

# MOZGÁSBAN

LV. ÉVFOLYAM, 2023.

III. SZÁM

## ALACSONYPADLÓN MÁR HŰVÖSVÖLGYBE IS!



# EGYMILLIÓS

## AUTÓBUSZ- ÉS TROLIBUSZ- VEZETŐI BÓNUSZ A BKV-NÁL

**Jelentkezz egy BKV-s munkavállalón keresztül  
ajánlás útján a BKV-hoz autóbuszvezető  
vagy trolibuszvezető munkakörbe  
2023. 06. 01. és 2023. 10. 31. között  
és mindketten jól jártok.**

**Bruttó 500.000 Ft az új belépőnek és bruttó  
500.000 Ft az ajánló BKV-s munkatársnak,  
ha mindketten itt dolgoztok nálunk  
6 hónap múlva is.**

**B** mint - **biztos jövedelem**

**K** mint - **kiszámítható munkahely**

**V** mint - **valódi ajánlatok**

További információkért keresd valamelyik telephelyünk forgalmi szolgálatvezetőjét.  
A toborzási akció részletei megtalálhatóak a BKV Zrt. 04/VK/2023. számú körlevelében.

**Most igazán megéri BKV-snak lenni  
és BKV-ra váltani is!**

# SZÁMÍTUNK RÁD!

# Tisztelt Munkatársak, kedves Kollégák!

Sokszor elhangzott már az utóbbi időben a közösségi közlekedés működtetése kapcsán is, hogy rendkívüli évet írunk, akár a COVID hullámainról, akár a háború okozta nehézségekről, vagy a fenntartási-, működési költségek előteremtéséről beszéltünk. Egyes helyzetek a járművezetőknek és szerelőknek, karbantartóknak, esetleg az irodai kollégáknak jelentenek nagyobb kihívást, mások a vezetői kompetenciákat teszik próbára.

Miután 15 éve kerültem a céghez, biztosan tudom, hogy mindig számíthatok rátok, bizhatok a hivatástudatotokban. Ez a tudás az említett nehezebb időszakokon is átsegít. Titeket is biztatnálak, hogy építsetek a kollégáitok segítőkészségére, támogatására, mint erőforrásra. Ez persze azzal jár, hogy sosem lehetünk elég segítőkészek egymás felé. A kollegialitás, a békavésos egymás iránti szolidaritása azonban olyan érték, amit 55 éve őrzünk itt, a BKV-nál. A nagy öregjeink szerint voltak szebb idők is, én mégis azt hiszem, ma sem panaszkodhatunk. A dolgozói bérek – ha reálértékben kis mértékben is, de – évről-évre stabilan emelkednek annak ellenére, hogy a közösségi közlekedés – mint egy nagyváros legnagyobb forrásigényű területe – ma Budapestet is szinte megoldhatatlan kihívás elé állítja.

Azt is tudom azonban – bár ez nem igényel nagy jóstehetséget –, hogy a közösségi közlekedés nélkülözhetetlen egy csaknem kétmillió főváros életében. Vagyis az egyébként azért lassan megújuló, modernizálódó járműállomány és Ti, akik vezetitek, karbantartjátok, közlekedtetitek azt, szintén nélkülözhetetlenek vagytok

ahhoz, hogy ennek a nagyvárosnak a vérkeringése működjön. Ez adhat nyugalmat, biztosságot a mindennapi nehézségek közepette, amiből remélem, hogy kinek-kinek sikerült kiszakadnia egy-két hétre egy felhőtlen nyaralás alkalmával.



Bolla Tibor  
vezérigazgató

## TARTALOM

HÍREK .....	4
JOGI ESETEK .....	7
INTERJÚ: DR. KÖRNYEI ÉVA.....	8
56-OS PÁLYAFELÚJÍTÁS .....	10
BUDAPEST HŐSEI .....	12
BP 150 UTAK ÉS HIDAK .....	14
METRÓFESZTIVÁL.....	16
KI LESZ A LEGJOBB ÖTLETGAZDA? .....	18

BKV KONTRA KERÉKPÁR .....	19
A HANGOS UTAS .....	20
FLASZTER .....	22
ZÖLDÜLŐ BKV .....	24
INTERJÚ: DAVIDOVICS SÁNDOR .....	26
TOP 10 MOZGÓLÉPCSŐ .....	28
RETRÓ .....	30



**ÚJ ELNÖK AZ UITP ÉLÉN** A kétévente megrendezett, idén június 4-7. között Barcelonában megtartott UITP világcsúcstalálkozóán Renée Amilcart választották a világszervezet elnökének. Renée a kanadai fővárosból, Ottawából származik, és a közlekedési ágazaton belül fenntarthatóságra és innovációra törekvő globális vezetőként szerzett hírnevet. Emberközpontú megközelítése és stratégiai víziója jelentős hozzáadott értéket képvisel a szolgáltató szervezetek világában. Az új igazgató a montreali műszaki egyetemen szerzett diplomát, közlekedési karrierjét 21 éve kezdte.

**AKIK KÍVÁNCSIAK VOLTAK A BKV-RA** A nyár korántsem mondható uborkaszезonnak a közösségi közlekedésben, és ez igaz a nemzetközi érdeklődésre is. Még a nyár kezdetén a német RWTH Aachen Egyetem közlekedési tanszékének több mint 30 fős delegációja érkezett társaságunkhoz. A külföldi diákokat a Hungária kocsiszín munkatársai fogadták. Budai Péter prezentációja után Jánosy Gábor idegenvezetésével barátságos, kollegiális beszélgetés mellett megtekintették a telephelyet, és elégedetten távoztak.

Július végén egy magas szintű kínai delegáció tett látogatást Shandong tartomány fővárosából, Jinanból, a Jinan Rail Transit Group és a Jinan Heavy Industries Group vállalatoktól. Az 5 főből álló küldöttség érdeklődését elsősorban a metróberuházás keltette fel, különös tekintettel a 4-es metróra. Az M4 járműtelepen dr. Fehérvári Sándor tartott magas színvonalú, részletes előadást a külföldi vendégeknek, akik szintén bemutatták a saját vállalataikat. A látogatást követően külön levélben fejezték ki köszönetüket.

A japánokat is érdekli Magyarország és Budapest. A japán MBS TV „Saturday Plus” című igazán népszerű műsora minden szombat reggel 8 órától kb. másfél órán át kerül adásba, és célja, hogy érdekességekkel járuljon hozzá a pozitív hétvégéhez. Legutóbb a BKV helyszínein történt forgatással, vagyis autóbuszos és villamosos utazással mutatták be egy, a fővárosunkban élő japán ember életét. Ezzel izelítőt adtak Budapestről és a BKV-s közösségi közlekedésről.

# Hírek

**VIII. ENERGIAHATÉKONYSÁGI SZAKMAI FÓRUM** Társaságunk már évek óta elsődleges prioritással kezeli az energiahatékonyság témakörét mind a menedzsment elkötelezettsége, mind a konkrét megtakarítások tervezése, illetve a beruházások, fejlesztések, valamint a fenntartási-, üzemeltetési tevékenységek végzése terén, így a BKV Zrt. 2023-ban is részt vett a Virtuális Erőmű Program™ által indított Energiahatékonysági Kiválósági Pályázaton és ismét elnyerte az „Energiatudatos Vállalat” díjat.

A pályázatban tett vállalásnak megfelelően 2023. október 10-én, immár nyolcadik alkalommal kerül megrendezésre az Energiahatékonysági Szakmai Fórum, mely napjainkra hagyományosan az őszi kiemelkedő programjává vált és az Integrált Irányítási Rendszerhez (IIR) kapcsolódó oktatások szerves részét képezi. A rendezvény helyszíne idén az M2 Metró Fehér utcai járműtelep lesz.

A rendezvény nem titkolt célja az energiatudatosság kialakulásának támogatása és erősítése, amely hozzájárul a vállalatvezetés és a munkavállalók szemléletváltását eredményező elkötelezettség elmélyüléséhez.

A korábbi rendezvényeket követő visszajelzések alapján elmondhatjuk, hogy mind Társaságunk munkavállalói, mind a meghívott partnereink számára hasznos információkat nyújtottak az elhangzott előadások, és az idei rendezvényen is erre törekszünk, ahol – összhangban a Budapest Főváros Energia Akció célkitűzéseivel – minden az energiamegtakarításról szól.

