November közepén mintegy 31 cég részvételével zajlott az Első Budapesti Állásbörze a Biodom aulájában. A színvonalas rendezvényen az érdeklődők megismerhették a fővárosi fenntartású és üzemeltetési cégek, intézmények tevékenységét, valamint személyesen is találkozhattak a személyzeti és toborzási feladatokat ellátó munkatársaikkal. BKV-s szempontból kettős sikert értünk el: a kitelepüléssel nemcsak leendő kollégáinkat nyertük meg, hanem miénk lett a legötletesebb stand díja is.

### 50 ÉVES, ELSŐSZÉRIÁS IKARUS 280-AST ÚJÍTOTT FEL A BKV

Az Ikarus 280-as autóbusz szériáüzemének 50. évfordulójára a BKV felújította a típus egyik elsőszériás, 1973-ban gyártott járművét. Az IK280 ezentúl a nosztalgiaflottát erősíti.

Az Ikarus 280 az Ikarus gyár legsikeresebb, világszerte használt csuklós busza. Egyedi formatervezése, az akkor kifejezetten nagy számú nyitható ablakai, a hidraulikus szervokormány és az automata sebességváltó jelentősen hozzájárultak sikeréhez. Magyarországon ebből a típusból a legtöbb járművet a BKV állította forgalomba. Az 1971 végén érkezett „prototípus” üzemével együtt több mint ötven évig szállították az utasokat, részévé váltak a budapesti utcaképeknek. Az utolsó IK280-ast egy évvel ezelőtt „nyugdíjazták”, az Ikarus 200-asok üze-  
me 2022 novemberében ért véget a fővárosban.

A most felújított járművet 1973-ban szerezte be a BKV, majd 1980-ban vont ki a forgalomból. Egy lelkes járműmegmentő közreműködésének köszönhetően 2017-ben ismét a BKV tulajdonába került az Ikarus 280.00, amelynek felújítása az Ikarus 280-as autóbusz szériáüzemének 50. évfordulójára fejeződött be. A kisebb-nagyobb megszakításokkal 4 évig tartó munkálatokban a BKV aktív szerepet vállalt. A kelenföldi autóbuszgarázsban végezték például a karosszéria lemezelését, a jármű padlózását, itt készültek a kábelkötegek, itt újultak meg az utastéri ajtók, a lámpák és a harmonika, de a gépészet nagy részét is a Hamzsabégi úti telephelyen újították fel.

A bemutatón Szedlmajer László, a BKV Zrt. autóbusz- és trolibusz üzemeltetési vezérigazgató-helyettese elmondta, hogy a felújítással nemcsak az egykori legendás hazai autóbuszgyár népszerű típusának félvészázados szolgálata előtt tiszteleg a BKV, hanem újra „forgalomba is áll” az Ikarus 280.00. A különleges busz ezentúl a nosztalgiaflottát erősíti.



### 150 ÉV KÖZLEKEDÉSTÖRTÉNETE 150 FORINTÉRT, ÉS A BULIVILLAMOS IS ELINDULT

Budapest 150. születésnapján 150 forintos belépővel volt látogatható a Deák téri múzeum, Pest, Buda és Óbuda egyesítésének évfordulóján pedig újra közlekedett a bulivillamos is.

A Földalatti Vasúti Múzeum időszakos tárlata – a Budapest 150 programsorozat részeként – az 1873 és 2023 közötti legfontosabb és legérdekesebb közlekedési eseményeket felillantva jelenítette meg a főváros másfél évszázadát. A 150 eseményt fotók és tárgyi emlékek – ikonikus járművek modelljei, alkatrészek, viszonylattáblák, régi jegytypusok és jegylyukasztók – elevenítik fel a látogatóknak. A kiállítás a Deák téri múzeum egyik legnépszerűbb tárlata lett, és az év végéig látogatható. Budapest 150. születésnapja alkalmából újra elindult a bulivillamos is. A város egyik legkülönlegesebb, mozgó, GANZ ipari csuklós villamoson berendezett bulihelyszíne járta a várost Kelenföld és a Deák Ferenc tér között.



## NEMZETKÖZI KONFERENCIA A TROLIBUSZ-KÖZLEKEDÉS JÖVŐJÉRŐL

Az idén 90 éves trolibusz-közlekedés jövőjéről, fenntartható működtetéséről szervezett nemzetközi konferenciát a BKV, a Szegedi Közlekedési Társaság és a Mobilissimus mobilitástervező műhely szeptember közepén. A háromnapos rendezvényen a közösségi közlekedés elismert hazai és külföldi szakemberei tartottak előadásokat, workshopokat Budapesten és Szegeden.

A konferencián az elmúlt 90 év tapasztalataira építve tanácsoztak a jövő trolibusz-közlekedéséről, annak kihívásairól és lehetőségeiről. Az előadások, workshopok, kötetlen beszélgetések lehetőséget adtak arra, hogy létrejöjjön egy olyan tudásközpont, amely utat mutat a fenntartható megoldások felé a közösségi közlekedésben.

Bolla Tibor vezérigazgató a konferencián elmondta, hogy a környezetbarát, zöld trolibusz a következő években is részese lehet a fenntartható városi közösségi közlekedésnek.

A főváros első trolibusz-vezetése 1933. december 16-án indult el az óbudai Bécsi út – Óbudai temető között. A II. világháborúban a felsővezeték-rendszer megsemmisült, a járművek pedig megsérültek. A világháború után a troliközlekedés Budáról Pestre került. Napjaink belvárosi hálózata az 1950-es évek végére alakult ki, a zuglói hálózat pedig a 80-as évek elejére. A fővárosban a betétjáratokkal együtt jelenleg 15 vonalon közlekednek trolibuszok. Az önjárásra képes Solaris-Skoda Trollino járművek megjelenésével a közelmúltban lehetőség nyílt vonalhosszabbításokra.



## INNOVATÍV MUNKAVÁLLALÓI ÖTLETEK ELISMERÉSE AZ ÖTLETMENEDZSMENT DÍJTADÓN

A BKV már 15 éve ösztönzi dolgozóit arra, hogy ötleteikkel, jobbitó szándékú javaslataikkal proaktívan vegyenek részt a cég célkitűzéseinek – a hatékony, fenntartható, magas színvonalú közösségi közlekedési szolgáltatás – megvalósításában. Az idei Ötletmenedzsment versenyre 40 pályázat érkezett.

Bolla Tibor vezérigazgató elmondta, hogy rendkívül büszke a kollégáira, akik kreativitásukkal hozzájárultak a Társaság jobb működéséhez.

A helyezettek:

1. Mészáros András forgalmi üzemviteli mérnök
2. Füredi László vasúti járműszerelő
3. Vajda Bernadett műtárgykarbantartó üzemvezető

Különdíjasok:

Kalina József László forgalmi járművezető

Pádár László közúti vasútjármű vezető



## XI. INFRASTRUKTÚRA KUPA

2023. október 7-én rendezték a XI. Infrastruktúra Kupa és Családi Napot az Ikarus BSE Sporttelepen.

A rendezvényen hagyományosan képviseltette magát a BKV Zrt. is, másik 19 minisztériumi, fővárosi önkormányzati, állami és önkormányzati tulajdonú cégek csapatai mellett.

A csapat a csoportmérkőzések eredményeként továbbjutott, majd a negyeddöntőig menetelt. A csapat összeállítása: Bolla Tibor, Csorbák Balázs, Hartai András, Kardos Gábor, Kurucz Tamás, Laczkó Sándor, Lasek László, Lesku Tibor, Molnár György, Papp Krisztián, Papp Tamás.



# IDÉN IS KIEMELT CÉLUNK AZ ENERGIAMEGTAKARÍTÁS!

**Tudományos konszenzus van arról, hogy nemcsak a globális felmelegedés, hanem az energiapótlás és a világpolitikai események miatt is elengedhetetlen az energiafogyasztás ésszerű csökkentése. Mára egyre több tényező befolyásolja együttesen a mindennapjainkat, ezért talán már nem is az a kérdés, „hogyan?”, hanem sokkal inkább a „mikor?”. Erőforrásaink további mértékletes és hatékony felhasználására idén is törekednünk kell.**

„Február 20-tól újra megnyílnak az irodák, oktatótermek és egyéb helyiségek, amelyeket a 2022-2023-as téli időszakban alkalmazandó energiahatékonysági intézkedések teljesülése érdekében nem lehetett az elmúlt hónapokban használni.” Ugye ismerősen cseng a fenti év eleji tájékoztató? Mint ismeretes, az energiahatékonysági intézkedéseknek köszönhetően tavaly rendkívül komoly energiamegtakarítást értünk el a fűtési szezonban.

- 30%-os villamosenergia-megtakarítás a Székházban (2022. október 1. – 2023. április 30.- között)
- 1,863 millió m<sup>3</sup> telephelyi földgáz megtakarítás a 2022/2023-as fűtési időszakban
- 0,426 millió m<sup>3</sup> CNG megtakarítás (2022. október 1. – 2023. április 30.-között)

Az ésszerű felhasználással kapcsolatos törekvéseink teljesültek, hiszen több mint 1,863 millió m<sup>3</sup> földgáz-megtakarítást értünk el a telephelyeken. Az elektromos áramfogyasztás tekintetében pedig közel 30%-os megtakarítást értünk el, többek között az Akácfa utcai Székházban. Ha pedig egyszer már bevált, akkor miért ne tehetnénk idén is többet ezen célok érdekében?

Tavaly 2,4 milliárd forintos megtakarítást értünk el

- ebből 424 millió forintot spóroltunk a CNG-buszok futásteljesítményének visszafogásán
- ebből 1,95 milliárd forintos telephelyi fűtési megtakarítás keletkezett

2022-től kezdődően – az energiahatékonysági intézkedéseknek köszönhetően – a 2022/2023-as fűtési szezon alatt összesen 2384 ezer m<sup>3</sup> földgázzal használtunk fel kevesebbet. Ez a fogyasztáscsökkentés összesen 2,4 milliárd forintos költségmegtakarítást eredményezett.

## Mi jellemezte a piacot?

Az elmúlt bő másfél évben extrém energiapiaci változásokat tapasztaltunk: 2022 tavaszától nyár végéig intenzív árnövekedés volt, majd az árak gyors csökkenése következett. Az ár szinte egyik pillanatról a másikra közel a felére esett. 2023 eleje óta pedig viszonylag stagnáló árakat tapasztalhatunk. Azt mindenesetre látjuk: a nemzetközi piaci árak és a hazai árak kisebb időeltolódással ugyan, de együtt mozogtak, lekövetve a gáz piaci árának változásait.

## Idén nyáron:

2023 júniusában megjelent a 25/VU/2023-as vezérigazgatói utasítás, amely a nyári időszakra vonatkozóan minden telephelyre előírta a szükséges energiamegtakarítási intézkedéseket (pl. a klímák 24 °C feletti üzemeltetése, a világítóberendezések energiatudatos használata és a távoli munkavégzésre való törekvés). Ez társasági szinten 1002 MWh telephelyi villamosenergia-megtakarítást, azaz mintegy 73,5 millió Ft-os költségmegtakarítást eredményezett.

## Mi várható a 2023/2024-es fűtési szezonban?

Az előző fűtési időszak megtakarítási intézkedéseinek tapasztalatai alapján indokoltá vált újabb intézkedések bevezetése, amelyek hatására a 2023-2024. évi fűtési szezon során a korábbi mértékhez hasonló 0,95–1,4 millió m<sup>3</sup> földgáz-megtakarítás várható. Ez a Székház esetében önmagában kb. 81,5 ezer m<sup>3</sup> földgáz-megtakarítást jelenthet. A vonatásienergia-megtakarítás realizálása érdekében pedig folytatni kell a már megkezdett menetrendi és egyéb tevékenységeket. Megszületett továbbá a 46/VU/2023-as vezérigazgatói utasítás, ami érdemben szabályozza a főbb szempontokat.

## Mit tartalmaz az új utasítás?

- 2023. december 1-től a Társaság telephelyein az irodák hőmérséklete maximum 20 °C, a fizikai munkavégzési környezetben maximum 18 °C lehet (munkaidőn kívül temperáló fűtés alkalmazandó),
- bezár az Akácfa utcai Székház (2023. december 1-től várhatóan 2024. január 31-ig),
- nem engedélyezett az olajradiátorok és a hőszigetelés használata, és a klímaberendezésekkel is tilos fűteni,
- törekedni kell a home office keretében ellátott távmunkavégzésre,
- a téli időszakban a „Fényvillamos” és a „Mikulástrolí” járatok energiatakarékos, LED-es fényfüzérekkel lesznek kivilágítva.

## Milyen további fejlesztési lehetőségeink vannak?

Törekvéseinket korszerű napelemlrendszerek és a geotermikus energia alkalmazása is segítheti. Ami a napelemek alkalmazását illeti: 13 új helyszínen (4 metró járműtelep és 9 villamos kocsiszín) viszonylag rövid időn belül megtérülő beruházásról beszélhetünk, összesen 970 kW beépített teljesítménnyel. A napelemlrendszerek beruházási költsége összesen nagyságrendileg 817 millió Ft, amelyek évente 1066 MWh energiamegtakarítást eredményeznének számunkra.

A geotermikus energia alkalmazása is fejlesztési lehetőséget kínál számunkra. Az M2 metró Fehér úti telephelyén geotermikus energiával történő HMV-előállítás 91 millió Ft-os beruházási költség mellett éves szinten akár 20 ezer m<sup>3</sup> földgáz megtakarítását tenné lehetővé. Továbbá az előzetes vizsgálataink alapján a Cinkotai autóbusz telephelyen is adottak a lehetőségek a geotermikus energia hasznosítására. Mindenesetre vizsgáljuk a további lehetőségeket.