Az előadásokból munkatársaink átfogó képet kaphatnak Társaságunk energiamegtakarítási törekvéseiről/eredményeiről – elismerve azt az erőt próbáló helyzetállást, amelyre a téli és nyári energiamegtakarítási időszakban volt szükség –, bepillantást nyerhetnek a hazai nagyvállalatok előtt álló, környezetbarát energiahordozók alkalmazásával összefüggő kihívásokról/lehetőségekről, valamint a fenntarthatósági célok eléréséhez szükséges jövőbeli fővárosi kötelezettségekről.

Az előadásokat követően telephely-bejárásra invitáljuk a résztvevőket, ahol megtekinthetik a VJSZ Kft. tevékenységének helyszínt adó telephelyet, valamint bemutatásra kerül a fűtésrendszer, amely a korábbi gőzfűtésről geotermikus hőre történő átállás eredményeképpen megújult. A 2013-ban megkezdett és vezetői elköteleződés mellett azóta is fókuszban lévő hatékonyságjavító intézkedések, fejlesztések eredményei mára egyértelműen kimutatható hatékonyságjavulást eredményeztek Társaságunk több területén az energiatudatosságtól kezdve a szolgáltatási színvonal növekedéséig. Korán felismertük, hogy a legnagyobb potenciál az energiafelhasználásban rejlik, melyhez munkatársaink – a járművek és létesítmények üzemeltetése mellett – személyes hozzáállásukkal járulhatnak hozzá, hiszen ez a kulcsa annak, hogy az energiatudatos működés ne pusztán feladat, hanem eszköz legyen a célok eléréséhez.

A rendezvényen való részvétel – a terem befogadóképességéig – minden érdeklődő részére biztosított.

Találkozunk 2023. október 10-én!



## NYÍLT NAPPAL ÜNNEPELTÜK A DÉL-PESTI BUSZGARÁZS 40. SZÜLETÉSNAPIJÁT

Szeptember 2-án, szombaton folytatódott a nyílt napok ideje sorozata, ezúttal a Dél-pesti buszgarázsban. Az idén 40 éves telephelyre látogatók nemcsak az innen nap mint nap kiálló autóbuszokat nézhették meg „testközelből”, hanem olyan különleges járműveket is, mint az Ikarus 211, az Ikarus 521, az Ikarus 280 Malév-busz vagy az Ikarus 280 Lőbusz. Lehetőség volt az autóbusz-vezetés kipróbálására és néhányan beülhettek egy önzvezető autóba is. A rendezvény több ezer látogatót vonzott, és most is bebizonyosodott, hogy az autóbuszok iránti rajongás nem korhatáros, hiszen a legkisebb gyerekek mellett idős emberek is örömmel vetették bele magukat az élmények sűrűjébe. A Dél-pesti Autóbuszgarázst 1983. szeptember 28-án adták át, vagyis 40 éve folyamatosan szolgálja ki járművekkel Budapest déli és keleti területeinek egy részét. A mostani telephelytől néhány száz méterre már az 1950-es évek végétől üzemelt egy garázs. 1957 második felében a Köztisztasági Hivataltól átvett „rozsdás és romhalmazzá” – a dolgozók lelkes segítségével – néhány hónap alatt autóbuszokat tároló, karbantartó és üzemeltető teleppé alakították át. Az üzemegység akkor Kilián György nevére vette fel, és 1958. április 4-én nyitották meg.

**ULTRABALATON** Orosi László kollégánk, a BKV-s Ultrabalaton-csapat oszlopos tagja, Suhanjagyalként Privát Ultrabalatont futott szeptember elején. Ennek során – jóval a 32 órás szintidőn belül – 29 óra 15 perc alatt futotta le a 211 km-es távot, ezzel támogatva a Suhanj! Alapítvány fogyatékkal élő sportolóit is. Az óriási kihívás különleges fizikai és lelki állóképességet igényelt, de Laci megcsinálta. Gratulálunk a rendkívüli teljesítményhez, amely elképesztő eredményt hozott.

– Az utolsó kilométerek voltak a legnehezebbek, mert a táv sehogy sem akart fogyni... de végül az „egy kört” sikerült lefutni – nyilatkozta.



**ÉLETMENTŐ JÁRMŰVEZETŐ** Molnár János járművezető kollégánk augusztus 31-én a a 166-os viszonylaton teljesített szolgálatot. Kora délután, a Beszterce utca közelében az utasok jelezték neki, hogy az egyik utas rosszul lett, le is esett az ülésről. A járművezető megállt, és az utasokkal együtt megállapították, hogy az érintett életveszélyben van, nem reagált semmire, pulzusa is alig volt. Azonnal értesítették a mentőszolgálatot, illetve a járművezető megkezdte az újraélesztési folyamatot, amelyet folytatott egészen a mentők kiérkezéséig. A 4. defibrillálás során újraindult a szív működés, a 70 év körüli idős férfi tudomásunk szerint életben maradt.

Lélekjelenlétének és a segítségnyújtásának köszönhetően büszkék lehetünk a kollégánkra!

**E-JEGY A SIKLÓN** Szeptember 1-től már online is megvásárolható a jegy a főváros ikonikus közlekedési eszközére, a Budavári Siklóra.

A 2021-es nagyjavítását követően tavaly nagyobb informatikai fejlesztésen is átesett a Sikló, kicserélték – egyebek mellett – a beléptetőrendszer hardver-elemeit, és új szoftvereket is telepítettek, amelyek immár lehetővé teszik az online jegyértékesítést. A Budavári Siklóra a siklójegy.hu felületen lehet online megvásárolni a jegyet, amivel elkerülhető a sorbanállás.

Az 1870-ben épült Budavári Sikló a Duna-partot köti össze a Budavári Palotával. Hossza 95 méter, hajlásszöge 30 fokos. A hegyi pályán mozgó különleges vasút (a Margit és a Gellért kocsikkal) mintegy 50 méteres magasságba emelkedik, lenyűgöző, egyedi panorámát kínálva utasainak. A forgalom nagy részét a külföldi turisták adják, de az utóbbi években fokozatosan nőtt a hazai utasok aránya is. A Budavári Sikló 1987 óta szerepel az UNESCO világörökségi listáján.

**MÚZEUMOK ÉJSZAKÁJA** Rengetegen választották a Múzeumok Éjszakáján a Deák téri Földalatti Vasúti Múzeumot. Új tárlatunk, a „150 év – 150 közlekedési esemény” című gyűjtemény továbbra is látogatható, a közlekedés történetét bemutató kiállítást az év végéig lehet megnézni. Idén csaknem hétezer látta már ezt a különleges tárlatot.

A Deák téri aluljáróban kialakított múzeum – hétfő kivételével – minden nap 10 és 17 óra között várja a látogatókat. A jegyárak évek óta nem változtak, egy buszjegy árértékű megtekinthető a kiállítás. (Felnőtt jegy: 350 Ft; diák és nyugdíjas jegy: 280 Ft; fotó- és videójegy: 500 Ft)



**KÖZLEKEDÉSI INNOVÁCIÓS DÍJ** A közlekedéssel foglalkozó tehetséges fiatal szakemberek felkarolása, alkotásra ösztönzése, Magyarországon maradásuk elősegítése érdekében a Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató Zrt. (NÚSZ Zrt.) és a Közlekedéstudományi Egyesület (KTE) Közlekedési Innovációs Díjat alapított.

A díj alapítóinak küldetése a hazai közlekedési ágazat fejlesztésével kapcsolatos előremutató ötletek, innovatív kezdeményezések, tudományos elképzelések felkarolása, a közlekedési szakma utánpótlás-nevelésének, erősítésének, megbecsültségének támogatása. A díj a maga eszközeivel azt kívánja elérni, hogy a közlekedési innovációk mind szélesebb körben és növekvő arányban legyenek képesek hozzájárulni a társadalmi jóléthez, a gazdaság bővüléséhez, összességében pedig Magyarország versenyképességének növekedéséhez.

A díj évenként egyszer adható, pénzjutalommal járó, magas presztízsű elismerés, amelyet a hazai közlekedési ágazatban kimagasló eredményt elért, 40 év alatti (a pályázat benyújtásának napján 40. életévüket be nem töltött) fiatalok kaphatnak meg. A méltott és elismert eredmény lehet a közlekedés területén létrehozott találmány, szabadalom, innovatív K+F projekt, technológiai fejlesztés, tudományos eredmény.

**MEGÚJULT A BKV HIVATALOS HONLAPJA** A 21. században elengedhetetlen, hogy alkalmazkodjunk a technikai változásokhoz, naprakész, felelős szolgáltatóként pedig szinte kötelességünk, hogy felvegyük a versenyt a fejlődéssel. A BKV-nál pedig minden tekintetben arra törekszünk, hogy a lehető legszélesebb körben érjük el az összes generációt a tartalmainkkal, a különböző felületeinken keresztül. Honlapunk megújítása is éppen emiatt volt esedékes – szükség volt egy modernebb, átláthatóbb és kezelhetőbb oldalra.

Június végén élesedett új weboldalunk, amely több szempontból is más, mint az előző felület volt: a már megszokott tartalmakat új köntösbe ültettük át. Sokkal élénkebb színek, modernebb dizájn és formák kaptak helyet rajta. És megvizsgáltuk a tartalmakat abból a szempontból is, hogy a „rég” honlapon melyik alfelület volt a leglátogatottabb, melyikre kattintottak a legtöbben.

Az első helyen egyértelműen a turisztikai aloldal állt – angol és magyar nyelven egyaránt – hiszen a fővárosba érkező turisták, de a budapesti lakosok is előszeretettel tájékozódnak a BKV honlapjáról. A legtöbben a Budavári Sikló, valamint a Zuglói Libegő adatlapjait nézik.

A második legnépszerűbb alfelület a karrier oldalunk, amelynek külön kattanható felülete van. Ezt rengeteg helyen hirdetjük mi is, hiszen talán ez most a legfontosabb része a társaság honlapjának.

A harmadik helyre „futott be” a talált tárgyak oldala – az új honlapon ennek is kiemelt helyet adtunk, hiszen az utasok és a társaság érdeke is az, hogy minél hamarabb visszakérüljön egy elveszett tárgy a tulajdonosához.

Az egyre növekvő népszerűségnek örvendő BKV-s ajándéktárgyak kiválasztása és vásárlása is egyszerűbbé vált a dedikált keresővel, a webshop látványos megjelenítésével és az online kártyás fizetési felület megújításával.

A honlapunk létrejöttét nagyon sok háttérmunka előzte meg. A szakemberek energiát és időt nem sajnálva dolgoztak azon, hogy a BKV weboldala igényes, letisztult és könnyen kezelhető felület legyen az utasaink és a kollégáink számára egyaránt – és mondhatjuk, hogy munkájuk sikerrel zárult. Persze a tesztek, folyamatos ellenőrzések is sokat segítettek az oldal tökéletesítésében.

Mindezek ellenére arra biztatunk mindenkit, hogy látogassanak el a [www.bkv.hu](http://www.bkv.hu) oldalra. Minden véleményt és észrevételt szívesen veszünk – legyen az pozitív vagy negatív – kérjük, írják meg nekünk a [sajto@bkv.hu](mailto:sajto@bkv.hu) e-mail címre, hiszen így a megújult felület még felhasználóbarátabbá válhat.

**TEGYÜNK EGYÜTT A FENNTARTHATÓ KÖRNYEZETÉRT! – ELKÉSZÜLT A „A FENNTARTHATÓSÁG KÖRNYEZETVÉDELMI VONATKOZÁSAI A BKV ZRT. MŰKÖDÉSÉBEN” CÍMŰ TANULMÁNY** A közösségi közlekedés kiemelkedő szerepe egy fenntarthatóbb, zöldebb közlekedési rendszerben megkérdőjelezhetetlen. Amellett, hogy mindenki számára hozzáférhető módon elégíti ki az alapvető mobilitási igényeket, hatékonyabban használja az értékes és szűkös köztérket és közben kisebb környezetszennyezéssel jár, mint az egyéni motorizált közlekedés. Hozzájárulása a társadalmi és gazdasági fenntarthatósághoz egyértelmű, hiszen általa jutnak el a dolgozók a munkahelyekre, a gyerekek az iskolákba, biztosítja a hozzáférést különböző szolgáltatásokhoz, továbbá a turizmusnak is mozdítóerője.

A klímaváltozás elleni küzdelem egyik eszköze lehet a közösségi közlekedés dominanciájának növelése, hiszen jelenleg a városok legnagyobb problémája a személyautók növekvő száma, amely torlódásokhoz és egyre magasabb lég- és zajszennyezéshez vezet. Egy korszerű csuklós autóbusz ugyan mintegy tízszer annyi üzemanyagot fogyaszt, mint egy átlagos közép kategóriás autó, ám férőhelyre vetítve a busz már jóval hatékonyabb – körülbelül feleannyi a fajlagos energiafelhasználása és az általa okozott szennyezés. A közösségi közlekedésben a lokálisan zéró emisszió nem a jövő, hanem a jelen, hiszen a BKV-s utazások kétharmada elektromos meghajtású járművel történik, köszönhetően a metróknak, trolinak, villamosoknak.

A közösségi közlekedés karbonlábnyomának mérséklését legfőképpen a járművek üzemeltetéséhez szükséges energiahordozók felhasználásának csökkentésével lehet elérni. A buszállomány esetében a modern EURO 6-os járművek beszerzése a rövid távú, reális megoldás, hosszú távon pedig az elektromos buszok, trolis és egyéb alternatív meghajtású (hidrogén üzemű) járművekkel is érdemes kalkulálni. A kötőpályás állomány esetében a rekuperációs képesség növelése a hálózati fejlesztések által érhető el leginkább. A karbonlábnyom csökkentésének másik lehetősége a megújuló energia használata a vontatási energia előállításához, például napelemek segítségével.

Tisztában kell lenni azzal, hogy a klímabarát eléréséhez vezető útra lépés az üzemeltetők számára jelentős beruházási feladatokat jelent. Kizárólag üzleti alapon a klímabarát technológiák ma nem tudnak elterjedni, így a beruházásokat közforrásokból kell támogatni.

Ahhoz, hogy a fenntarthatóság irányába tett törekvéseket értékelni tudjunk, mérnünk kell az eredményeket, így elengedhetetlen egy kiterjedt, modern mérőhálózat létrehozása. A kapott értékeket nyomon kell követni, amihez létre kell hozni egy monitoring rendszert. Jelenleg ez egy önként vállalt tevékenység, de az Európai Parlament által 2022 novemberében elfogadott, a fenntarthatósággal kapcsolatos vállalati jelentéstételről szóló irányelv (CSRD) keretében 2026-tól az európai nagyvállalatoknak, így (várhatóan 2026-tól) a hazai vállalatoknak – köztük a BKV Zrt.-nek – is kötelezően kell adatot szolgáltatnia a fenntarthatósággal kapcsolatban.

**VALÓDI KÖZÖS DÖNTÉS: EGYMILLIÁRD FORINTRÓL SZAVAZHATUNK** 2023-ban is megvalósítja a budapestiek ötleteit a Fővárosi Önkormányzat: elindult a közösségi költségvetés idei szavazása. Döntsünk idén is arról, mire fordítson Budapest 1 milliárd Ft-ot. A közösségi költségvetésben minden kategóriában azok a budapestiek által beadott ötletek valósulnak meg, amelyekre a legtöbben szavaznak. Döntsünk közösen!



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

# JOGI ESETEK

## A JOGSEGÉLYSZOLGÁLATRÓL

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

### Jogeset:

Elhunyt anyai nagyapám emléke előtt tisztelgve megváltoztatnám a vezetéknevemet, sajátomat lecserélném az övére. Lehetséges ez? Hova kell fordulnom, mi ennek a menete?

### Válasz:

A születési családi és utónév megváltoztatására – a törvény szabta keretek között – minden magyar állampolgárnak lehetősége van. Az irányadó szabályokat az anyakönyvi eljárásról szóló 2010. évi I. törvény tartalmazza.

A névváltoztatási eljárás kérelemre indul. A kérelmet az erre rendszeresített nyomtatványon személyesen kell benyújtani bármely anyakönyvvezetőnél vagy a központi anyakönyvi szervnél (jelenleg Budapest Főváros Kormányhivatalánál), illetve külföldön élő kérelmező esetén a kérelmet a hivatásos konzuli tisztviselőnél is elő lehet terjeszteni. A születési név megváltoztatására irányuló

eljárás díja jelenleg 10.000,- Ft, amit átutalással kell megfizetni.

A névváltoztatási kérelmet indokolni kell, vagyis a kérelemben meg kell jelölni, hogy a névváltoztatási szándék kialakulásában milyen okok játszottak szerepet, és azt is rögzíteni kell, hogy miért pont az adott névre esett a választás.