Sándor Béla

# MEGŐRIZTÜK A JÓ HÍRNEVÜNKET!

**BÁR BIZONYOS PONTOKON –GAZDASÁGILAG– JAVULÁS TAPASZTALHATÓ, A FORRÁSHIÁNY ÉS VÁLSÁG-  
ALAPÚ GAZDÁLKODÁS NEM SZÜNT MEG. A MUNKATÁRSAK FELKÉSZÜLTÉGÉNEK ÉS ELHIVATOTTSÁGÁ-  
NAK KÖSZÖNHETŐEN A BKV MINDEN NEHÉZSÉG ELLENÉRE JÓL TELJESÍTI SZOLGÁLTATÓI FELADATAIT,  
A BUDAPEST-CSALÁDBAN BETÖLTÖTT SZEREPE PEDIG JELENTŐS – BOLLA TIBOR VEZÉRIGAZGATÓVAL  
BESZÉLGETTÜNK.**

**Az elmúlt évben a Budapest-családban tömörülő fővárosi cégek együttműködésének részeként vezetői szintű látogatások zajlottak a különböző vállalatok telephelyein, intézményeiben. Hogyan látja a BKV szerepét ebben a családban?**

A BKV egy a sok egyenrangú cég között. Az a feladatunk, hogy részt vegyünk a Főváros által koordinált együttműködésben. Ugyanakkor a főváros egyik legnagyobb vállalata vagyunk mind a munkavállalói állományt, mind a finanszírozás mértékét és az általunk nyújtott szolgáltatást tekintve. Mivel a munkánk nagy részét látványosan az utcákon végezzük, az emberek, az utasaink rajtunk keresztül is megítélik a fővárost, így a szerepünk jelentős.

**Mit gondol, hogy itéli meg az utazóközönség, a közvélemény a BKV-t?**

Szerintem a cég korábban megtépzott hírneve helyreállt, sokat javult a megítélésünk. Egyre többen látják, hogy itt magas szakértelemmel, elhivatottsággal végzi a munkáját közel tízezer munkavállaló. Az a munka, amit elvégzünk, és amit a tulajdonos felé bemutatunk, mindig precíz.

**A Budapest-család szolgáltató cégeinek profílja különböző. Tud így érdemi szakmai együttműködés zajlani közöttük?**

Persze, nézzük, és kihasználjuk a szinergiákat. Mondok egy példát: vizsgáljuk annak a lehetőségét, hogy a műhelyeinkben tartsuk karban más fővárosi vállalatok járműflottáját. Ugyanakkor szorosabb a kapcsolatunk azokkal a cégekkel, amelyek szolgáltatásait mi is tudjuk használni, például a zöldfelületeink gondozásakor.

**2012 tavaszától irányítja a BKV-t. Több mint egy évtizedes cégvezetői tapasztalatai alapján hogyan tekint vissza az elmúlt három évre, amikor gyakorlatilag folyamatosan váltották egymást**

**a válsághelyzetek?**

Érdekes időszakról van szó. Mindig azt hittük, hogy a következő év majd jobb, könnyebb lesz, aztán mindig szembe jött egy újabb, nem várt nehézség. A legnagyobb problémánk azonban nem újdonság. A pénzhiány, a vállalat alulf finanszírozottsága az elmúlt tíz évet szinte folyamatosan végigkísérte. Jelenleg is válság alapú a gazdálkodásunk, nagyon meg kell nézni, hogy mire fordítunk forrásokat. Sajnos azt kell mondjam, hogy pénzügyi tekintetben nagyon nehéz év elé nézünk 2024-ben is.

**A gazdasági nehézségek, a világválság nem csak Magyarországot és a BKV-t érintette. Tartja a BKV a kapcsolatot más országok társ cégeivel? Tudunk hasznos információkhoz jutni nemzetközi tapasztalatokból?**

Részt veszünk nemzetközi konferenciákon, kiállításokon, nemzetközi szervezetek munkájában, vagyis kommunikálunk külföldi cégekkel. Egyeztetünk műszaki kérdésekben, hirtelen például az önjáró trolibuszok, vagy az elektromos hajtásláncú autóbuszok kérdése jut eszembe, de pénzügyi és gazdasági jellegrű, a finanszírozási modelleket érintő kérdésekben is folytatunk tárgyalásokat. Legutóbb például Isztambulban jártam, hogy az isztambuli metró vezetőivel találkozom. Elmondták, hogy a nemzetközi terjeszkedésen munkálkodnak, próbálják a szaktudásukat eladni külföldi piacokon. Mi is elkezdtünk külföldi tendereken pályázni. Nem elképzelhetetlen, hogy a következő években a BKV akár Magyarországon kívül is megjelenjen. De hozzánk is sokan jönnek tapasztaltokért, a BKV komplex működési rendszerét tanulmányozni. A tapasztalatcsere folyamatos és hatékony, elmondható, hogy lépést tartunk a globalizálódott világgal.

**Térjünk vissza a forráshiányos helyzetre. Mik a prioritások, mire muszáj pénzt szánni?**

Először is arra, hogy az elvállalt szolgáltatói feladatainkat elvégezzük. Cégvezetőként mindent megteszek azért, hogy ne vállaljunk teljesíthetlent. Miközben minden fillér sorsát mérlegeljük, tekintettel kell lennünk arra, hogy nem vonhatunk el olyan helyekről forrást, ami a működés műszaki biztonságát, azaz a forgalom- illetve a munkatársaink biztonságát veszélyeztetné. Szakmailag nehéz, felelősségteljes döntések sora ez, amelyek meghozatalára egy operatív bizottságot is alakítottunk, amellyel az idei és a jövő évi költségeket próbáljuk meg kordában tartani, és üzleti terven belül gazdálkodni. Mindezen nehézségek ellenére bizakodó vagyok. Munkatársaim szakértelmének köszönhetően a feladatainkat idén is elvégeztük, és úgy gondolom, ezután is el fogjuk.

**Évről évre felmerül a kérdés: az anyagi feszültségek beárnyékolják a BKV és a tulajdonos Főváros kapcsolatát?**

Nem, továbbra sem. A tulajdonos tőkéletesen tisztában van a helyzettel, és maximális együttműködésre törekszik, de nyilvánvalóan neki is korlátozottak a lehetőségei. Előfordulhat, hogy megkéri, próbáljunk meg minden tartalékot mozgósítani, vagy bizonyos költségeket átütemezni, hogy azok ne terheljék a prompt kifizetéseket.

**Szintén visszatérő kérdés, hogy a forráshiány veszélyezteti-e a BKV-s munkahelyeket és béreket?**

Semmiképpen nem veszélyeztetheti. A menedzsment feladata, hogy a likviditási nehézségeket áthidalja, azok hatását a munkavállalók ne érezzék meg. A béreket a megszokott módon a továbbiakban is rendszeresen kifizetjük, és a munkahelyek sincsenek veszélyben, jövőre pedig lesz béremelés. Sokszor elmondtam, hogy a közösségi közlekedésnek működnie kell, a buszoknak, metróknak, villamosoknak





járniuk kell, és ehhez munkaerőre és a BKV-ra szükség van. Az, hogy mindezt ki és milyen keretek között finanszírozza, mindig egy megállapodás kérdése lehet. Remélem, hogy a BKV a jelenlegi szerkezetében marad meg a jövőben is.

**A 2021. év végi lapszámban azt mondta, a sorra jelentkező problémák megoldása összekovácsolta a BKV-s közösséget. Azóta eltelt két év nehézségei sem kezdték ki a kollégák hivatástudatát, lojalitását?**

Nem gondolnám. Elég, ha megnézzük, évről évre milyen nagy számú és magas minőségű pályázat érkezik az Ötletmenedzsment versenyre. Ez azt jelzi, a kollégák a mindennapi teendők elvégzésén túl is foglalkoznak a BKV-t érintő kérdésekkel, a közösségi közlekedés ügyeivel. Másik példa a Balázs Mór-díj és az Emlékplakett. Olyan sok a kitüntetésre érdemes, tehát a munkáját kiemelt elhivatottsággal végző kolléga, hogy a díjak odaítélése körül idén komoly vita alakult ki. Többször össze kellett ülnie a bizottságnak, hogy döntést tudjon hozni. Végül az energiatakarékosági intézkedések sikerét említeném. A várt félmilliárd helyett kétmilliárd forint feletti

megtakarítást értünk el vállalati szinten. Közönhet ez annak, hogy a munkatársaim komolyan vették az intézkedéseket, és akár lemondásokra is hajlandók voltak a BKV céljait, érdekeit szem előtt tartva. Ezúton is köszönöm érte!

**Idén is folytatódnak ezek az intézkedések?**

Igen, az eredményeket meg szeretnénk őrizni, de nyilván nem lehet a végtelenségig fokozni a takarékoskodást. A még nagyobb fokú energetikai hatékonysághoz, megtakarításokhoz már beruházásokra, fejlesztésekre, azokhoz pedig anyagi forrásokra lenne szükségünk.

**Az energiatémánál maradva. 2022-ben folyamatosan napirenden voltak a sajtóban az energia- és üzemanyagárak. A BKV-t is sokszor kérdezték ebben a témában. 2023-ban talán kevesebbet hallottunk erről. Mi most a helyzet céges szempontból?**

Három nagy energiahordozót használunk: elektromos áram, földgáz és gázolaj. A villanyáram vásárlásánál már egy ideje áttértünk a tőzsdei árra, ami nagyon jó döntés volt, hiszen a tőzsdei ár jelentősen visszaesett, így több milliárddal alacsonyabb a költségünk

ahoz képest, mintha előre lefixáltuk volna az árat egy évre. Gázban fix áras szerződésünk volt és van. Szeptember 30-ig, az előző gázév végéig körülbelül 1000 forintért vettük a gáz köbméterét, ami a korábbiakhoz képest horroribis emelkedés volt. Szeptember 30-tól az új gázévre ennél jóval kedvezőbb, körülbelül 330 forintos árra tudtunk szerződni. A gázolajárak viszont a lakossági árakhoz hasonlóan emelkedtek. Ezen a soron már most több százmilliós a többletkiadásunk a tervezetthez képest. Összességében azonban milliárdokkal kevesebbet költöttünk energiára, mint arra számítottunk. A helyzet tehát jelentősen javult, de nem álltunk vissza a két évvel ezelőtti szintre, és talán már soha nem is fogunk.

**A minden nehézség ellenére lezárult M3 felújítással kapcsolatban a tavaly év végi lapszámban úgy fogalmazott „a körülményeket figyelembe véve csoda, hogy tartani tudjuk a határidőket”. Hogyan összegezné röviden a lezárult rekonstrukcióval kapcsolatos tapasztalatokat?**

Még mindig azt mondom: csoda. A felújításban résztvevők csodája, hogy időben, és költségkereten belül lezártuk a rekonstrukciót. Vannak még ugyan utómunkálatok, elszámolási kérdések, hibajavítások, amiket határidőre meg kell oldani, de jár a hármas metró. Ehhez a Metró Felújítási Projekt Igazgatóság és a BKV munkatársai is nagyon sokat hoztáttek. A kapcsolódó buszoptárlással együtt egy sikerprojektről van szó, ami szintén megmutatta, hogy a rendelkezésre álló szakértelemnek köszönhetően bármilyen körülmények között jól tudunk teljesíteni.

**Mit emelne még ki sikerként a 2023-as évből?**

Külön kiemelni nem igazán szeretnék semmit, a BKV-ra egységként kell tekinteni! Szolgáltatóként sikeresen zárjuk az évet, jók a menet- és baleseti statisztikáink, az utasok és a tulajdonos elismeri a megbízhatóságunkat. Megőriztük az előbb már említett nehezen visszaszerzett jó hírnevünket.

Kárpáthegyi Bálint

# JOGI ESETEK

## A JOGSEGÉLYSZOLGÁLTRÓL

Konkrét jogi kérdés felmerülése esetén – a munkáltatóval szembeni jogvita kivételével – továbbra is várjuk a kollégák megkeresését jogsegélyszolgálat keretében. Felhívjuk a figyelmet, hogy a jogsegélyszolgálat igénybeviteléhez előzetes bejelentkezés szükséges. Ennek érdekében hívják a Jogi Iroda titkárságát a 061 461 6500 /11-233-as telefonszámon.

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.

### Jog eset:

A társasházunkban az egyik tulajdonos kizárólag (külön tulajdoni formában) garázs tulajdonnal rendelkezik, lakást ugyanakkor nem tulajdonol a társasházban. A lakóközösség szeretné megtiltani a garázstulajdonos számára, hogy használhassa a társasház közös tulajdonában álló korábbi tárolót – amelyet a lakók közös elhatározásból egy rekreációs helyiséggé alakítottak át –, mivel „csak” garázs tulajdonnal rendelkezik, illetőleg a garázstulajdonos nem is hajlandó hozzájárulni a rekreációs helyiség működési költségeihez, azonban használatára igényt tartana. Megtiltható-e a garázstulajdonos számára a társasházi közös tulajdonú rekreációs helyiség használata?

### Válasz:

Előzetesen fontos tisztázni, hogy társasház esetében egy ingatlan-adásvétel megkötésekor az osztatlan közös tulajdonban álló épületrész, földrészlet tulajdonjogát a vevő a külön tulajdonban álló tulajdonhoz – jelen esetben garázshoz – tartozó tulajdoni hányad arányában szerzi-e meg.

A társasházakról szóló 2003. évi CXXXIII. törvény (a továbbiakban: Társasházi tv.) kimondja azt, hogy a közgyűlés – mint a társasház-közösség legfőbb döntéshozó szerve – meghatározhatja a társasház közös tulajdonában álló tárgyai vonatkozásában a birtoklás, használat és hasznosítás módját. Erre értelemszerűen csak a Társasházi tv. és az egyéb jogszabályok keretein belül van lehetőség. A Társasházi tv. alapvető szabálya szerint minden

tulajdonostárs jogosult a közös tulajdon tárgyainak birtoklására és használatára.

A használat, hasznosítás és a birtoklás módjának meghatározása történhet a szervezeti-működési szabályzatban (különösen a házirendben), de egyedi közgyűlési határozattal is. Közgyűlési határozat azonban csak abban a körben szabályozhatja e viszonyokat, amennyiben azokat nem kell a házirendnek rögzítenie. A közös tulajdonban lévő épületrészek, területek és helyiségek használatára vonatkozó részletes szabályokat a házirendben kell meghatározni [Társasházi tv. 26. § (2) bek.]. Nem kizárt, hogy a házirend akként szabályozza a közös tulajdonban álló részek használatát, hogy valamely, egyébként közös tulajdonhoz tartozó részt egy vagy több tulajdonostárs kizárólagosan jogosult használni. Az ilyen szabályozás kialakítása során azonban különös figyelemmel kell lenni a többi tulajdonostárs jogaira, jogos érdekeire is. Ugyanez igaz a házirendi szabályozás hiányában hozott közgyűlési döntésre is, amelynek nem lehet célja az, hogy az egyik tulajdonostárs (a garázstulajdonos) használati joga kizárásra kerüljön és az összes többi tulajdonostárs használati jogosultságát állapítsa meg, az a garázs-tulajdonostárs jogos és méltányos érdekét már lényegesen sértené. A garázs tulajdonosa valószínűsíthetően eredményesen léphetne fel az ezt kimondó döntéssel szemben jogi úton.

A fentiekből következik, hogy nem zárható el egyik tulajdonostárs sem a közös tulajdon valamely tárgyának használatától arra alapozva, hogy tulajdonrésze a többi tulajdonoséhoz viszonyítva nagyon kis mértékű, hiszen ez a kisebbségi tulajdonos közös tulajdonnal kapcsolatos jogát és jogos érdekét sértené. Fontos ehelyütt megjegyezni azt is, hogy adott esetben egyébként valamely ingatlan bérlőjét sem lehet eltiltani a közös tulajdonban álló tárgyak, épületrészek stb. haszná-

latától, tekintettel arra, hogy a bérleti szerződés alapján tulajdonképpen a tulajdonost illető egyes lényeges tulajdonosi jogoknak (használat) az átengedése történik, így a bérlővel szemben sem alkalmazhatók olyan tilalmak, amelyek a tulajdonossal szemben nem alkalmazhatóak.

Összefoglalva tehát: álláspontunk szerint a garázs-tulajdonostárs közös tulajdonhoz fűződő jogainak, jogos érdekének lényeges megsértése nélkül nem tiltható meg a közös tulajdonban álló helyiség használata, így jogszerűen nem tilthatja el a lakóközösség sem őt, sem esetleges bérlőjét a rekreációs helyiség használatától.

A jogesettel kapcsolatosan fontos továbbá kiemelni, hogy a Társasházi tv. alapján a közös tulajdonba tartozó épületrész, épületberendezés, nem lakás céljára szolgáló helyiség és lakás fenntartásának költsége, valamint a rendes gazdálkodás körét meghaladó kiadások a tulajdonostársakat tulajdoni hányaduk szerint alapvetően terhelik (ettől eltérően csak a szervezeti-működési szabályzat rendelkezhet). A közös költség viselésének szabályait a szervezeti-működési szabályzatban kell megállapítani. Fentiekből adódóan jelen esetben a garázstulajdonos is köteles – a szervezeti-működési szabályzat eltérő rendelkezésének hiányában – a tulajdoni hányadának megfelelően közös költséget fizetni, ezáltal hozzájárulni a rekreációs helyiség működési költségeihez, tehát esetünkben az érintett közös rész használata mellett a garázs tulajdonosa is eleget kell, tegyen a rá vonatkozó kötelezettségeknek, így nem húzhatja ki magát az arányos közös költség fizetése alól. A közös költség megfizetésének elmaradása esetén a társasház jogi úton (tipikusan fizetési meghagyásos eljárás kezdeményezésével) érvényesítheti közös költség iránti igényét a garázstulajdonossal szemben.

Jogi Iroda

Amennyiben van olyan téma, amiről a kollégák szívesen olvasnának a Jogi esetek hasábjain, jelezzék a [jogiuroda@bkv.hu](mailto:jogiiroda@bkv.hu) email címen.

# SZAKMAI FÓRUM

## ENERGIAHATÉKONYSÁG + ENERGIAMEGTAKARÍTÁS = FENNTARTHATÓ KÖZLEKEDÉS, SZAKMAI FÓRUM

### A HATÉKONYABB ENERGIAFELHASZNÁLÁS ELÉRÉSÉRE

A BKV Zrt. a Virtuális Erőmű Program (VEP) Energiahatékonysági Kiválósági Pályázatán tett vállalásai alapján 2015 óta évről-évre megrendezi az „Energiahatékonysági Szakmai Fórumot”. Idén nyolcadik alkalommal hallhattak színvonalas előadásokat a résztvevők, amelyek témái – az eredeti, elsősorban szemléletformálást, illetve az információk megosztását kitzűző célok mellett – mára túlmutatnak Társaságunk tevékenységi körén.

A rendezvényen Nagy László erőforrás gazdálkodási fősztályvezető köszöntötte a hallgatókat, majd Dr. Takács Péter vasúti üzemeltetési vezérigazgató-helyettes mutatott rá rövid beszédében azokra a tényezőkre, amelyek az ipari forradalom berobbanása óta bekövetkező fogyasztás-növekedést eredményezték világszerte. Beszédeinek jellemzője, hogy mindig olyan szögben tartja a lámpát, hogy a sötétben megbújó részletek más megvilágításba kerüljenek; most is kellőképpen elgondolkodtató összefüggéseket vázolt fel a vezérigazgató-helyettes.

A felvezetőt követő előadások első blokkjában – immár hagyományosan – az energiamegtakarítás, illetve az ehhez kapcsolódó, már folyamatban lévő, vagy jövőbe mutató témák kerültek fókuszba.

Varga József villamos infrastruktúra műszaki osztályvezető és Reinisch Miklós működési koordinátor megosztott előadást tartottak a villamosok fogyasztásmérési projektjében az elmúlt évben végzett mérések eredményeiről. Szegedi Péter vasútszakmai oktató az előadásában bemutatott, gyakran derűtséget keltő példáival a vezetéstechnika hatásáról beszélt. A menetjelleg vizsgálatának eredményei rámutattak arra, hogy a tudatos vezetéstechnikai módszerek elsajátítása a járművezetők részéről nagymértékben hozzájárulhat az energiafogyasztás csökkentéséhez – ezt az elemet a járművezetők oktatási anyagába is beépítik.

Jangel Mátyás stratégiai fősztályvezető a közlekedés hatékonyságát globális összefüggéseiben vizsgálva arról beszélt, milyen energiamegtakarítási lehetőségeket rejt a közúti jelzőlámpaprogramok optimalizálása. A mozgólépcső-üzemeltetés tapasztalatairól és kihívásairól beszélt Katona Kornél mozgólépcső szakszolgálatvezető. Előadásában olyan összefüggéseket mutatott be, amelyek

2023. október 10-én nagy sikerrel lezajlott az M2 Metró Fehér úti járműtelepen megtartott VIII. Energiahatékonysági Szakmai Fórum.

Ezúton szeretnénk megköszönni valamennyi résztvevő vezetőnek és munkatársainak, hogy megmutatták elkötelezettségüket, hiszen együttes összefogással tehetünk a legtöbbet annak érdekében, hogy az energiatudatos működés ne feladat, hanem eszköz legyen a célok eléréséhez. Bízunk benne, hogy a jövőben megrendezésre kerülő rendezvényeinket hasonló érdeklődés övezi majd!

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

ismeretében meghatározható a mozgólépcső üzemállapotok teljesítmény-jellege a SMART-metering alkalmazásával.

Varga Gábor Ferenc karbantartó üzemvezető a metró járművek rekuperációjáról (fékezési energia visszatáplálása az egyenáramú hálózatba) beszélt. A hasznos és érdekes információk mellett egy rövid videóban mutatta be, hogyan állítható a technológiai fejlődés az energiamegtakarítás szolgálatába.

Csorbák Balázs szakmai titkár szünet előtti utolsó előadása bizonyos szempontból már a második blokk témakörébe is illeszkedett, hiszen a napelemrendszerek telepítésével az energiamegtakarítási célokra túl az a törekvés is érvényesül, hogy Társaságunk folyamatosan bővítse a megújuló energia alkalmazási területeit. Barsi Orsolya, a Főpolgármesteri Hivatal klíma- és környezetügyi fősztályvezető-helyettesének előadása látszólag nem illeszkedett a rendezvény programjába, azonban olyan stratégiai irányt mutatott be, amely az uniós elvárásokhoz igazodva a fővárosi tulajdonú társaságok egyéni szigetszerű törekvéseit egységes, új struktúrába rendezve képes dokumentálni és nyomon követni a célokat és az elért eredményeket.

Gábor Zsolt energetikai osztályvezető előadásában bemutatta az előző téli és nyári energiamegtakarítási intézkedések fogyasztási- és költségmegtakarítási eredményeit.

Előadásához kapcsolódva Bolla Tibor vezérigazgató megköszönte a munkatársak együttműködését és támogató hozzáállását. Beszédében külön kiemelte, hogy az intézkedések valamennyi érintett részéről sok kompromisszummal, lemondással jártak. A megtakarítások több szempont szerinti elemzésének eredményeképpen a Szépileti Villamos telephely érte el a legnagyobb arányú megtakarítást,

ezért Elismerő Oklevelet adott át a telephelyi kollektíva részére, amelyet Rózsashegyi Károly villamos vontatási szakszolgálatvezető vett át. Dr. Kun Róbert a Magyar Akkumulátor Szövetség K+F+I munkacsoportvezetője, a Természettudományi Kutatóközpont újgenerációs Li-ion akkumulátorok fejlesztésének kutatója rámutatott arra, hogy az akkumulátorok ásványianyag-igénye miatt fenntarthatósági szempontból az egyik legfontosabb tényező az elektromos járművek üzemeltetése során alkalmazott akkumulátorok újrahasonosítása. Nehéz Beáta a HUMDA Magyar Mobilitás-fejlesztési Ügynökség Zrt. zöld mobilitási igazgatója a Zöld Busz Program, az Elektromos Hulladékszállítási Program és az Elektromobilitási Program mellett részletesen beszélt a hidrogén-alapú mobilitás, a hidrogéntekológiához köthető képzések, valamint a Nemzeti Hidrogénstratégia megvalósítási céljairól.

Kovács Lajos a GGI Green Generation Investment Zrt. vezérigazgatója szemléletes előadásában a BKV VJSZ Kft.-nél megvalósított geotermikus fűtési rendszer kivitelezésének nehézségeiről beszélt. Az előadásra szánt idő második részében Balogh László, a VJSZ Kft. műszaki és termelési tanácsadója egy más megközelítésből mutatta be a rendszer építésének és üzemeltetésének a munkavégzésre, a munkakörülményekre, valamint a munkavállalókra gyakorolt hatásait.

Nagy László erőforrás gazdálkodási fősztályvezető záróbeszédében összefoglalta az előadásokon elhangzottakat, megköszönte az előadóknak a színvonalas előadásokat rámutatva arra, hogy mekkora erő rejlik az együttgondolkodásban, együttműködésben.

Buday Ágota



Zöldülő  
BKV



# ELEKTROMOS BUSZOKKAL A FEJLŐDÉS ÚTJÁN – DE MI LESZ AZ AKKUMULÁTOROK SORSA?

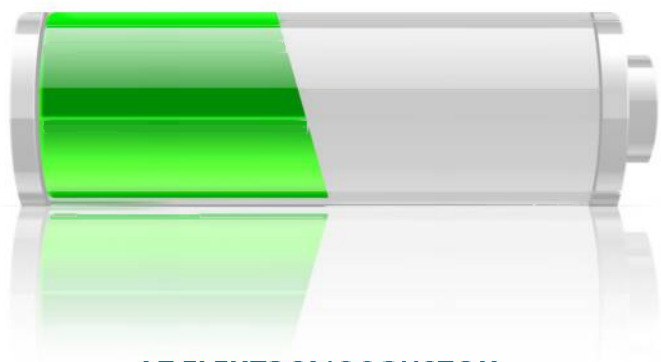
**AZ ELEKTROMOS BUSZOK EGYRE NÉPSZERŐBBEK VILÁGSZERTE, ÍGY BUDAPESTEN IS, MIVEL A LAKOSSÁG ÉS A FŐVÁROS EGYARÁNT TUDATÁBAN VANNAK AZ EMISSZIÓK CSÖKKENTÉSÉNEK FONTOSSÁGÁVAL. AZ ELEKTROMOS BUSZOK HASZNÁLATA KÖZBEN NINCSTÉGI FOLYAMAT, NEM BOCSÁTANAK KISZÉN-DIOXIDOT VAGY RÉSZECSCSE-SZENNYEZŐDÉSEKET, ÍGY JELENTŐSEN HOZZÁJÁRULNAK AZ EGÉSZSÉGESEBB VÁROSI KÖRNYEZETHEZ ÉS A LEVEGŐ MINŐSÉGÉNEK JAVULÁSÁHOZ. MAGYARORSZÁGON ÚTTÖRŐKÉNT TÁRSASÁGUNK SZEREZTE BE AZ ELSŐ ELEKTROMOS BUSZOKAT 2016-BAN. JELENLEG A TISZTÁN ELEKTROMOS BUSZOK MELLETT ÖNJÁRÓ TROLIBUSZOKAT IS ÜZEMELTETÜNK. AMELLETT, HOGY AZ ELEKTROMOS BUSZOK EGY „TISZTÁBB” ALTERNATÍVÁT NYÚJTANAK A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSBEN, FONTOS FIGYELEMBE VENNI A FENNTARTHATÓSÁG TEKINTETÉBEN AZT IS, HOGY MILYEN – MEGÚJULÓ, VAGY NEM MEGÚJULÓ – ENERGIAFORRÁSBÓL KERÜL BESZERZÉSRE A FELHASZNÁLT VILAMOS ENERGIA, TOVÁBBÁ MI TÖRTÉNIK AZ AKKUMULÁTOROKKAL AZ ÉLETCIKLUSUK VÉGÉHEZ KÖZELEDVE. CIKKÜNKBEN EZ UTÓBBI TÉMÁT JÁRJUK KÖRBE, VAGYIS AZT, HOGY MIT KEZDHETÜNK A JÁRMŰVEKBE MÁR TOVÁBBI HASZNÁLATRA ALKALMATLAN AKKUMULÁTOROKKAL.**

Az elektromos energia tárolására az elektromos buszokban akkumulátorokat használnak, melyek közül legelterjedtebb a lítium-ion akkumulátor, köszönhetően a ciklusállóságának és kiváló energiasűrűségének. Az elektromos hajtású járművek jelenlegi problémái jellemzően az akkumulátortechnológia megoldatlan kihívásai köré csoportosulnak. Ilyen a nagyméret és tömeg, a hatótávolság és élettartam, a gyorsöltés megoldása, illetve az utókezelés és újrahasznosíthatóság kérdése. Az akkumulátorok idővel elhasználódnak, és jelentősen

lecsökken kapacitásuk a járművek üzemeltetése során. Éppen ezért azok újrahasználatára, valamint újrahasznosítására az egyik legfontosabb környezetvédelmi szempont az elektromos közlekedésben, mindez azonban gazdasági szempontból is előnyt jelent.