Különös méltánylást érdemlő körülmények kivételével nem lehet engedélyezni

- a magyar hagyományoktól eltérő hangzású, a magyar családnevek rendszerében nem szereplő vagy kis számban előforduló családi nevet,
- történelmi nevet,
- régies írásmóddal írott családi nevet, valamint
- az előző névváltoztatás hatálybalépésétől számított öt éven belül újabb névváltoztatást.

Az a) – c) pontban felsorolt esetekben különös méltánylást érdemlő körülményként értékelhető többek között, ha a kérelmező a továbbiakban valamely egyenes ági felmenője családi nevét kívánja viselni, és a köztük lévő rokoni kapcsolatot bizonyítani tudja.

Személyhez fűződő jogot sértő családi név semmilyen körülmény között nem engedélyezhető. Ez a gyakorlatban elsődlegesen azt jelenti, hogy a viselni kívánt családi név nem sértheti a kérelmező közvetlen környezetében élő személyek névviseléshez való jogát. Ha a kérelmező egy konkrét személy család nevét kívánja a továbbiakban viselni (pl. nevelőszülőét), abban az esetben az érintett személynek (pl. nevelőszülőnek) a névváltoztatáshoz írásban hozzá kell járulnia.

Szükséges megjegyezni, hogy ha a gyermek cselekvőképtelen – tehát tízennégy év alatti – a szülő családi nevének megváltoztatásával a szülők kérelmére a gyermek neve is megváltozik. Tízennégy év feletti kiskorú esetében ehhez a gyermek beleegyezése is szükséges. Ha a névváltoztatást kérelmező nevét a házastársa házassági névként viseli, a névváltoztatás hatálya rá is kiterjed, a házastárs tekintetében tehát külön névváltoztatási eljárást nem kell kezdeményezni (pl. Kiss Róbert és Kiss Erika neve az eredményes névváltoztatási eljárást követően Nagy Róbert és Nagy Erika lesz).

A tárgyi ügy szerinti esetekben a névváltoztatásra irányuló kérelmet a központi anyakönyvi szerv, vagyis Budapest Főváros Kormányhivatala bírálja el. A Kormányhivatal a döntését határozatba foglalja, amit kézbesít a kérelmezőnek. Nem szabad elfelejtenie arról, hogy a teendők ezzel nem érnek véget, ugyanis a sikeres névváltoztatást követően haladéktalanul intézkedni kell a hatósági igazolványok (pl. személyazonosító igazolvány, lakcímkártya) cseréjéről.

Végezetül, a félreértések elkerülése érdekében rögzítjük, hogy a házasságkötésen alapuló névváltoztatási eljárásra a fentiekől eltérő szabályok vonatkoznak.

Jogi Iroda

# VÉGRE TUDTUK HAJTANI A STRUKTÚRAVÁLTÁST

AZ ELMÚLT ÉVEK ESEMÉNYEI, A VILÁGJÁRVÁNY, AZ UKRAJNAI HÁBORÚ, A GAZDASÁGI- ÉS ENERGIÁVÁLSÁG A BKV HUMÁNÜGYI HELYZETÉRE IS HATÁSSAL VOLTAK. A KORÁBBAN BEVEZETETT HOME OFFICE RENDSZER TÖBB ÉVES TAPASZTALATAIRÓL, A CÉG AKTUÁLIS LÉTSZÁMHELYZETÉRŐL, A MUNKAERŐPÓTLÁS NEHÉZSÉGEIRŐL ÉS A VÁRHATÓ BÉREMELÉSRŐL BESZÉLGETTÜNK DR. KÖRNYEI ÉVA JOGI ÉS HUMÁNPOLITIKAI IGAZGATÓVAL.

*2020-ban adott legutóbb interjút a Magazinnak. Akkor a COVID járvány, és az ezzel összefüggésben hirtelen bevezetett home office volt a fő téma. Milyenek a tapasztalatok három év távlatából?*

2020-ban igazából kényszerűségből vezettük be a Magyarországon kevésbé elterjedt home office gyakorlatot. A COVID előtt őszintén szólva nem is nagyon hittük, hogy itt, a BKV-nál működni fog.

*Miért volt bizonytalanság a bevezetése körül?*

Azt gondolom, a vezetők gyakorlata, alapvető munkahelyi tapasztalatai a személyes munkavégzésen alapultak. Úgy nevelkedtünk, hogy az ember bejön a munkahelyére, dolgozik, aztán fogja magát és hazamegy. Az a jó, ha mindenki személyesen van jelen, hiszen akkor felügyelhető, hogy rendben mennek-e a dolgok. Ez egy évtizedek alatt bejáratott rendszer volt, amiből nem egyszerű kilépni. De sikerült, végre tudtuk hajtani a struktúra-váltást, a BKV-nál gyökeret eresztett a home office. A körülményekhez alkalmazkodva finomítottuk a gyakorlatot, amely az évek alatt komplex rendszerré vált, és ha szükség van rá, most is fejlesztjük. Amikor visszajöttünk a karanténból, úgy gondoltuk, hogy az általános, havi hat napos lehetőség megfelelő. Majd jött a háború és az energiaválság, télen be kellett zárni a székházat, hogy minimalizáljuk a fűtési költségeket, így ismét átváltunk távmunkára. Aztán a hat napot nyáron – szeptemberig végéig – felemeltük tizenkettőre, hogy az energiamegtakarítás lehetősége fennmaradjon. A folytatásról a tapasztalatok összegzése után döntünk.

*Munkavállalói, munkáltatói oldalról érkeztek visszajelzések?*

Úgy látom, az emberek nagy része szereti ezt a rendszert. A kényszerű, hosszabb otthoni munkának viszont volt annyi negatív hozama,



hogy a megszokott munkahelyi közösségek, a szociális együttlét formái fellazultak. Ez több munkatársunkat zavarta. Munkáltatói oldalról változó a hozzáállás. Ha a vezető hisz abban, hogy a munkavállaló otthon rendszeresen dolgozik, nem kell személyes felügyeletet biztosítani felette, akkor jól tud működni. Ha a vezető ebben nem hisz, mert esetleg rossz tapasztalatokat szerzett az otthonról dolgozó

kollégákkal kapcsolatban, akkor ott kevésbé működik a home office. Személyes véleményem szerint a heti két-három nap, tehát ez a körülbelül 10-12 napos havi otthoni munka jó irány. Ezt a munkáltatók is tudják kezelni, és a munkavállaló is elfogadja. Fontos megjegyezni, hogy tapasztalataink szerint a kezdő álláskeresőknél nagy pluszt jelent, hogy a BKV-nál van home office lehetőség.



Bérben sajnos nem nagyon vagyunk versenyképesek a multikkal szemben, de az otthoni munkavégzés lehetősége jelentős pozitívum a fiatalok számára.

### **A BKV-s munkavállalók több mint 80%-a munkaköréből adódóan eleve nem választhat otthoni munkavégzést. Tudjuk, hogy ez a korábban okozott feszültségeket. Ez kezelhető?**

A feszültség kezelhető szintű, és tudnunk is kell kezelni, de mivel nagy a cég, sokan dolgozunk benne, mindig lesz egy-egy elégedetlen ember. Ahogy a home office rendszer egyre elfogadottabbá, mindennapi gyakorlattá válik – nemcsak a BKV-nál, hanem másutt is –, ezek a feszültségek csökkenni fognak. Nyilván otthonról nem lehet buszt vezetni vagy metrót szerelni. Aki állandó munkahelyi jelenlétet megkövetelő pozícióban dolgozik vagy ilyenre jelentkezik, tudomásul veszi, tudomásul kell vennie, hogy számára az otthoni munkavégzés lehetősége nem nyitott. Akinek viszont a munkaköre megengedi, az általában kifejezetten igényli is, ahogy az előbb már említettem. Szerintem ez a jövő útja.