A mai lítium-ion akkumulátorok élettartama átlagosan öt-tíz év, a használatától és terheléstől függően. Azonban az elsődleges használat után a lítium-ion akkumulátor még további körülbelül tíz évig használható egyéb területeken, így az akkumulátorok általában nem

lesznek rögtön hulladékok és ezáltal nem kerülnek azonnal újrahasznosításra. A több száz Volt feszültséget szolgáltató akkumulátoregységei blokkokból, a blokkok pedig cellákból állnak. A hulladék akkumulátorok újrafeldolgozásra kerülnek, mely során moduláris egységekre szerelik szét (a cella szintjére történő szétszerelés már általában gazdaságilag nem ésszerű), vagy pedig a komplett lítium-ion akkumulátorokat összekapcsolják egy nagyobb egységgé. Ezt követően szemrevételezéssel ellenőrzik, hogy szivárgás vagy égési nyomok



## AZ ELEKTROMOS BUSZOK

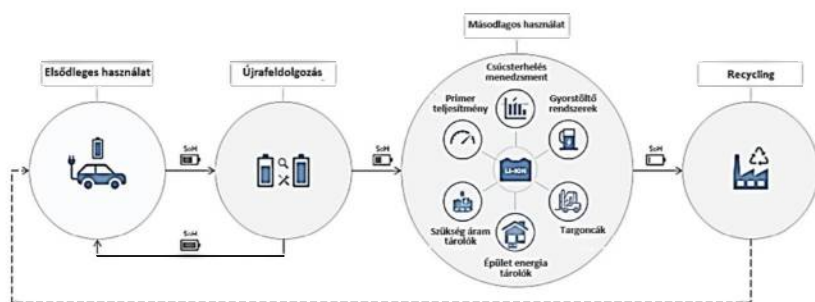
### előnye:

- Nincs lokális károsanyag kibocsátás
- Alacsony zajhatás
- Olcsóbb az „üzemanyag” (villamos energia olcsóbb, mint a gázolaj)
- Általában egyszerűbb a jármű karbantartása (kevesebb alkatrészből áll, mint a dízelbusz)

### hátránya:

- Korlátozott hatótáv
- Hosszú töltési idő
- Magas beszerzési költség
- Akkumulátortelep cseréjének költsége és környezeti hatása rendkívül nagy

Az elektromos buszok ökológiai előnye nagyban függ az energiaforrás tisztaságától is!



- Egy Modulo C68E busz akkumulátorrendszere 80 modulegységből áll.
- Ideális esetben ezt az elektromos buszt 3 óra alatt teljesen fel lehet tölteni, az élettartam előrehaladtával ez kiegyenlítő töltés esetében 24 óra is lehet.
- Új állapotában egy teljes töltöttséggel ~ 141 km tehető meg.

### TUDDAD?

találhatók-e az akkumulátor egységeken, ugyanis a sérült egységek az előírások szerint nem alkalmasak további felhasználásra. A sérült, vagy a már nem használható egységeket anyagában újrahasznosítják, azonban a használt, de még ép akkumulátorokat másodlagosan egyéb funkciókra használják fel.

De mire is lehet felhasználni a járművekben már nem alkalmazható akkumulátorokat?

A másodlagos életciklusban még kiválóan használhatók helyhez kötött működésben energiatárolásra. A járművek akkumulátorai többszöri gyorsulási és fékezési fázisnak vannak kitéve, ezzel szemben a stacioner működés sokkal egyenletesebb, a töltés és a kisütés lassú, ami sokkal kevésbé veszi igénybe az akkumulátort. Ilyen típusú áramtárolókkal találkozhatunk például az épületek energiatárolói közt (ipari épületek és magánháztartások esetén is), gyorstöltő rendszerekben, ipari munkagépekben, szükség áramtárolókban (vészellátás esetére). Az újragyártás és a második felhasználás egyik nagy kihívása az akkumulátor állapotának bizonytalansága az elsődleges használat után, illetve az akkumulátorok teljesítményének és élettartamának biztosítása a másodlagos felhasználás során.

Az újrahasznosítás az elsődleges és a másodlagos használat után is releváns lehet. Az akkumulátorban található nyersanyagok közül a lítium és a kobalt a legértékesebb, ezért az újrahasznosítás során mindenképpen kinyerik azokat. A törvényi előírások szerint az újrahasznosítás fokának legalább 50%-nak kell lennie. Az elhasználdott akkumulátor újrahasznosítását megfelelő üzemekben végzik, ahol először leválasztják az összetevő elemeket, majd ezeket egyesével újrahasznosítják. Az akkumulátorokból kijutó anyagokat újra felhasználják az elektromos járművek, vagy egyéb termék előállításához. Mindez lehetővé teszi az értékes nyersanyagok újbóli hasznosítását, csökkentve a környezeti terhelést és a nyersanyagok kimerülését.

A Társaságunknál lévő elektromos hajtású autó- és trolibusz flottánk üzemeltetéséből számos használt akkumulátor fog kikerülni a jövőben, ezért már érdemes most megfontolnunk a fenntarthatósági és gazdasági szempontok mentén, hogy milyen lehetőségeink vannak a járművekben már nem használható akkumulátorok másodlagos felhasználása tekintetében. Ezáltal az újrahasznosítást megelőzően további funkciót adhatunk a járművek akkumulátorainak, így meghosszabbítva azok élettartamát.

Irányítási Rendszer Menedzsment Iroda

# IT BIZTONSÁG

## – A HETI KAMPÁNYOK ÖSSZEFOGLALÓJA

**A 2023-AS IT BIZTONSÁGTUDATOSSÁGI OKTATÁSI KAMPÁNY NÉGY TÉMAKÖRBŐL ÁLLT, EZEKHEZ KÉSZÜLTEK OKTATÓ ANYAGOK, AMELYEK NEM CSAK TÁRSASÁGI SZINTEN, HANEM MAGÁN- ÉS CSALÁDI KÖRBE IS HASZNÁLHATÓ ISMERETEKET NYÚJTANAK. AZ OKTATÓANYAGOK VÉGÉN PEDIG EGY-EGY TESZTET KELLETT MINIMUM 80%-RA TELJESÍTENI.**

Az ideai tananyagok főként az adataink védelméről szóltak: az utóbbi időben ugyanis megsokszorozódtak az adathalász-üzenetek, telefonhívások. Azért, hogy megvédhessük a bankszámlánkat, az adatainkat, és erre figyelmeztethessük rokonainkat, barátainkat is – jó, ha elolvassuk az anyagokat, mert sok hasznos információt elsajátíthatunk. Egy nemrég készült felmérés szerint a felhasználók 32,4%-a adja meg az adatait az adathalászoknak.

### **Adathalászat, a kész átverés**

Ebben a tananyagban megismerhettük az adathalászatot, illetve annak céljait, valamint elkövetőit. Adathalász üzeneteket e-mailben, SMS-ben vagy egyéb módon is kaphatunk, ezekben arra próbálják rávenni az embereket, hogy megnyissanak egy adathalász oldalt vagy megadják személyes adataikat. Ezekben az SMS-ekben általában egy rövidített URL található, ami alapján nem lehet eldönteni, hogy a hivatkozás valójában csalás-e. Ilyenkor jó, ha megfigyeljük, hogy az SMS milyen telefonszámról érkezett, van-e benne elírás – vagy például az o betűt lecserélték-e benne o-ra. Soha ne engedélyezzünk rutinszerűen semmilyen műveletet a telefonon vagy a számítógépen.

### **Mobileszközök és mobil alkalmazások biztonsági kérdései és a védekezési módok**

Ebben az anyag részben mindenkinek lehetősége volt kiválasztani, hogy melyik operációs rendszerre szeretné az oktatóanyagot elsajátítani. 2022-ben, több mint 1,6 milliárd okostelefont adtak el világszerte – mindenki zsebében ott lapulnak az okoseszközök, viszont nem árt, ha nem csak a telefonunk, hanem mi is okosak vagyunk! A tananyag abban segít, hogy megismerhessük a mobiltelefonok mindennapi használata mögött rejlő veszélyt. Az oktatóanyagból kiderül, miket kell figyelembe venni mielőtt letöltünk egy alkalmazást, valamint, hogy milyen adatokhoz adjunk hozzáférést az új alkalmazásoknak, majd ezeket hogyan tudjuk visszavonni. Mindezt vigyázzunk a felugró ablakokkal, hirtelen megjelenő nyereményjátékokkal.

### **Az adatvédelem alapjai munkavállalóknak (GDPR)**

A GDPR (General Data Protection Regulation) az Európai Unió adatvédelmi rendelete, amely 2016. május 25-én lépett hatályba, és mivel a jogalkotó két éves felkészülési időt biztosított, a jogszabály 2018. május 25-től alkalmazandó. Ebben a tananyagban – többek között

– arról olvashattunk, hogy a GDPR hatályba lépésével milyen jogokat kell nyújtania egy-egy szervezetnek, emellett kiderült az is, hogy szerezhettünk nagyobb kontrollt saját, személyes adataink fölött.

### **Számítógépes kártevők, zsaroló- és egyéb vírusok**

Megismerkedtünk a különböző rosszindulatú programok és vírusok típusaival, ezek sajátosságaival és támadási módjaikkal. A tananyag végére megtanultuk megkülönböztetni a különböző vírusokat és használni a védelmi szoftvereket. Pontokba szedve olvashattunk arról, hogy milyen (számunkra talán inkább bosszantó, mint sem feltűnő) jelei lehetnek a számítógép rendellenes viselkedésének.

A modulok végén kitöltendő teszt pedig visszaigazolta a megszerzett tudást – vagyis a magasabb szintű és biztonságosabb számítógép- és mobiltelefon-kezelést.

Lajos Lilla

# Ünnepelőbe öltözik Budapest



## 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	29					

## 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			

HOTEL

# 2024

## 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	31				

## 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



## 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	31

## 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					

Hétköznap

Hétféle

Munkaszüneti nap

Hétféle munkanap

# A BKV A 25 ÉVE ALAPÍTOTT BALÁZS MÓR DÍJJAL ÉS EMLÉKPLAKETTEL JUTALMAZTA A LEGKIVÁLÓBBAKAT

A BKV EGYIK LEGNAGYOBB ÜNNEPE A BALÁZS MÓR DÍJ-ÁTADÁSI CEREMÓNIA. MINDEN ÉVBEN EZEN ALKALOMMAL KAPNAK ELISMERÉST AZOK A KOLLÉGÁK, AKIK KIEMELKEDŐEN SOKAT TETTEK ÉS TESZNEK TÁRSASÁGUNKÉRT SZAKMAI TUDÁSUK ÉS EMBERI MAGATARTÁSUK LEGJAVÁT ADVA. ŐK AZOK, AKIK A DÍJ NÉVADÓJÁNAK NYOMDOKAIT KÖVETVE NAPRÓL NAPRA EGYRE MAGASABB SZÍNVONALON VÉGZIK MUNKÁJUKAT, ÉS EZZEL HOZZÁJÁRULNAK AHHOZ, HOGY A BKV IMMÁR TÖBB MINT FÉL ÉVSZÁDA MEG TUDJA ŐRIZNI A HELYÉT A LEGNAGYOBBAK KÖZÖTT.



A BKV negyedszázada, 1998-ban alapította a Budapesti Városi Villamosvasút Társaság vezérigazgatójáról, Balázs Mórról elnevezett díjat. Az elismerésben azok a kollégák részesülhetnek, akik a közösségi közlekedésben vagy annak érdekében kimagasló tevékenységet végeztek és végeznek társaságunknál. 25 év alatt 149 kollégánk vehette át e rangos kitüntetést.

**Az elismeréseket Bolla Tibor, a BKV vezérigazgatója adta át ünnepélyes keretek között november 16-án a Székház Egri dísztermében.**

**A 2023-as év Balázs Mór díjban részesült:**

Darai Lajos, a Metró Üzemigazgatóság infrastruktúra mérnöke, Hrucsar János az ATÜI Óbuda Divíziójának autóbusz-vezetője, Kónya János, az Angyalföld Járműfenntartó Üzem vasúti járműszerelő csoportvezetője, Laczkovics János, a VÜI Üzemeltetési Főosztály műszaki szakértője, Lukács Sándor, a Vasútbiztonsági Iroda vasútbiztonsági vezetője, Nemezc Gábor, a Fejlesztési és Koordinációs Igazgatóság, Beruházási és Műszaki Fejlesztési Főosztály főosztályvezetője, Schweiczter Andrea a VÜIG VFF Budai Forgalmi

Szakszolgálat közúti-vasúti jármű vezetője, Tóthné Wehofer Éva az ATÜI Kelenföldi Divízió Forgalomlebonyolítási csoportjának telepelyi diszpécser, Ujpál István, a Dél-pesti Divízió autóbuszvezető-területvezetője.