### **COVID alatt nagyjából rendeződött, most viszont újra jelentős a BKV létszámlhiánya.**

A munkaerőhiány a pandémia alatt sem szűnt meg, de jelentősen mérséklődött. Sajnos azonban csak egy rövid időszakra. Ahogy enyhültek a korlátozások és újraindult a gazdaság, ismételtelen fokozódott a létszámlhiányunk. Mindez azonban nem csak a COVID-dal áll összefüggésben. Budapesten és környékén a munkanélküliségi ráta 2,5% körül alakul, ami azt jelenti, hogy igazából csak az nem dolgozik, aki nem akar vagy valamiért nem tud. Azaz a környéken az országos átlagnál is kevesebb az aktív munkakereső. Nagyon-nagyon nehéz jó munkaerőt találni, főleg bizonyos munkakörökbe. A legproblematisabb, amiről rendszeresen beszélünk is, az autóbussz-járművezetői munkakör. A munkaerőért folytatott kiélezett verseny a buszokon megjelentő toborzó plakátokon is látható volt. Az ArrivaBus megjelentette az ajánlatát, amire reagálnunk kellett, ha meg akartuk akadályozni a kilépéseket. Elindítottuk az 500+500 ezres kampányunkat, amiben kifejezetten D kategóriás jogosítvánnyal rendelkezőket vártunk, illetve várunk, mivel meghosszabbítottuk október 31-ig.

### **Mérhető a kampány hatása?**

Eddig 40 járművezetőt sikerült megnyerni. Az ember talán azt várna, hogy egy ilyen ajánlat hatására százával jönnek hozzánk, de nem ez történt. Ez is mutatja, mennyire nincsen munkaerő.

### **Szeptember 5-én elindult az első tanfolyam, amelynek keretében a B kategóriás jogosítvánnyal rendelkezőket képzik D kategóriás jogosítvánnyal rendelkező autóbusszvezetőnek. Hányan jelentkeztek?**

Első körben körülbelül 50 fővel indultunk. Az ATÜI-s kollégákkal együtt nagy reményeket fűzünk ehhez, de természetesen az a kérdés, hogy hányan végzik el sikeresen a tanfolyamot, és hányan maradnak nálunk. Ha az első kör sikeres lesz és folyamatosan tudjuk indítani a képzéseket, akkor ez jó forrása lehet az autóbusszvezetők pótlásának.

### **A többi munkakörrel hogy állunk?**

A létszámlhiány sajnos általános, érvényes a többi járművezetőre, főleg a villamosvezetőkre, de a szakmunkásainkra, a mérnökökre és az IT területre is. Tulajdonképpen kijelenthetjük, hogy a BKV-s munkakörök kétharmada hiányszakma.

### **Az állandó munkaerőhiány veszélyezteti a működést?**

Évente körülbelül ezer embert kell pótolnunk, ezzel a számmal biztonságos a BKV működése.

### **Az évi ezer ember elég soknak tűnik. Jól gondolom, hogy a COVID alatt takaréklánggra vett toborzás, újra a járvány előtti szinten folyik?**

Igen, az ezer fő a hozzávetőleg tízezres állomány tizede. A toborzás valóban működik, de azt azért látni kell, hogy a végsőig kifizetünk mindent. Az előbb elmondottak miatt is a járvány előttinél több energiát, munkát kell fordítani a munkaerő megszerzésére, mivel a helyzet rosszabb, mint 2020 előtt volt. A kilépések száma magas most is, de nem magasabb, mint korábban. A probléma az, hogy a belépők száma kevesebb. Amíg a COVID előtt bizonyos idő alatt sikerült pótolni a munkavállalókat, most azt látjuk, hogy nagyon sok helyen nem sikerül. A legkülönbözőbb módszerekkel próbálkozunk. Elindítottuk a külső karrier hírlevelet, amire a karrier oldalunkon tudnak feliratkozni a jó munkalehetőségek után kutatók, és kéthetente megkapják az éppen aktuális állásajánlatokat, érdekesekkel kiegészítve. Az állásbörzéken is fokoztuk a jelenlétünket. A nagy tavaszi és őszi HVG-s börzék mellett a BME rendezvényén is megjelenünk, ahol főleg mérnökökre „vadászunk”. A Tungstam leépítésnél is rendeztek egy állásbörzét, ahova elmentünk, főleg szakmunkás kollégákat keresni. A közösségi média felületeken is jelen vagyunk, a Profession.hu és CV Online mellett egyre több állásportálon hirdetünk. A járműveken pedig folyamatosak a plakátkampányok.

### **A vállalati humánstratégiát általánosan hogyan befolyásolták az elmúlt évek eseményei?**

Jelenlegi humánstratégiánk 2021-2025-ig érvényes. Operatív programokat ölel fel, a teljeség igénye nélkül a javadalalmazástól, a tehermérsékletmentes kereszttől a képzésekig. Ezek közül a toborzáshoz, munkaerőpótláshoz kapcsolódva a képzéseket, konkrétan a duális képzéseket emelném ki, amik két szinten, szakmunkás és egyetemi körben zajlanak. Leegyszerűsítve: a duális képzésben résztvevőknek szakmai gyakorlatot biztosítunk, és természetesen arra számítunk, hogy a képzésben résztvevők az iskola elvégzése után nálunk helyezkednek el. Hét egyetem 20 szakjával állunk szerződésben, és jelenleg 13 egyetemi hallgatónk van. 28 szakképző iskolával van együttműködési megállapodásunk, és havonta átlagosan 320 iskolai tanulót képzünk.

### **Korábban említette, hogy a piaci bérekkel nem igazán tudunk versenyezni. Az elmúlt két év általános 15%-os emelését elvitte az infláció. Mi várható bérfronton a jövőben?**

A fővárosi bérpolitikai elveket rögzítő megállapodást kötött a fővárosi köztulajdonú cégek szakszervezeteivel, ami vonatkozik ránk is. Ez a megállapodás a minimálbér emeléséhez köti a fővárosi cégek béremelését úgy, hogy 10%-ot nem meghaladó minimálbér emelésig pedig 1%-kal egészíti ki azt. Ha a minimálbér emelése meghaladja a 15%-ot, akkor az azt meghaladó rész tárgyalási alap. Magyarán: az előrejelzések szerint az infláció éves szinten két számjegyű lesz, ezért a minimálbér emelés is 10%-15% környékén várható, vagyis például 12%-os minimálbér emelés esetén 13%-os plusz bértömeget kap majd a BKV. A konkrét számok egyelőre természetesen csak feltételezések! A mozgásterünk pedig kötött, a fővárostól érkező forrásból kell gazdálkodnunk úgy, hogy a szakszervezetekkel egyezkedünk a számok ismeretében az elosztás mikéntjéről. Ugyanakkor azt gondolom, hogy a mai forráshiányos helyzetben az is kapaszkodó, hogy a munkavállalóink jövőre is számíthatnak béremelésre.

### **Mikor várható a bértárgyalások?**

Az előbbiektől ez attól függ, hogy mikor alapítják meg a minimálbért. Ahogy megjelenik a Magyar Közlönyben, hogy mennyit emelkedik, a lehetőség adott a megállapodásra.

Kárpáthegyi Bálint

# RÉSZLEGESEN MEGÚJULT INFRASTRUKTÚRA, MODERN JÁRMŰVEK - A HŰVÖSVÖLGYI VILLAMOSPÁLYA-FELÚJÍTÁS

ŐSZI LAPSZÁMUNKAT AKÁR EGY KÉNYELMES, ALACSONYPADLÓS CAF VILLAMOSON HŰVÖSVÖLGYI KIRÁNDULÁSRA INDULVA IS FORGATHATJA OLVASÓNK EGY KELLEMES NAPSÜTÖTTE HÉTVÉGÉN. A NYÁRI FELÚJÍTÁSI MUNKÁKNAK KÖSZÖNHETŐEN UGYANIS SZEPTEMBER ELSEJÉTŐL A TELJES 56-OS VILLAMOSVONALON KÖZLEKEDHETNEK A MODERN, LÉGKONDITIONÁLT SPANYOL JÁRMŰVEK.



A nagyobb pályafelújítási munkák rendre alacsonyabb forgalmú időszakban, azaz a nyári tanítási szünet idején zajlanak. Így történt ez tavaly nyáron az 50-es vonalán, ahol a rekonstrukció célja szintén az volt, hogy az infrastruktúra alkalmassá váljon az új villamosok fogadására, és így történt ez idén az 56-os vonalon is. Június 17-én, a 2023-as nyári szünet első napján kezdődtek el a vágányzári munkák a Széll Kálmán tér és a Hűvösvölgy közti szakaszon.