**Emlékplakettet kapott:**

Bada Hajnalka társadalombiztosítási csoportvezető, Birta András sikló műszaki vezető, Buday Ágota műszaki titkár, Egri Béla karosszéria lakatos csoportvezető, Horváth Attila forgalom-lebonyolítási csoportvezető, Horváth Péter Róbert projektvezető, Hübéresi György Péterné belső ellenőr II., Imre Sándor MILLFAV járművezető instruktor, Dr. Kander Ferenc műszaki titkár, Kreisz Gábor központi beszerzés támogató I., Nagy László szállítási

és elosztási koordinátor, Pataki Margit oktatási szakértő, Pásztor Zoltán gazdálkodási csoportvezető, Sági Endre biztosítóberendezési üzemvezető, Szabó Ervin hírközlési- és jelzőberendezés mérnök, Szeder Dóra projekt pénzügyi irányító, Székely Anna villamos forgalmi vezető diszpécser, Szilágyi Lajos Sándor autóbusz-vezető, Dr. Tóth Péter üzemeltetési főosztályvezető.

Tisztelettel gratulálunk kiváló kollégáinknak! Büszkék vagyunk rájuk, és örülünk, hogy a BKV-ban találták meg azt a helyet, ahol kamatoztatni tudják tudásukat, és megmutathatják, hogy a munka és munkahely lehet a jófajta kihívások otthona is.

Konyher Mária Terézia

# A LÁNYOM SZÜLETÉSEKOR VOLT VÁLASZTÁSI LEHETŐSÉGEM, MOST NEM

**„A SZÉLL KÁLMÁN TÉREN, A BUSZON VEZETTE LE A SZÜLÉST A HŐS SOFŐR” „A HŐS BUSZSOFŐR BUSZ HELYETT SZÜLÉST VEZETETT” „GYÓLYAHÍR: A 149-ES BUSZON JÖTT VILÁGRA EGY KISBABA” – SZEPTEMBER 20-ÁN ÉS A KÖVETKEZŐ NAPOKBAN SZINTE NEM VOLT OLYAN LAP VAGY WEBOLDAL, AMELYIK NE SZÁMOLT VOLNA BE EGY KISBABA RENDHAGYÓ VILÁGRAJÖTTÉRŐL. NÉMETH ROLAND FERENC BÁR NEM VÁGYOTT HÍRNÉVRE, TÖRTÉNETE A HÍREK KÖZÉ KERÜLT.**

**Hogyan kezdődött a hírré vált történet? Kora este megérkeztél a Széll Kálmán térre. Hogyan figyeltél fel a segítségre szoruló asszonyra?**

A következő indulásig volt 15 perc szünetem. Leszálltam a buszról, és észrevettem a járdán egy hölgyet, akinek láthatóan fájdalmai voltak. Aztán feltűnt, hogy egy tócsában áll. Amikor kicsit elfordult, megláttam a babapocakját és beugrott, hogy az a tócsa magzatvíz is lehet. Azonnal odaléptem hozzá, ő éppen a mentősökkel beszélt telefonon. Kiderült, hogy valóban megindult nála a szülés. Ekkor átvettem a telefonját, a vonalban lévő mentős pedig azt mondta, hogy már elindultak, addig pedig, amíg megérkeznek, fektessem le valahova a kismamát. Így nagy nehezen rábeszéltem, hogy menjünk fel az üres buszra.

**Nagy nehezen?**

Igen. Nem akart felszállni a buszra, inkább szerette volna megvárni a mentősöket. Végül azzal győztem meg, hogy a mai világban pillanatokon belül előkerül egy kamera, úgyhogy higgye el, jobb lesz neki a buszon.

**Felkísérted a buszra. Közben eszedbe jutott egyáltalán, hogy mi is történik veled?**

Nem. Rettenetesen izgultam, de nem tudtam ezzel foglalkozni, mert nagyon gyorsan történt minden. Amikor lefektettem a busz padlójára, a hölgy mondta, hogy úgy érzi, a babának már kint van a feje. És valóban így volt. A mentős utasításai szerint megfogtam a baba fejét és tartottam, amíg meg nem született. Öt perc sem telt el, és a kicsi már világra is jött. Aztán kitisztítottam a száját, majd levettem az ingemet, betekertem vele a kislít

és az édesanyja hasára tettem őt. Ekkor érkeztek meg a mentősök, úgyhogy a köldökzsinórt már ők vágták el.

**Van egy 13 éves lányod, az ő születésekor bent voltál a szülőszobában? Vagyis volt bármiféle tapasztalatod, ismereted, hogyan kell levezetni egy szülést?**

Először is: én nem vezettem le egy szülést. Azt az orvosok teszik. Én igazából csak végig kísértem a szülést, az igaz, hogy tartottam a babát, de csak segítettem. A lányom születésekor nem voltam bent a szülőszobában. Ott volt lehetőségem dönteni, hogy bent leszek vagy nem, itt nem. Most mit mondjak, hogy nem segíték? Volt egy szemkontaktus kettőnk között és nem tudtam megállni, hogy ne kérdezzem meg, mi a probléma. Tudom, nagy szerencsém volt, mert könnyű szülésnél asszisztáltam. Lehetett volna komplikáció, például, ha farfekvéses a baba. De szerencsére nem így történt. Láttam, hogy rózsaszín, ami tudtam, hogy jó hír. Aztán felsírt, tudtam, hogy ez is jó hír, vagyis egészséges kislít született, aki egyébként a Márk nevet kapta. Nem vártam, hogy az én nevemet adják neki, minden szülőnek megvan az elképzelése a gyereke nevééről, nem kell azt megváltoztatni.

**Mit szólt a családod, amikor elmesélted, mi történt veled?**

Nagyon meglepődtek. Nem azon, hogy végigcsináltam, hanem azon, hogy pont velem történt ilyen. A lányom el sem akarta hinni, sokszor ugratom, ezt sem vette komolyan, de másnap reggel olvasta a Facebook-on, és mivel egyeztet az én történetemmel, elhitte.

Pedig volt már rendkívüli esetem, úgy öt-hat évvel ezelőtt egy újraélesztésnél segítettem.

**Amikor először beszéltünk, azt mondtad, nem szeretnél újságoknak, tévéknek nyilatkozni, nem vagy szereplős típus.**

Még az ismerősi, baráti körömben is igyekeztem titokban tartani a sztorit, de nem sikerült. (nevet) Még a volt iskolámba is meghívtak élménybeszámolóra. A kollégák között is gyorsan híre ment a történetnek, sokan gratuláltak. Azt hiszem, a női kollégák között népszerű lettem. (nevet)

Gurubi Gyöngyi



Németh Roland Ferenc oklevelet kapott a főpolgármestertől. Karácsony Gergely közösségi oldalán azt írta, hogy „Végtelenül büszke vagyok arra, hogy ilyen kiváló emberekkel dolgozhatok egy csapatban, Budapestért!”. Roland Bolla Tibortól, a BKV vezérigazgatójától átvehette az „Aikre büszkék vagyunk” elismerést is.

# BELÉPNI TILOS!

- KALANDOZÁS TILTOTT ZÓNÁKBAN THURÓCZY SZABOLCCSAL

VALLJUK BE, HA VALAHOL LÁTUNK EGY BELÉPÉST TILTÓ TÁBLÁT, EGYBŐL FELTÁMAD A KÍVÁNCSSÁGUNK ÉS AZ „IDEGENEK ELŐL ELZÁRT TERÜLET!”, „BELÉPÉS CSAK ENGEDÉLLEL!”, „TILOS A BEMENET!” „BELÉPNI TILOS!” FIGYELMEZTETÉS ELLENÉRE UGYANCSAK KEDVÜNK TÁMAD BELÉPNI A TILTOTT ZÓNÁBA. EZ TÖBBNYIRE NEM KOCKÁZATMENTES VÁLLALKOZÁS, EZÉRT AZTÁN CSAK ÁBRÁND MARAD EZEKNEK A TITKOS HELYSZÍNEKNEK A FELDERÍTÉSE A HÉTKÖZNAPI EMBER SZÁMÁRA. A SPEKTRUM TILTOTT ZÓNÁK SOROZATA AZONBAN IMMÁR MÁSODSZOR JUT ÁT EZEKEN AZ AKADÁLYOKON.

*Az első évadot 2 évvel ezelőtt láthattuk a TV képernyőjén. A BKV tiltott zónái közül a nézők az F4-be, a titokzatos Rákosi bunkerbe, valamint a metró óvóhelyként funkcionáló helyiségeibe kaphattak betekintést. A sorozat első évada olyan sikeres volt, hogy világszerte elismerték, és különböző díjakat hozott a csatornának. Abban csakúgy, mint a mostani 2. szériában is Thuróczy Szabolcs, a neves színművész segítségével élhettük át nézőként az adrenalin alaposan felpörgető kalandokat, amelyekről így nyilatkozott: „Nagyon örülök, hogy újra részese lehettem ennek a forgatásnak, hihetetlen kalandokban volt részem, úgy érzem, hogy egy még izgalmasabb évadot sikerült összehoznunk.”*

*Thuróczy Szabolcsnak, mint műsorvezetőnek vagy talán nevezhetjük idegenvezetőnek, volt beleszólása abba az előkészületek idején, hogy melyik helyszíneket célozzák meg, és az adott helyzetben mi történik majd?*

Van nekem egy nagyon jó csapatom, tehetséges, profi szerkesztők, akikkel hónapokig egyeztetünk a terveket. Aztán közösen kerestük a lehetséges helyszíneket, hogy a látottak, tapasztaltak alapján – miután ők már végigjárták az izgalmasabb területeket – el tudjam én is dönteni, hová szeretnék menni, mit szeretnék kipróbálni. Az egyértelmű, hogy ami nem ragadja meg az érdeklődésemet, abban természetesen nem veszek részt. Szóval, annyi beleszólásom volt a dolgokba, mint amennyi kell annak az embernek, aki egy műsornak az arca lesz, hogy eldönthesse, van-e kedve a feladathoz vagy nincs, hiszen az fontos, hogy mindent, amit kérnek tőle, élvezettel csinálja végig. Nagyon feszes ilyenkor a tempó az előkészületektől kezdve a megvalósításig. A kiválasztásnál szerepet játszott az is, hogy az adott forgatási helyszínen lévő embereknek a hozzáállása szimpatikus volt, mint például az éjszakai metró forgatáson résztvevőké is. **Máshogy izgalmas vagy veszélyes egy TEK-es**

*akció, mint a metró üzemi területe. Ettől függetlenül okozott izgalmat, lehetett belefeszülni az éjszakai műszak szituációiba? Vagy mennyire volt bosszantó például az, hogy a szimulátorral nem sikerült megállni az állomáson?*

Megtapasztalhattam, hogy mennyire finom mechanikai eszköz maga a szimulátor, mennyire komoly dolog a metróvezetés és mekkora felelősséggel jár. Nemcsak arról szól, hogy beülök abba a székbe, és már megy is a dolog. Rendkívül izgalmas munkának láttam, nagyon észnél kell lenni annak, aki ezt csinálja. Nyugodtan elmondhatom, mert miért ne, azt gondolom, azt az embert, aki metróval vezet, sokkal jobban meg kellene becsülnünk, hiszen óriási felelőssége van. Ez egy rendkívül fontos, izgalmas munka, és az is kiderült számomra, hogy azért rengeteget kell tanulni ahhoz, hogy valaki képes legyen biztonsággal vezetni egy metrószerelevényt.

**Nem jött meg a kedve ahhoz, hogy megtanuljon metróval vezetni?**

Ha fél évig szimulátoroznék, talán menne, de inkább maradok más területen.

**Nem először járt a metró tiltott zónáiban. A szimulátor kipróbálásán kívül mi ragadta meg most?**

Igen, már voltam hasonló helyszíneken, voltam például két éve a Rákosi bunkerben, így újdonságként inkább az hatott, amit a 4-es metróról, azaz a Szt. Gellért téri állomás tervezőjétől hallottam. Rendkívül érdekes volt vele beszélgetni, az építészetbe kicsit beleszögni, és abba belegondolni, hogy ebből a szempontból is mennyire más a 21. század, mint az az időszak, amikor a 2-es és a 3-as metró épült. Azóta, ha keresztül megyek a Szt. Gellért téren, mindig eszembe jut az a sok minden, amit mondott, és amit az éjszakai forgatáson láttam, tapasztaltam. Érdekes volt az éjszakai takarításban is részt venni, és megtapasztalni,

hogy mennyi idő alatt, mi mindent kell elvégezni. No meg azt látni, hogy miket hagynak ott az emberek a metróban. Elgondolkodtató, hogy mire lehet ebből következtetni: vajon miért hagyták ott... szándékosan vagy véletlenül? Összességében a metró éjszakai életébe érdekes volt belekukkantani.

**Most egy pár mondat erejéig ne csak a metró forgatásról beszéljünk, hiszen voltak egyéb, nagyon izgalmas helyszínek is, ahol megfordult a stáb. Hol került ezek közül a legfurcsább helyzetbe, mi volt a legmegrázóbb?**

Talán az, amikor a Csillag börtönben forgattunk. Kis stáb volt velem, vonultunk jobbra-balra, keresztbe-kasba, én meg be voltam öltözve rabruhába, és hát valljuk be, az arcom sem olyan, mint egy népdalénekesné... Jött a börtönőr, és úgy ordított rám, mint a többi rabra. Akkor figyelt fel arra, hogy valami nem stimmel, amikor a többiek már ott röhögtek mögöttem és mutogattak... Akkor mondta, hogy „jaj, ne haragudjon művész úr!” Pszichésen nagyon megterhelő volt a szervdonoros forgatás is, gondolom, nem kell magyarázni, hogy miért.

**Bizonyára nem volt könnyű összeegyeztetni a Spektrum forgatást a többi színészi feladattal, forgatásokkal és színházi előadásokkal. Mennyire volt fárasztó a bemutatásig eltelt időszak?**

Hazudnék, ha azt mondanám, hogy nem volt fárasztó, viszont mártír lennék, ha azt mondanám, hogy nagyon megterhelő volt, mert nagyon kedveztek nekem, sok mindent alám toltak, kedvesek voltak az emberek mindenütt, ahol dolgoztunk, rugalmas stábom volt. Azt kell mondjam, hogy soha rosszabb munkám ne legyen, hiszen ez tele volt izgalmas dolgokkal, olyasmiket csinálhattam, amit magamtól az életben soha nem próbáltam volna ki. Sokat köszönhetek a műsornak, de az más kérdés, hogy általában ennek a nagy örületnek



A Spektrum így harangozta be a 2. évad első részét, amelyben a metróban készült felvételeket láthatták a nézők: Találkozás a „Moszkván”, misztikus kalandozás a föld alatt. Az éjszakai takarító járat kulisszatitkait megismerve szállunk a mélybe, ahol Szabolcs egy napra karbantartónak áll. Szemetet szed, eltéved egy földalatti labirintusban, találkozik az első metrószerelvénnel és egy negyedik alagutat is felfedez.

ára van, például az elmaradt nyári pihenés. Nyáron kevesebb a színházi előadás, így mi színészek akkor tudunk feltöltődni. Most ez a májustól szeptemberig tartó időszak borzasztó sűrű volt, így a nyaralás, mint olyan, az nem létezett. Másfél napot ült az ember egy székben – ennyi volt a pihenés, de nem panaszkodom.

#### **Használja a közösségi közlekedést?**

Hogyne, Pasaréten lakom, állandó utasa vagyok az 5-ös busznak. Ez a majdnem 100 éves vonal, amelyen a '30-as évek óta jár az 5-ös busz, sok kerületen megy keresztül, gyakorlatilag szinte összeköti az egész várost Pasaréttől Rákospalotáig. Ez óriási távolság, és hihetetlenül izgalmas kerületek tartoznak ide. Persze metrózni is szoktam és villamossal is utazom, ha a Hűvösvölgyben van dolgom, de ahogy mondtam, busszal nagyon sokat járok.

#### **Változott a szemlélete immár a második forgatás után? Máshogy látja most a BKV-sokat?**

Nem változott, hiszen eddig is tiszteltem a munkájukat. A metrószervezés közben végig őszintén szeretetteljes volt a közeg, pedig nyilvánvalóan az is előfordulhatott volna, hogy csupán megjártassák a nagy kedvességet. Rendkívül vonzó volt és szimpatikus a felelősségérzet, amit tapasztaltam. Annak is örültem és pozitívumnak éreztem, hogy sok hölgy kollégával találkoztam. Mindenhol vannak anyagi problémák, miért ne lenne pont a BKV-nál, vagy bárhol máshol. Abból a lehetőségből, ami adott, nem könnyű megoldani azt, hogy ne változzon a szolgáltatás minősége. Biztos vagyok abban, hogy nagyon meg kell küzdeni minden évért, hogy ez így tudjon működni, ilyen sűrűn közlekedő járatokkal. De nem vagyok szakember, csak a véleményemet mondom.

#### **Azt megbeszéltük, hogy nem akar metróvezető lenni, volt olyan munka, amit szívesen csinálna?**

Nem vagyok műszaki ember, teljesen alkalmatlan vagyok rá, de nagyon elgondolkodtatt, amikor láttam azt az urat, aki a régi Öreg Hölgyet tartja karban. Tényleg megható volt látni, milyen szeretettel gondozza. Ha lenne rá időm és lehetőségem, azzal biztos, hogy szívesen elbábelődnék. Ez volt az, ami leginkább közel állt hozzám.

Konyher Mária Terézia

# CSAK ÓVATOSAN!

ÉVEK ÓTA MONDOGATJUK, HOGY NINCS IGAZI TÉL, HAVAT CSAK ELVÉTVÉ LÁTNI, IGAZI MÍNUSZOK SINCSENEK MÁR. PERSZE AZ EMLÉKEK MINDIG MEGSZÉPÜLNEK ÉS NOSZTALGIÁZÁS KÖZBEN NEM A JEGES ÚTON VALÓ CSÚSZKÁLÁS ÉS A LATYAKBAN ÁTÁZOTT CIPŐ JUT AZ ESZÜNKBE. PEDIG EZ IS RÉSZE A TÉLI IDŐJÁRÁSNAK CSAK A KORÁBBI ÉVTIZEDEKHEZ KÉPEST KEVÉSBÉ ÉS IDŐBEN IS KISSÉ ELTOLÓDVA. NOVEMBER, DECEMBER HELYETT INKÁBB A JANUÁR, FEBRUÁR HÓNAPOK MONDHATÓK TÉLIESNEK, NÉZZÜK CSAK MEG AZ IDEI ÉVET.



A valóságban az a néhány alkalom is, amikor valóban télire fordul az idő, nagy felfordulást okoz. A hóesés, a jeges utak más vezetési stílust követelnek az utakon, illetve a gyalogosoknak is körültekintőbbnek kell lenniük a megszokottól. A téli időjárási helyzetekre a hivatásos járművezetőknek ugyanúgy kell felkészülniük, mint a civileknek. A különbség azonban óriási, hiszen egy hivatásos járművezetőnek a többi közlekedő mellett az utasaiért is felelnie kell.

Járművezetőként több élet biztonságos szállításaért felelünk!

A téli közlekedés fő jellemzői a csúszós, jeges utak, a változó időjárási körülmények, az esetleges hóakadályok, elzárt útvonalak, a szűk látótávolság, rossz látási viszonyok, valamint a kis számban, de előforduló kényszermegállások, amik mind komoly fejtörést okoznak.

Azért van néhány jó tanácsunk, amivel meg lehet könnyíteni ezeket a viszontagságos na-

pokat. A járműveket megfelelően fel kell készíteni a téli időjárásra, azaz a nyári gumikat 10 Celsius fok alatt már téli gumikra kell cserélni. Ellenőrizni kell a fagyálló folyadékokat, a kormányzást és a fékeket, valamint mindig tisztán kell tartani az ablakokat és a lámpákat.

A közlekedés során célszerű nagyobb követési távolságot tartani, lassabban és óvatosabban vezetni, figyelembe venni az út, az időjárási és látási viszonyokat, nem utolsósorban hallgatni az időjárás-előrejelzést. Ha lehetséges, kerüljük az olyan útvonalakat, amelyek hófúvásnak vagy nagyobb vízátfolyásnak, esetleg árvíznek vannak kitéve.

Ha kényszermegállásra kerül sor, akkor fontos, hogy rendelkezünk néhány alapvető felszereléssel és ellátmánnyal, mint például takaró, meleg ruha, láthatósági mellény, zseblámpa, valamint szükséges mennyiségű táplálék, víz és feltöltött mobiltelefon.

És a többiek!

A téli közlekedés nemcsak az autósoknak jelent kihívást, hanem a gyalogosoknak és a kerékpárosoknak is. A csúszós járdák és utak növelik az elesés és az abból származó sérülés veszélyét. Ezért fontos, hogy megfelelő cipőt és ruházatot viseljünk, amely biztosítja a tapadást és a láthatóságot.

Ha kerékpárral közlekedünk, használjunk téli gumit vagy speciális láncot a kerekeken, viseljünk kerékpáros bukósisakot és védőfelszerelést. Kerüljük a jeges vagy havas felületeket, és ne hirtelen fékezzünk vagy kormányozzunk. A téli közlekedés veszélyei ellenére is élvezhetjük a havas időjárás szépségét és varázsát. Ha betartjuk a biztonsági szabályokat és óvatosan közlekedünk, akkor elkerülhetjük a baleseteket és kellemetlenségeket.

Balesetmentes közlekedés kívánunk!  
Kürti István  
helyszínelői csoportvezető

# CSAK EGY SZIKRA KELL...



*Az utánpótlás nagyon fontos, legyen az sport, munkaerő vagy szakmai képzés. Fontos, hogy a tudást legyen kinek átadni. Óriási közhely, hogy a jövőt mi alakítjuk, de tény, hogy a képzésbe most investált energia hosszútávú befektetés, és ahhoz, hogy jól csináljuk, nagy odafigyelés kell. A BKV-nál az utánpótlásnevelés a lehető legjobb kezekben van: Gulyás Zoltán oktatási koordinátor nemcsak a tudását, hanem a szívét-lelkét is beleteszi, hogy koordinálja a diákok képzését. Az év 365 napján azon ügyködik, hogyan tehetné még érdekesebb, még vonzóbb pályamodellé a BKV-t a fiatalok számára. Teszi ezt már 15 éve olyan sikerrel, hogy az idén első alkalommal kiosztott Quitt László Emlékdíjat neki ítélte oda a szakma. Ennek apropóján találkoztunk.*

## **Mesélnél a díjról, amit kaptál?**

Az a hatalmas megtiszteltetés ért, hogy október 19-én a Szakmázz! kiállításon átvehettem a „Szenvedélyem a szakmám” – Quitt László Emlékdíjat, amelyet a pályaeorientációs tevékenységemért kaptam meg. Magát a díjat egy

fantasztikus egyéniségű személyről neveztek el, aki hosszú éveken keresztül egyik biztos pontja, motorja volt a különböző pályaválasztási eseményeknek, rendezvényeknek. Magam is több ilyen alkalommal találkoztam vele, többször járt a BKV VJSZ Tanműhelyben is, diákokat kísérve. Ő egy valódi példakép volt ezen a területen. Sajnos tavaly nyáron elhunyt, ekkor határozta el a Szakmázz! Egyesület, hogy az emlékére létrehozza ezt a díjat, amit most először osztottak ki. Tudom, hogy ehhez a munkához a legtöbbször én adom a nevemet és az arcomat, de tisztában vagyok azzal is, hogy ez a díj nem csak nekem szól, hanem a BKV és a BKV Vasúti Járműjavító Kft. érdeme is.

## **Mit kell tudnunk a Szakmázz! rendezvényről?**

Ez a kétnapos rendezvény a legnagyobb budapesti pályaválasztási kiállítás, amelyen elsősorban a továbbtanulás előtt álló, 7. és 8. osztályos fiatalokat igyekeznek megszólítani. A szakiskolák pedig kiállítóként jelennek meg. Mi, mint szakképzést folytató duális partner

veszünk részt a rendezvényen. Azokat a szakmákat mutatjuk be a budapesti és Pest megyei általános iskolás diákoknak, amelyeknek a gyakorlati képzése nálunk zajlik.

## **A Szakmázz! programon túl mivel foglalkozol még?**

Túl azon, hogy egy tanműhelyt vezetek az Örs vezér terén, az őszi időszakban sokat foglalkozom a pályaeorientációs rendezvényekkel is. Nemcsak ilyen rendezvényekre megyünk, hanem iskolákba is hívnak minket – jellemzően, ahonnan már vannak diákjaink –, ahol bemutatjuk, hogy milyen gyakorlati képzéseket tudunk biztosítani. Ezek mellett üzemlátogatást is szervezünk iskoláknak, de kihelyezett technika óráként is fogadunk osztályokat, ahol nagyon élvezik a fiatalok a műhelymunkát. Sokszor keresnek föl minket olyan tanulók is, akiknek gyakorlati helye van szükségük, őket is örömmel fogadjuk. De ez is csak egy része ennek az összetett feladatnak. A rendezvények végeztével már azon gondolkodom, hogy mivel tudnám még érdekesebbé tenni a következő bemutatókat, a foglalkozásokat a gyerekeknek. Néha csak egy szikra kell, és megvan az újabb standötlet, utána már „csak” meg kell valósítanunk.



## **Mennyire népszerűek a duális programjaink, van elég jelentkezőnk?**

Szerencsére nem küzdünk létszámihiánnyal, sok a jelentkező, de az ismertségre mindig szükség van. Inkább több jelentkező legyen, akik közül ki tudjuk választani a legrátermettebbeket. Így még van miért dolgoznunk.

Demjén Anikó

# MOST A SLÁGER A SLÁGER!

SOK SZEMPONTBÓL VAGYUNK KÜLÖNLEGESEK, EGYEDIEK – ENNEK SZÁMOS ELŐNYE VAN, DE AKAD NÉHÁNY HÁTRÁNYA IS. JÓ AZ, HOGY TROLIT, METRÓT, VILLAMOST CSAK MI ÜZEMELTETÜNK BUDAPESTEN, DE NEHÉZSÉG AZ ÜZEMELTETÉSHEZ SZÜKSÉGES SOK JÓ SZAKEMBERT MEGTALÁLNI. JÓ AZ, HOGY SZÁMOS SPECIÁLIS GÉPPEL, JÁRMŰVEL RENDELKEZÜNK, DE NEHÉZSÉG, HOGY A SZAKTUDÁST IS CSAK MI TUDJUK BIZTOSÍTANI. JÓ AZ, HOGY MI VAGYUNK A FŐVÁROS LEGNAGYOBB KÖZÖSSÉGI KÖZLEKÉDÉSI SZOLGÁLTATÓJA, DE NEHÉZSÉG MEGFELELŐ SZÁMÚ ÉS KÉPZETTSÉGŰ SZAKEMBERT TALÁLNI. ÉS MÉG FOLYTATHATNÁNK A SORT...



Különleges helyzetünkre büszkék vagyunk, a nehézségekre pedig rendületlenül keressük a megoldás, ezért már évek óta folyamatos és erőteljes toborzó kommunikációt folytatunk, amit mindig igyekszünk színesíteni. Így esett a választásunk most a Sláger Fm-re.

Ha az őszi időszakban a Sláger rádiót hallgatók, vagy a Sláger Tv-t néztétek, Társaságunk nevével több alkalommal is találkozhattatok, mert ideai toborzó kampányunk kiegészült néhány új elemmel is.

A rádiós hirdetésünk mellett a Sláger TV-ben 7 vasárnapon keresztül mutatták be kollégáink a munkaköreiket, azonban az eddiektől

jelentősen eltérő műsorszerkezetben, ugyanis a Helyettesítők című adás reality elemeket felhasználva készült. Az alapkonceptió szerint a műsorvezetők a kollégáink munkáját segítették egy napon keresztül, hogy ezzel is enyhítsék a munkaerőhiányunkat.