## Az előkészítés

Mint minden nagyobb beruházást, ezt is

többéves előkészítő munka előzte meg: közbeszerzések kiírása, versenyeztetés, az egyes szakaszok tervezetése, ahol szükséges volt, oda a hatósági engedélyek beszerzése, egyeztetés a közműszolgáltatókkal, és természetesen a szükséges szerződések megkötése. A csúcsidőszakban akár 35-40 szálon is folytak az intézkedések, ami jól mutatja a feladat összetettségét – tudtam meg Franka János infrastruktúra beruházási osztályvezetővel és Czitrovsky Balázs nyomvonalas infrastruktúra és eszközberuházási csoportvezetővel beszélgetve. Mindez azért alakult így, mert

a lehetőségek azt biztosították, hogy azokon a helyszíneken végezzünk beavatkozásokat, ahol az a CAF-ok közlekedéséhez feltétlenül szükséges.

- Ezeket a szakaszokat felmértük, és a felmérés alapján nem egy egybefüggő hosszú munkaterületet jelöltünk ki, hanem több rövidebb, egymástól elkülönülő szakaszon zajlottak a munkák, eltérő kivitelezőkkel – mesélték. – Némely ponton az idő is szorított. A Heinrich István utcai és Kelemen László utcai megállóhelyeken a peronátépitési projekt BKK-tól történő átvételéről viszonylag későn született döntés.



Beszerzési szakterületünk soron kívüli segítségének köszönhetően azonban itt is időben alá tudta írni Társaságunk a szükséges szerződést, így a vágányzár-igényes munkarészek ezeken a helyszíneken is időre elkészültek.

#### Megújult a villamospálya

Az elmúlt két és fél hónapban a szükséges felmérések után tehát az infrastruktúra azon elemei újultak meg, amelyek feltétlenül szükségesek voltak az új járművek fogadásához. A kivitelezést végző vállalkozók 3400 vágányméteren korszerűsítették a villamospályát, kicseréltek három csoport kitérőt, a sínek mellett 2200 köbméter zúzott követ, egy csoport átszelést, felújítottak egy csoport kitérőt, cseréltek egy kettős vágánykapcsolatot és három elektromos váltóhajtóművet.

Három helyszínen a megálló peronpárjait teljesen át kellett építeni, ugyanis az eredeti peronok mellett a CAF villamosok nem fértek el. Ezeken a helyszíneken – Kelemen László utca, Heinrich István utca, Zuhatag sor – az átépítéssel együtt a peronokat akadálymentesítették is.

#### Megújult az áramellátás

A pályás munkák mellett a felújítás nagyobb részét képezte (a nagyságrendileg 5,6 milliárd forintos összkölségből nagyjából 3,2 milliárd forint) az áramellátási rendszer alkalmassá tétele a nagyobb áramfelvételi igényű és hatékony hálózati visszatáplálási képességű villamosok közlekedtetésére. Az elvégzendő áramellátási feladatok részeként megújultak Szépilegy és Hűvös-völgy gépházak. Ez, továbbá a vonali áramellátási munkák (129 felsővezeték tartó oszlop cseréje, 11.720 folyóméter földkábel fektetése, pozitív és negatív tápkábel-hálózat megerősítése) a pályafelújítással párhuzamosan zajlottak.

A vonali munkák kiemelt odafigyelést és organizációt igényeltek a vállalkozók részéről, amelyet a felek rugalmasságának köszönhetően sikerült kezelni. Franka János ezzel kapcsolatban hozzátette, hogy a kapcsolattartást nagyban segítették a hetente tartott kooperációk, amin részt vettek a kivitelezők képviselői, a BKV oldaláról az üzemeltetők, beruházók és műszaki ellenőrök. Az alkalmanként akár 45 fős értekezletek az informatikai lehetőségeket kihasználva, távkonferencia keretében tudtak hatékonyan megvalósulni.

A vágányzár vége után, az azt követő hetekben a közlekedést már nem zavaró utómunkákat is elvégzik a kivitelezők. Befejeződnék a burkolatépítések, utasváró festések, a zöldterület rendezése, utószabályozás és szegélypótlások.

Kárpáthegyi Bálint

#### BUSZOS PÓTLÁS

A rekonstrukció a tervezett határidők betartásával a lehető legrövidebb ideig okozott kellemetlenséget utasainknak és a környéken lakóknak. A kényelmetlenségeket jelentősen csökkentette, hogy az ATÜI a metrópótlásnál, és az 50-es villamos pótlásánál is megszokott színvonalon, zökkenőmentesen biztosította az autóbuzos pótlást az érintett pályaszakaszon. Ennek érdekében munkanapokon 20 db, szombaton 11 db, vasárnap 8 db csuklós autóbusz közlekedett a vonalon összesen 273 973,1 km-t megtéve. Ennek a teljesítménynek a biztosításához hétköznapokon 30-32 db járművezetőre volt szükség napi 265-269 munkaórában, a pótlás teljes ideje alatt pedig összesen 2203 járművezetői szolgálat volt szükséges mintegy 19 373,5 órában.



# BUDAPEST HŐSEI

## – A MI HŐSEINK

**BUDAPEST FŐVÁROS ÖNKORMÁNYZATA ÉS A BUDAPEST BRAND NONPROFIT ZRT. ÁLTAL INDÍTOTT BUDAPEST HŐSEI KAMPÁNY RÉSZTVEVŐJEKÉNT, LELKES KÖZREMŰKÖDÉSETEKNEK KÖSZÖNHETŐEN 18 JELÖLTTEL INDÍTHATTUK AZT A SZAVAZÁST, AMELYNEK EREDMÉNYEKÉNT NOVEMBERTŐL UTCAI PLAKÁTOKON IS LÁTHATÓ LESZ AZ AZ 5 MUNKATÁRSUNK, AKIT ERRE A MEGTISZTELŐ CÍMRE KIVÁLASZTOTTATOK.**

A legtöbb szavazatot azok a kollégák kapták, akiket az alábbi pár sorban bemutatunk nektek. Persze a leirtaknál sokkal érdekesebb, színebb egyéniségek, erről a közvetlenül velük dolgozó munkatársak, a barátok biztosan sokat tudnának mesélni, és reméljük, ki is egészítik majd a történetüket egy-egy anekdotával. Legyünk mindannyian büszkéek rájuk, hiszen ők azok, akiket megismer majd az egész város, ők azok, akik a novemberi kampány idején minket, azaz a BKV-t képviselik!



**Berta Jánosné,** Bertus 46 éve a BKV irattárának legelhivatottabb ismerője egy olyan budapesti polgár, aki hosszú évtizedeken át mind a munkahelyén, mind a szűkebb lakókörnyezetében a legjobb tudásával, segítőkészségével, szakértelmével és maximális jóindulatával

kívívta mindenki elismerését. Munkahelyén, ahol több aktív évtized után nyugdíjasként jelenleg is dolgozik, olyan szakmai tevékenységet folytat, amit a Társaság vezetése és a vele kapcsolatban álló külső szervezetek is elismernek. Komoly szerepe van a közlekedéstörténet dokumentumainak és egyéb emlékeinek megőrzésében, kiemelkedő kapcsolatot ápol a szakírókkal, és – személyes kapcsolatainak köszönhetően – mindig kap segítséget akár Budapest Főváros Levéltárából, a Közlekedési Múzeumból, de a Parlament könyvtárától is. Mindemellett évtizedeken át a BKV Zrt. Munkahelyi Vöröskereszt titkáraként önzetlenül segítette a veradások szervezését.

Lakókörnyezetében a szomszédjai számíthatnak rá ügyes-bajos dolgaik megoldásában, hiszen embersége, kitartása és szükség esetén határozottsága közismert. A társadalmi jellegű, valamint a munkahelyi tevékenysége mellett a saját családja körében is „központnak” tekinthető, akitől minden esetben lehet segítségre számítani.



**Fonyódi József** 2018-ban jelentkezett BKV-hoz, és egy régi álma vált valóra, amikor megszerezte a D kategóriás jogosítványt, majd az Óbudai Divízióban megtalálta a helyét. 2019 szeptemberétől szállíthat önállóan utasokat, és bár az első hónapokban aggódott, hogy sok-sok ember életéért felel nap mint nap, megrendült önbizalmát visszaadták az utasok pozitív visszajelzései, és erőt adtak ahhoz is, hogy folytassa ezt a szép hivatást.

2019 novemberében, amikor a 156-os viszonylaton teljesített szolgálatot, üzenetet kapott, hogy egy eltűnt gyermeket keresnek. Jó két órával később a Dániel úti végállomáson egy kislány látott az egyik ház kapujában, aki az anyukáját várta. Négyezer próbálták felhívni,



de nem sikerült elérni. Ezért a biztonság kedvéért a kislányt felszállította a buszba. A díszpécsér segítségével végül elérték az anyukát, megadták neki a jármű rendszámát, és egy megbeszélte megállóban – sokkos állapotban – át is vette a kislányt, és azóta is hálás a „megtalálásért”.



**Némethné Berry Krisztina** az M4-es vonalon dolgozik műszakvezetői munkakörben, valamint elméleti és gyakorlati szakoktatóként tanfolyamokon és időszakos képzéseken is tanít. Az eredetileg vadgazda mérnöki szakon szerzett diplomáját is kihasználja, és rajong a sportért is. A mogoródi kutyaiskola alapítótagja, mindemellett pedig a BKV Metró Lövész Klub elnökeként a sportlövészet is hozzátartozik a mindennapjaihoz. Azt vallja, hogy pont annyi energia segíteni másoknak, mint



ártani. Határozott típus, a problémás emberekkel is hamar megtalálja a hangot. A konfliktusokat jól kezeli – három gyermek mellett ez elengedhetetlen. Nagyszerűen bánik a hozzá beosztottakkal, ugyanakkor lojális a munkáltató irányában.

A COVID sajnos nagyon megváltoztatta az életét, a férje, akivel korábban mindkét hobbit meg tudták osztani, belehalt a vírusba, az orvosok azt jósolták, hogy ő sem éli túl, de gyermekei szeretete visszahozta az életbe. Keresztül küzdötte magát az élet zúgóin, zuhatagain, nem mondhatni, hogy nyom nélkül, de ugyanolyan lendülettel tért vissza körünkbe. Sok barát és ismerős segítette ebben az időszakban, amelyért a mai napig nagyon hálás.

**Szabó László** a cinkotai garázs autóbuszvezetője, 2018-ban az OMSZ-tól igazolt át a BKV-hoz. Mentős éveit után azonnal a buszvezetés és a BKV lett számára a „szerelem”. Új hivatását saját bevallása szerint a legjobb oktatóktól tanulta, és azóta is a nagyszerű kollégák példáit követve igyekszik a feladattal járó követelményeket a legjobb tudása szerint teljesíteni. Büszke arra, hogy Cinkota Garázs tagja lehet. Buszsofőrként két alkalommal is életet mentett. Először 2021. december 26-án, karácsony másnapján az Örs vezért téren egy eszméletlen, epilepsziás rohamban szenvedő férfi életét mentette meg szakszerű beavatkozásával. Második alkalommal 2022-ben, december elsején életjeleket már nem mutató ember újraélesztésében vett részt, akit a szakszerű mellkaskompresszióknak köszönhetően a mentők stabil állapotban – a monitor alapján saját, ritmusos szív működéssel – vehettek át. Boldog, hogy buszvezetőként is tud segí-



teni a bajbajutott embereken, mert a segítőkésre mindig szükség van. – Csak egy vagyok a sok közül, aki végzi a dolgát – vallja. Nem állok meg, megyek tovább. Megyek tovább amíg feletteseim úgy látják, hogy szükség van a munkámra.



**Tóth Szigfrid**, metró járművezető instruktor 1985 óta dolgozik a BKV-nál, az M3-as vonalon. Megfontolt, komoly gondolkodású, szakmailag jól képzett, tapasztalt munkavállaló, az új dolgokra fogékony, kollégáival szemben maximálisan toleráns és segítőkész. Tevékenyen és hatékonyan vállal részt a Főmérnökség napi és rendkívüli feladatainak előkészítésében, végrehajtásában. Szabadidejét nem sajnálva részt

vett az M2 és M4 metróvonalon az Alstom szerelvények próbafutásain, valamint a „saját”, az M3 metróvonal felújított szerelvényeinek próbafutásain is. Az új munkavállalók beilleszkedését és szakmai fejlődését folyamatosan segíti, kollégáit – ha kéri – tanácsokkal látja el. Kiemelkedő szaktudással és magas hivatástudattal rendelkező szakember. Instruktorként segítőkész, türelmes és igazságos.

Gratulálunk azoknak a munkatársainknak is, akiket ugyan nem láthatunk majd a nagy nyilvánosság előtt, de kollégáiktól kiérdemelték azt a bizalmat, amelynek köszönhetően jelölést kaptak. Ezért bátran mondhatjuk, hogy Antal Richárd, Brandt Viktor, Csáki Imre, Egri Timea, Kaszmann Ferenc, Kucsera Szilvia, Kucsma Zsuzsanna, Móricz László, Pogrányi Norbert, Solymári István, Szemere László, Szokolai Attila és Tápi János Miklós is a mi hőseink, a BKV hősei.

Köszönjük minden kollégának a lelkes részvételt: a jelöléseket, javaslatokat, és köszönjük a jelölteknek, hogy elvállalták, képviselik majd cégünket – mind a közel 10 ezer embert – arcukkal, nevükkel és történetükkel abban a köztéri kampányban, amelynek célja, hogy megismertesse az utca emberével a főváros széleskörű intézményrendszerét működtető láthatatlan hősöket, azokat az embereket, akik nap mint nap szívvel lélekkel dolgoznak azért, hogy a 150 éves Budapest továbbra is olyan hely legyen, ahol mindenki otthonra találhat és nyugodtan élheti az életét.

Konyher Mária Terézia

# BUDAPEST 150

## – UTAK ÉS HIDAK

**1873-BAN HÁROM VÁROSRÉSZ ÖSSZEVONÁSÁVAL SZÜLETETT MEG AZ EGYESÍTETT BUDAPEST, AZ ORSZÁG „SZÍVE”, KÖZPONTJA, FŐVÁROSA. A 150. SZÜLETÉSNAP ALKALMÁBÓL TÖRTÉNELMI SOROZATUNKBAN KÖZLEKEDÉSTÖRTÉNETI SZEMSZÖGBŐL TEKINTÜNK VISSZA A MÁSFÉL ÉVSZÁZADDAL EZELEŐTTI ESEMÉNYRE. EZÜTTAL A FŐVÁROSI KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS FEJLŐDÉSÉHEZ JELENTŐS MÉRTEKBEN HOZZÁJÁRULÓ ÚJ ÚTVONALAKAT ÉS DUNA-HIDAKAT MUTATJUK BE.**

### *A budapesti Champs-Élysées*

A Budapest létrejöttét megelőző és a város-egyesítést követő években óriási építkezések zajlottak a fővárosban. Új útvonalak, hidak létesültek, amelyek elősegítették a főváros közösségi közlekedésének megteremtését, fejlődését. Már a reformkorban felmerült, hogy a pesti polgárság kedvelt szórakozóhelye, a Városliget megközelítésére a zsúfolt Király utca helyett új útvonalat kellene kialakítani. A kiegyezés után gróf Andrássy Gyula miniszterelnök javasolta, hogy párizsi mintára egy reprezentatív sugárutat építsenek. A terveket a városrendezési, fejlesztési feladatok megvalósítására életre hívott Fővárosi Közmunkák Tanácsa (FKT) készítette el, amelyek alapján 1871-ben kezdődött el az építkezés. A neoreneszánsz és eklektikus stílusú palotákkal szegélyezett budapesti Champs-Élysées ünnepélyes átadására 1876-ban került sor. 1885-ben az addig csak Sugárútnak nevezett útvonalat a miniszterelnök után Andrássy útra keresztelték át. Az úttestet a lovak patáinak védelmében és a zaj tompítása érdekében fakockákkal burkolták. A közeledő millenniumi ünnepekre készülve és a megnövekedett forgalom hatására rövidesen felmerült, hogy az omnibuszok mellett szükség lenne a nagyobb tömegek szállítására is alkalmas villamosvonalra. Mivel ezt a főváros vezetése városszépészeti okokra hivatkozva elutasította, Balázs Mór javaslata szerint a felszín alatt építették meg a kontinens első földalatti villamosvasútját, amelyet 1896-ban adtak át az utasforgalomnak.

### *Rákóczi és Kossuth*

A városeejesítés idején még Kerepesi út nevet viselő későbbi Rákóczi út nem tudatos város-tervezés nyomán, hanem hosszú idő alatt folyamatosan épült ki. A Kiskörút és a későbbi Keleti pályaudvar közötti belvárosi útszakasz 1906-ban kapta a Rákóczi út nevet, amikor



II. Rákóczi Ferenc hazahozott hamvait ezen az úton kísérték a Szent István-bazilikától a Keleti pályaudvarig, hogy eljuthasson kassai nyughelyére. A vonalon 1868-ban indult el a lóvasúti közlekedés, amelyet 1897-től villamosítottak. Az útvonal folytatása a Hatvani utca 1894-ben, a halálát követően vette fel Kossuth Lajos nevét. A Kiskörúttól a Ferenciek teréig tartó sugárút az Eskü utcában, a későbbi Szabad sajtó útban folytatódott. 1903-tól az itt átadott Erzsébet hídon továbbhaladva a budai oldal is közvetlenül elérhetővé vált. Az utca kiszélesítésével, a Rákóczi úti vonal meghosszabbításaként itt is elkezdődhetett a villamosközlekedés. Az Erzsébet hídon viszont a villamostársaságok vitája miatt csak 1914-ben indult el a forgalom.