A két műsorvezető Bárdosi Sándor olimpiai ezüstérmes birkózó és a felesége Ildikó, akik lelkesen vetették bele magukat a különböző munkákba. Sándornak nem volt idegen a BKV-s közeg, mert mint munka közben elmesélte, fiatal segéd korában a MÁV-nál dolgozott, mielőtt megszerezte a műszerész végzettséget. A forgatások alatt többek



között szereltek liftet, felsővezetéket, ellenőrizték a Siklónál fékbetétet. Trolis- és buszvezető tanulóként is kipróbálták magukat egy rövid időre, és segítettek egy CAF napi karbantartásában is.

Sándor közvetlen természetének köszönhetően a kamerához nem szokott kollégáink is fesztelenül viselkedtek, sztoriztak, közös rappet toltak a félig kész villamosban. A helyettesítés olyan jól sikerült, hogy a nap végére Sándor több területen is állásajánlatot kapott, Ildikót pedig várják trolibuszt vezetni!

Demjén Anikó

A Sláger rádióban futott hirdetés szövege  
Ha választhatnál két vezető pozíció közül,  
melyiket választanád:

A, kv ... B, kv... B!B!B!

BKV! Ha állást keresel, most a legjobb választás.  
Ismerd meg nyitott pozícióinkat és a juttatási  
csomagokat.

Legyünk kollégák már holnap!

[www.karrier.bkv.hu](http://www.karrier.bkv.hu)

A mi munkánk – a mi városunk!



# Ünnepelőbe öltözik Budapest

Téli Élménypark megnyitó  
november 24-én



# BUDAPEST 150

## – FŐVÁROSI PÁLYAUDVAROK

1873-BAN HÁROM VÁROSRÉSZ ÖSSZEVONÁSÁVAL SZÜLETETT MEG AZ EGYESÍTETT BUDAPEST, AZ ORSZÁG „SZÍVE”, KÖZPONTJA, FŐVÁROSA. A 150. SZÜLETÉS NAP ALKALMÁBÓL TÖRTÉNELMI SOROZATUNKBAN KÖZLEKEDÉSTÖRTÉNETI SZEMSZÖGBŐL TEKINTÜNK VISSZA A MÁSFÉL ÉVSZÁZADDAL EZELEŐTTI ESEMÉNYRE. EZÜTTAL BUDAPEST LEGJELENTŐSEBB VASÚTI PÁLYAUDVARAIT MUTATJUK BE, AMELYEK A FŐVÁROS ÉS KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSÉNEK FEJLŐDÉSÉHEZ IS JELENTŐS MÉRTÉKBEN HOZJÁRULTAK.

### „Száz vasutat, ezeret!”

A reformkorban elinduló vasútépítési láz az 1867-es kiegyezés után új lendületet vett. Az ország vasúti közlekedésének központja az 1873-ban létrejövő Budapest lett. Kezdetben számos magánkézben lévő, egymástól függetlenül működő vasúti társaság bonyolította a vasúti forgalmat, amelyeket később az 1868-ban alapított állami vasúttársaság, a Magyar Királyi Államvasutak (a MÁV elődje) olvasztott magába. A város egyesítéséig több nagyvasúti pályaudvar épült. Ezek egy része még a magán társaságokhoz, más része már az Államvasutakhoz kötődött. A napjainkban is működő, égtájak nevét viselő pályaudvarok ma is használatos megnevezésüket nem a városon belüli elhelyezkedésük, hanem az építető vasúttársaságok, illetve az induló járatok útiránya alapján kapták.



### Nyugaton a helyzet...

Az első budapesti vasúti pályaudvar a Pesti indóház volt. 1846-ban innen indult a Pest és Vác között megnyitott első magyarországi vasútvonal. A régi indóház helyén épült meg később a Nyugati pályaudvar. A megnövekedett forgalom mellett az újonnan kialakítandó Nagykörút rendezési tervei miatt is szükségessé vált egy új, nagyobb, korszerűbb pályaudvar létesítése. Mivel a tervezett körút kettészelte

volna a régi indóházat, a korabeli városvezetés csak úgy engedélyezte a tulajdonos Oszt-rák Államvasút Társaság számára a bővítést, ha igazodnak az új útvonal ívéhez.

Az új pályaudvar építési munkálatai 1875-ben kezdődtek. A historizáló stílusú épület tervezése és kivitelezése August W. de Serres nevéhez és a Párizs jelképét jegyző, francia Gustave Eiffel cégéhez fűződött. Az 1877-ben átadott pályaudvar 132 méter hosszú, 42 méter széles és 25,85 méter magasságú, ötvágányos csarnokának felépítése igazi technikai bravúrnak számított. Magyarországon itt alkalmazták először az úttörőnek számító vasszerkezetes megoldást. Az állomás épületében a pénztárcsarnokon, várótermeken és a poggyászmegőrzőn kívül posta, éttermek és üzletek sora, köztük kalapos és fodrászat is működött. A pályaudvar külön pavilonjában kaptak helyet a Habsburg uralkodócsalád tagjai számára kialakított királyi váróterem reprezentatív helyiségei.

A nyitáskor még Budapesti pályaudvar nevet viselő vasútállomás 1891-ben, a MÁV tulajdonába kerülve kapta a Nyugati pályaudvar nevet, mivel innen indultak a nyugatra, Bécsbe vagy Párizsba közlekedő vonatok.

### A Déli

Az eredetileg Buda állomásnak nevezett Déli pályaudvar 1859 és 1861 között épült a Vérmező mellett. Egykori építményeinek terveit Carl von Erzel és Gregersen Gudbrand készítette. Ma ismert nevét csak 1873-ban kapta, az eredetileg a Déli Vaspályatársaság tulajdonában álló pályaudvarról indultak a Dél-Európába, például az Adriai-tenger kikötővárosaiba, Fiuméba és Triesztbe közlekedő járatok. A pályaudvar a személyszállítás mellett fontos szerepet játszott a korszak gazdasági életében, elsősorban az ország gabonakereskedelmében.

### József és testvérei

1867-ben adták át a Kőbányai út és a Fiumei út kereszteződésénél a ma már nem üzemelő Józsefvárosi pályaudvart. Építését eredetileg a Magyar Északi Vasút kezdte el, de a társaság csődbe jutása után az állomást a Magyar Királyi Államvasutak fejezte be, az állami társaság első pályaudvaraként nyílt meg. Ebből adódóan nem is Északi pályaudvarnak nevezték el, hanem az induló vonatok felvidéki útiránya miatt Losoncínak. Bár eredetileg leginkább teherpályaudvarnak szánták, közel két évtizedig, a Keleti pályaudvar átadásáig Budapest főpályaudvaraként működött. 1884-ben a Keleti pályaudvar vette át a szerepét, innentől csak teherpályaudvarnak használták, főként a felvidéki, nógrádi bányákból érkeztek ide a szénszállítmányok.

Az 1870-es évek második felében a Magyar Királyi Államvasutak célkitűzései között szerepelt a meglévő pályaudvarok vasúti kapcsolatának biztosítása. A pesti és a budai vasútvonalak összekötését törvény írta elő, ehhez persze egy vasúti híd megépítésére is szükség volt. Az Összekötő vasúti híd 1877-es átadását követően új pályaudvarok is épültek.

1876-ban Újbuda állomás néven adták át a későbbi Kelenföld vasútállomást. Historizáló stílusú állomásépülete 1884-re készült el. Az állomás fogadta az új Duna-hídon a budai oldalra áthaladó vonatokat.

A még akkoriban a főváros peremterületéhez tartozó, néhány évtizeddel később József Attila verseiben is többször felbukkanó, Ferencváros állomás 1878-ban készült el. Az üzemek, gyárak, raktárak és malmok által körülvett pályaudvar leginkább a teherforgalomban vált meghatározóvá.

## BUDAPEST

Keleti pályaudvar  
Ost-Bahnhof  
Gare de l'Est  
Eastern Terminus



### A mesés Keleti

A Keleti pályaudvar, Budapest legnagyobb pályaudvara eredetileg a vasúti szerepére utaló Központi pályaudvar nevet viselte. A Nagykörút tervezésekor felmerült, hogy a körút és a Kerepesi (ma Rákóczi) út találkozásánál (azaz a mai Blaha Lujza térnél) építsék fel az új pályaudvart, de végül a kissé távolabbi, Kerepesi úti helyszínt jelölték ki. Az építkezés 1881-ben kezdődött Rochlitz Gyula és Feketeházy János tervei alapján, eklektikus stílusban. A méreteiben és megjelenésében is igen impozáns épület előcsarnokának a falfestményét Than Mór, freskóit pedig Lotz Károly készítette. A csarnok főhomlokzatán James Watt és

George Stephenson, a gőzgép és a gőzmozdony feltalálójának szobra, felettük pedig a Tűz, a Víz és a Gőz allegorikus alakjai kaptak helyet. A Nyugatihoz hasonlóan itt is számos ellátó helyiséget alakítottak ki. A pénztárcsarnokok mellett különböző osztályú várótermek, „málhacsarnok”, ruhatárak, posta, éttermek, kávézók, trafikok szolgálták ki az utasok igényeit. 1884-ben Európa egyik legkorszerűbb pályaudvaraként adták át a Központi pályaudvart, amelyet 1892-ben kereszteltek át Keletire. Elnevezése földrajzi elhelyezkedése mellett a keleti területekre, Erdélybe és a Balkánra irányuló viszonylataira utalt.

### Behálózva

A nagyvasúti pályaudvarok átadása a városi közlekedés fejlődésére is igen jelentős befolyással volt. A továbbutazók mellett sokan választották úticélként is a fővárost, sokakat vonzott Budapest pezsgő kulturális élete, turisztikai látványosságai, de ügyeket intézni is érkeztek az ország központjába. Az első időszakban a vasúttársaságok bérkocsikat rendeltek a fővárosba érkező vonatokhoz, illetve omnibuszokkal lehetett elérni a város távolabbi részeit. A városi vasúti hálózat kiépülésével valamennyi pályaudvar elérhető lett lóvasúttal, illetve a villamosítás után villamosvasúttal is. Érdekesség, hogy már a Széna (Kálvin) tér és Újpest között 1866-ban átadott első lóvasútnak is volt megállója a Pesti indóháznál, a Nyugati elődjénél. 1887-ben pedig szintén innen indult Budapest első, próbajellegű villamosvonala, a későbbi 4-6-os nagykörúti vonal első szakasza. A századfordulóra a legtöbb pályaudvar környéke fontos városi közlekedési csomóponttá nőtte ki magát. A pályaudvarokat egymással is villamosvonalakkal kötötték össze megkönynyítve az azok közötti vasúti átszállást.

Györfi Judit



# „KEDVES BKV” – AVAGY NEM MI MONDTUK!

**SOKKAL INKÁBB NEKÜNK MONDTÁK, AZAZ ÍRTÁK AZ ALÁBBI KIS SZÍVMELENGETŐ TÖRTÉNETEKET 2023-BAN. ÖRÖMÜNKRE SZOLGÁL, HOGY OLYAN KOLLÉGÁINK VANNAK, AKIK IDÉN IS ELÉRTEK UTASAINK SZÍVÉHEZ.**

Kedves BKV! Látszólag nem nagy dolog, ami történt: megvárt a busz. Nekem mégis sokat jelentett. Vállamon a retikülöm, a laptopom, az elemőzsiás kistáskám és a lassan 55 évem súlya – mikor elshant mellettem a busz. Sprintelésbe kezdtem, pedig a helyzet látszólag reménytelennek tűnt. Próba, szerencse: gondoltam. A vezető meglátta, hogy a kukákat kerülgetve valaki a válláról lecsúszó táskákkal kétségbeesetten rohan felé, és megvárt. Neki köszönhetem, hogy ma időben beérek az értekezletre. Neki köszönhetem, hogy ma reggel is hiszek az emberek jóságában. Neki köszönhetem, hogy már reggel 8-kor megbizonyosodtam róla: érdemes adni! Kérem, adják át neki a köszönetemet: maradjon meg ilyen jó embernek! A rendszám: LMG 090. Időpont: Kb. 8:07-kor szállhattam le a Kolosy térnél.



Szeretném megköszönni, annak a trolivezetőnek, aki a T9006-os számú trolibuszt vezette ma 15:40 körül, hogy hatalmas figyelemmel állt be a megállóba, úgy, hogy biztos ne csapjon le senkit a tócsával a Stefánia úti megállónál. Látszódtott, hogy erre külön figyelt, hála érte ezen a borús, esős napon.



Kereszteződés, a trolis áll velünk a piros lámpánál. Zebrán egy öreg néni megy át, a zebra közepén leszakad a megpakolt banyatank, minden szerteszt gurul. Néni nem tudja, mit tegyen, csak áll és néz. A fiatal trolivezető gondolkodás nélkül leugrik, odaszalad, először a leszakadt zsákba visszapakol, járdára viszi, majd visszamegy a néniért, a járdára kíséri. Senki nem volt türelmetlen, a mögöttünk feltorlódtott autók sem. A vezető fürgén visszaugrik a fülkéjébe, de abban a pillanatban az egész trolis, az összes utas szünni nem akaró tapsviharba kezd. Látszott, hogy jól esett neki. A felemelő történetet megosztottam kollégáimról a Facebookon is.

A 14-es villamos káposztásmegyeri végállomásánál, a 4237-es járaton a villamosvezető udvarias és előzékeny viselkedéséért szeretnék köszönetet mondani. Idős asszony csomagjaival nehezen mozgott, megvárta a vezető a hölgyet, és felsegítette a villamosra a nehéz csomagjával együtt.



A tegnapi nap folyamán elhagytam egy mappát a 6-os villamoson közlekedve. Ez nagyjából 10 óra magasságában történt. Hála Kollégáim lelkiismeretes és segítőkész munkájának, rekordidő alatt, gyorsan előkerült az elhagyott mappám, és nagyjából 12 órakor sérülésmentesen át is tudtam venni. Köszönöm szépen a Fődiszpécser és a Járművezető úr segítségét!



Ma délelőtt, 10:15 óra körül a Rottenbiller úton bicikliztem, a Péterfy Sándor utcai megállónál, amikor a kormányra akasztott szatyrom alja kiszakadt, és kihullott belőle a tartalma, többek között 5 darab tízezres. A bringát leállítottam, és az érkező trolit – elé állva – megállítottam. Kétségbe esve próbáltam összeszedni a pénzt, amit közben vitt a szél. Ezután a trolis beállt a megállóba, vezetője kiszállt, és rám kiáltott. Mivel feltartottam a teljes forgalmat, gondoltam, le fog teremteni, de ehelyett arra hívta fel a figyelmem, hogy még maradt egy bankjegy az úttesten, amit nem vettem észre. Mivel a helyszínen nem tudtam megköszönni a sofőrnek a segítségét, kérem, ha valahogy lehetséges kideríteni, ki volt az, legyenek kedvesek elmondani neki, hogy hálás szívvel gondolok rá.



Ma reggel a 284E busszal mentem, 7:30-kor indult a Kökitől, ha jól emlékszem, BPI026 volt a rendszáma. A Sárkány center után ment már a busz a Gyömrőin, amikor láttuk, hogy a járdán elesett egy biciklis. A buszsofőr is látta, sőt azonnal meg is állt, és kiszállt segíteni.

Mentő nem kellett, tovább is indultunk (nem lett volna jó elkésni az iskolából). Csak azért írtam le maguknak, hogy jó látni élőben, hogy vannak még segítőkész, jó arc emberek, nem mindenki megy el a másik mellett, ha bajban van – kérem, adják át ezt neki.



Futottam az 56A után a Budagyöngyénél, de az eső miatt elcsúsztam. A 4013-as pályaszámú villamos vezetője, egy hölgy kiszállt, segített, megkérdezte jól vagyok-e. Nagyon udvarias és segítőkész volt, köszönöm neki ezúton is.



A tegnapi nap folyamán, a délelőtti órákban utaztam a 7-es busszal. Futottam a SGY-983 rendszámú busz után babakocsival. Nagyon kedves volt a sofőr, mert intett, hogy csak nyugodtan, megvár. Meg is köszöntem neki. Majd a Bikás Parknál felszállt bottal egy bácsi. A buszvezető úr nézte végig a tükörben, és amíg nem ért az üléshez nem indult, hogy el ne essen. Meg szeretném dicsérni és megköszönni, hogy vannak még ilyen emberek. Szeretném, ha eljuttatnák hozzá a köszönetem, mert általában nem ezt tapasztalni ebben a rohanó világban. Ezek a fél perces odafigyelések óriási jelentenek másoknak és bebaranyozzák a napunkat.



Szeretném megdicsérni annak a 30-as busznak a vezetőjét, amelyik 14:46-kor ért Káposztásmegyer, Mogyoródi-patak megállóhelyre. Nagyon segítőkész volt, előresétált a 122-es busz vezetőjéhez és megkérte, hogy várjon meg. Így el tudtam érni azt a buszt. Fehér botos vagyok, nagyon szépen köszönöm a segítségét.



Csütörtök délelőtt, 10 óra körül eljártam az M3 metró Klinikák állomásánál a mozgólépcsőn, de a figyelmes utastársaknak köszönhetően nem lett nagyobb gond, kikísértek az

állomásra. Sajnos nem lettem jobban, nagyon gyenge voltam (szerencsére mentőre nem volt szükségem), így a forgalomirányító iroda személyzete is a segítségemre sietett, amíg a férjem értem jött. Ezúton szeretném jelezni, hogy mennyire kedvesen és emberségesen bántak velem, lefektettek és vigyáztak rám, megtettek mindent, amit az adott helyzetben lehetett – sőt, még a parkolásban is segítettek a férjemnek, amíg bejött értem, hogy ki-segítsen az autóhoz. Sajnos a teljes nevüket nem tudom, de Ági és Eszti gondoskodása és Sanyi figyelmessége nagyon sokat jelentett számomra abban a kiszolgáltatott helyzetben. Kérem, továbbítsák feléjük, hogy nagyon hálás vagyok, és minden jót kívánok nekik! Számomra a kedves utastársak mellett aznap ők voltak a hétköznapi hősök – ha létezik Önök-nél ilyen elismerés, mindenképpen érdemesnek tartom őket rá.



Reggel 6:20 körül szálltam fel a 97E járatra a Nyomdász utcai megállónál. Az Erzsébet körúti megállónál a szokásosnál hosszabb ideig állt a busz, mert egy várakozó utas rosszul lett, amikor a buszhoz indult, hogy felszálljon,

de elájult. A buszsofőr egy másik utassal oda-sietett az idős úrhoz, akinek leállt a légzése. Sofőrjük higgadtan és emberségesen reagált, tájékoztatta az utasokat a felmerült problémáról, de nem hagyta magára az életveszélybe került férfit. Jómagam egy – mint később kiderült – ápoló utastársammal leszálltam segíteni, így a sofőrökkel hárman újraélesztettük a bácsit, míg a negyedik utas mentőt hívott. A többi utas nyugodtan várakozott, senki nem reklamált. A mentők kiérkezéséig a sofőr telefonon jelezte a diszpécsernek a késést, az újraélesztést követően pedig segítette a beteg állapotát stabilizálni. Időközben a követő járat felvette a buszon ragadt utasokat, és a közben felgyűlt várakozókat. Amint a mentősök átvették a helyzet irányítását, sofőrjük visszazállt a buszra és folytatta az útját. Kollegájuk humanus hozzáállása, kötelességtudata és higgadtsága emberéletet mentett.



Utas voltam azon a metrón, amivel a ma reggeli baleset történt a Nagyváradi téren. Szeretném megköszönni a szerelvény vezetőjének a nyugodt és szakszerű eljárást, ahogyan a helyzetet kezelte, minket, utasokat tájékoz-

tatott és irányított a szerelvény kiürítésekor. Sok erőt kívánok neki a lelki megrázkódtatás feldolgozásához, amit egy ilyen baleset okozhat, és további jó munkát kívánok neki!



A szombati Libegők Éjszakája kapcsán írok. Hatalmas gratulációm a szervezésért, a dolgozók kedvesek, türelmesek voltak, mind a libegő személyzete, mind az R158-as nosztalgia járat sofőrjei. Minden évben ki szoktunk menni, most mind a 4 busszal utaztunk, hatalmas élmény volt. Le a kalappal a retró Ikarusok buszvezetői előtt, akik ebben a kánikulában mosolyogva, örömmel ott voltak nekünk, értünk. A sofőrök elmondták, hogy nekik ez jutalom, mert nagyon szeretik ezeket a buszokat. Ez meg is látszott a hozzáállásukon, mosolyogtak, kedvesek voltak. Nagyon kellemes élmény volt.



Kedves BKV! Szuper nap volt ez a mai, ezzel a képpel szeretnék kedveskedni cserébe.

Hradzski Róbert



# 90 ÉVE INDULT AZ ELSŐ, SÁRGA TROLI

ELEKTROMOS HAJTÁSÚ KÖZÚTI JÁRMŰVEKKEL MÁR AZ 1880-AS ÉVEKBEK – KÖZVETLENÜL AZ ELSŐ VILLAMOSOK MEGÉPÍTÉSE UTÁN – KÍSÉRLETEZETT A SIEMENS. EGY-KÉT ÉVTIZEDNEK AZONBAN MÉG EL KELLETT TELNIE, AMÍG A KONSTRUKCIÓ ELNYERTE MAI FORMÁJÁT. A SÁRGA VASÚTI JÁRMŰVEKKEL VALÓ ROKONSÁGÁT VISZONT MÉG SOKÁIG ŐRIZTE A „TROLLEY”.



de most már a pesti oldalon. Ekkor már piros színben pompáztak a járművek, de továbbra is a villamosos ágazatba integrálva, a Fővárosi Villamosvasút (FVV) égisze alatt jártak. A budapesti hálózat az ötvenes években dinamikus fejlődött, kialakításánál figyelembe vették a trolis forgalomtechnikai erőseit is: általában a nagyforgalmú, keskeny belvárosi, kanyargós utcákban váltották fel a villamost. Az MTB-k után csakhamar megjelent az Ikarus 60T, amelynek befogadóképességét előbb pótkocsival, majd csuklósítással növelték. A hatvanas években aztán megjelent az újabb szovjet típus, a ZIU is a fővárosi hálózaton, miközben 1968-tól, a BKV megalakulásával az ATÜI-be, a buszközlekedést irányító ágazatba sorolták a trolibusz-közlekedést.

Ez az évtized a korszellem megváltozását hozta: kérdéssé vált, a kötöttpályás járműnek milyen jövője lehet a nagyvárosi közlekedésben. A dilemma nálunk csak a hetvenes évek közepére dőlt el – a trolibuszok javára. Ezután jelent meg az Ikarus 280T, amely a budapesti közösségi közlekedés ikonikus járműve lett, sokáig meghatározva a városképet is.

A Közlekedési Hírlap korabeli cikkéből kitétni, hogy már 1983-ban is a maihoz hasonló, humán erőforrási nehézségeket említenek. Akkoriban 478 járművezető dolgozott a 252 trolin, ami harminccal volt kevesebb az ideálisnál. Nincs tehát új a nap alatt, sőt szak- és betanított munkásokból, segédmunkásokból is jelentős volt a hiány.

A járműtípus menetdinamikája, csendes és károsanyagkibocsátástól mentes üzeme, valamint – az akkumulátorok fejlődésével jellemzővé vált – önjáró üzemmódja okán ma már látjuk, hogy a trolibuszoknak valóban van jövője a városi közlekedésben.

Hradszki Róbert

A századfordulón elsőként Angliában, Németországban, Olaszországban jelentek meg a trolibuszok – olvasható az 1983. decemberi Közlekedési Hírlapban. A lap a félvé százados hazai trolis közlekedés jubileumán természetesen beszámolt arról is, hogy hazánkban 1933. december 16-án indult el a trolibusz közlekedés, mégpedig Óbudán. Ez az évtized a járműtípus világméretű elterjedésének korszaka. A három óbudai „trolleybusz” nem csak azért közlekedett sárga színnel, mert egy meg nem valósult villamosvonal kiváltására álltak forgalomba, de felsővezetékes, elektromos üzemű is a villamosközlekedéshez kötötték őket. Tálolásukra önálló részleget alakítottak ki az Óbudai villamoskocsiszínpén, és a Récsei garázsból érkeztek autóbusz-vezetők hozzájuk.

Gedényi Éva, a cikk szerzője idézi a Beszkárt 1935-ös zárszámadását, amely megállapítja,

hogy a trolis üzem az első évhez képest szépen fejlődött: az utasforgalom 45%-kal emelkedett, így a trolis már csaknem félmillió utast szállítottak. A jelentés arról is beszámol, hogy az üzemeltetés első éveiben a járművek technikai „finomhangolása” is megtörtént, amely elsősorban az áramszedőket érintette. A nagy sikerrel közlekedő új járműtípus infrastruktúrája – a felsővezetékek és a vezeték tartó oszlopok nagy része – Budapest ostroma során azonban megsemmisült. A járművek azonban javíthatóak voltak, így például a T470-T471-es és a T480-as pályaszámú, Ganz és MÁVAG trolis fontos szerepet játszottak a fővárosi trolis közlekedés újjászületésében is. A Városligetben megépített tanuló pályán ezeken a járműveken képezték ki a sofőröket, akik az új, MTB 82-es szovjet trolisra ültek 1949-ben. A főváros újjáépítésével párhuzamosan ugyanis a trolis közlekedés is megindult,



A hónap képe: Horváth Patrik



## JOGOSÍTVÁNY KEDVEZMÉNNYEL!

A tandíj első részlete BKV-s dolgozóknak, illetve hozzátartozóinak jelentős kedvezménnyel, 35.000 Ft helyett 25.000 Ft. Az elméleti online oktatás folyamatosan indul.

Címünk: 1143 Bp. Hungária krt. 136.

Telefonszám: 06-20/323-4688 (egész nap és hétvégén is hívható)



## CAVIDENT FOGÁSZAT KARÁCSONYI AKCIÓJA!

BKV dolgozóknak és hozzátartozóiknak most a kíméletes ultrahangos fogkö eltávolítás mellé, ajándékba adjuk a fehéritő hatású polírozást. Készüljön a karácsonyra ragyogó, tiszta, fehérebb mosollyal!

Kérjen időpontot akciónkra: 06-30/135-8905

Caident csapat

## MOZGÁSBAN MAGAZIN

A Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság magazinja • [www.bkv.hu](http://www.bkv.hu) • [bkvzrt@bkv.hu](mailto:bkvzrt@bkv.hu) • 2023. tél  
Lapigazgató: Dr. Székelyné Pásztor Erzsébet • A szerkesztőbizottság tagjai: Buday Ágota, Gulán András, Káplár Zsófia, Molnár György, Nagy Mónika, Nemezc-Novák Zsuzsanna, Szirbek-Gucsi László • Szerzők: Budai Ágota, Demjén Anikó, Gurubi Gyöngyi, Konyher Mária Terézia, Lajos Lilla Biborka, Gyórfi Judit, Hradszki Róbert, Kárpáthegyi Bálint, Kürti István, Sándor Béla • Design: Bene Tamás  
Szerkesztőség: 1980 Bp. VII., Akácfa u. 15., Tel.: 461-6500/11973 • [mozgasbanmagazin@bkv.hu](mailto: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

# Telepítsd a téli élményeket!

Töltsd le az **ÉN**Budapestem applikációt,  
hogy **15% kedvezménnyel** korcsolyázhass  
a Városháza Téli Élményparkjában



**BUDAPESTI KARÁCSONY**  
Ünnepőbe öltözik a város!



[enbudapestemapp.hu](https://enbudapestemapp.hu)