### *Kicsik és nagyok*

A középkorban a Nagykörút helyén a Duna mellékága folyt. Az 1860-as években felmerült, hogy ennek felélesztésével egy hajózható csatornát alakítanak ki a területen. A rendkívül költséges vállalkozás helyett végül a párizsi sugárutak és a bécsi Ringstrasse mintájára

egy elegáns körút megépítése mellett döntöttek, amely az FKT felügyeletével és Andrássy Gyula miniszterelnök támogatásával készült el. Az új útvonal célja a különálló szigeteket alkotó pesti városrészek: a Lipót-, Teréz-, Erzsébet-, József- és Ferencváros összekapcsolása volt. Szakaszai a városrészeknek is nevet adó Habsburg uralkodóház tagjai után kapták nevüket. A Margit hídtól a Boráros térig vezető, bérházak, szállodák, színházak, kávéházak sorát felvonultató, több mint négy kilométer hosszú útvonal huszonöt éven keresztül épült, teljes hossza 1896-ra készült el. A Nagykörút első közösségi járművei az omnibuszok voltak. 1887-ben itt indult el az első próbavillamos a Nyugati pályaudvar és a Király utca között. Sikere után az 1890-es években a Nagykörúttal párhuzamosan épült ki a villamosközlekedés az egész vonalon. A síneket ekkor még az úttest két szélén fektették le, csak évtizedekkel később helyezték át középre. 1910-ben a számjelzés bevezetésével a nagykörúti viszonylat a klasszikussá váló 6-os számot kapta. A Deák tér és a Fővám tér között húzódó másfél kilométeres Kiskörút a Pestet körülvevő kö-



zépkeri városfal helyén jött létre, kiépítése az FKT irányításával vett lendületet. 1874-ben három szakaszra osztva nevezték el Károly, Múzeum és Várház körútnak. Az 1876-tól Deák Ferenc nevét viselő téren már jóval korábban fiáker- és konflisállomást alakítottak ki, majd omnibusz és lóvasúti, később villamos végállomás is lett. 1896-ban itt adták át a földalatti vasút egyik állomását is, amelynek lejárata fölött díszes, kupolás csarnok épült. Fontos közlekedési csomópont alakult ki a későbbi Astoria szállónál, illetve a Kálvin térnél. Utóbbtól indult 1866-ban az Újpestre közlekedő első pesti lóvasút. A Fővám térnél végződő körút az 1896-ban átadott Ferencz József (ma Szabadság) hidhoz csatlakozott, amelyen 1898-ban indult meg a villamosközlekedés.

### Ami összeköt

Budapest egyik legismertebb, szimbolikus építménye a Lánchíd, az első állandó Duna-hídként kötötte össze Pestet és Budát. A gróf Széchenyi István kezdeményezésére épült híd nemcsak korának technikai, építészeti remekműve volt, jelentős szerepet vállalt a két városrész egyesülésében. A háromnyílású, köpílléres, merevítőtartós, lánchídszerkezetű függőhíd terveit William Tierney Clark angol építész készítette. A közel tíz évig épülő, 1849-ben átadott Lánchíd és környezete hamarosan a városi közlekedés szerves részévé vált. A hídon omnibuszjárat közlekedett. A budai hídfőnél 1857-re elkészült a Váralagút, és a budai lóvasúti vonalak végállomása is jelentős forgalmi csomópontot hozott létre. 1870-ben a budai hídfő mellett adták át a Budai Hegypályát, 1896-ban pedig a budai rakparton is elindult a villamosközlekedés, majd 1907-ben átadták a budai hídfő villamos-aluljáróját.

A Lánchíd átadása után csaknem három évtizedet kellett várni a Pestet és Budát összekötő újabb állandó híd megépülésére. Az új átkelő építési helyét Andrássy Gyula miniszterelnök elképzelése szerint, a Nagykörúttal való össze-

köttetés érdekében, a Margit-szigettől délre jelölték ki. Tervezésére és építésére nemzetközi pályázatot írtak ki, amelyet a francia Ernest Gouen nyert meg. Egy kétsuklós, hatnyílású, különleges – a Margit-szigethez és a kettéváló Duna-ágakoz alkalmazkodó – vonalvezetésű ívhíd készült. Az építkezés négy évig tartott, átadására 1876-ban került sor. Nevét Gyulai Pál író javaslatára kapta IV. Béla király később szentté avatott, Margit nevű lánya után. Az új híd Arany Jánost is megihlette, átadása kapcsán írta Hídatavás című balladáját. Megnyitása segítette Pest északi részének fejlődését, és összeköttetést biztosított a budai főútvonallal. 1879-től lóvasút is közlekedett rajta. A vasúti pályát a híd két oldalán, a gyalogos járdák mellett fektették le, csak évtizedekkel később kerültek át a híd középső részére. 1894-ben a lóvasutat a hídon villamosközlekedés váltotta fel. A Margit-szigetre felvezető hídszárny 1900 augusztusában nyílt meg, addig csak vízi úton lehetett a szigetet megközelíteni.

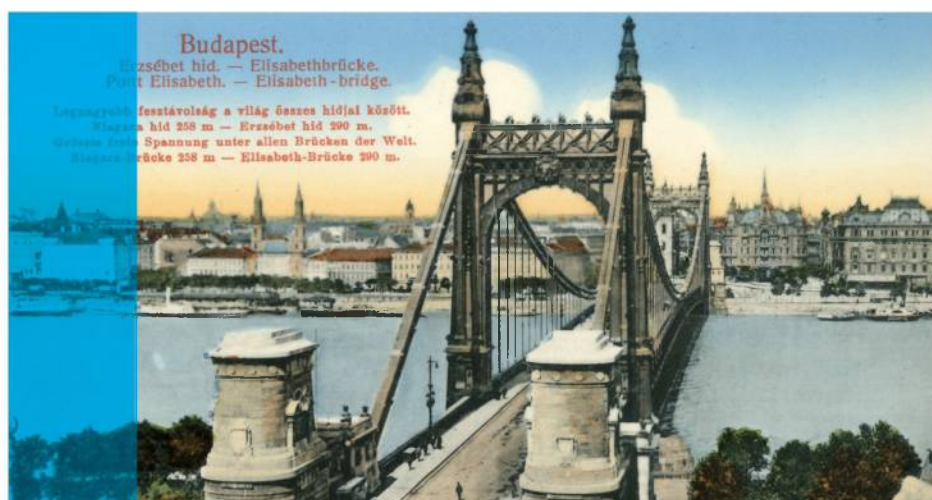
### Egy királyi páros

1893-ban törvényben írták elő a Fővám teret a Sáros (ma Gellért) fürdővel, valamint az Eskü teret a Rudas fürdővel összekötő két új

híd megépítését. Felállításukat az ezredévi ünnepek előkészületei is sürgették. Építésükre közös nemzetközi tervpályázatot írtak ki. A Fővám téri híd munkálatai Feketeházy János tervei alapján 1894-ben kezdődtek. Az első kizárólag hazai erőkkel megalkotott, rácsos acélszerkezetű, turulszobrokkal és címekkel díszített, vámszedő házakkal ellátott híd 1896-ra készült el. Ünneppélyes átadására a millenniumi ünneppsorozat keretében, az uralkodó, Ferenc József jelenlétében került sor. A híd környéke rövid időn belül a főváros egyik fontos közlekedési csomópontja lett. A bükkfakockákkal burkolt hídpálya két szélén elhelyezett síneken 1898-ban indult meg az akkor még alsóvezetékű villamosközlekedés. A vonal a Fővám térről kiindulva a Gellért téren és rakparton, az Attila, a Krisztina és a Margit körúton át a Széna térig vezetett, és ott csatlakozott a zugligeti vonalhoz. Ugyanezen év végén adták át a hídon áthaladó, Kelenföldi pályaudvarhoz vezető vonalat is.

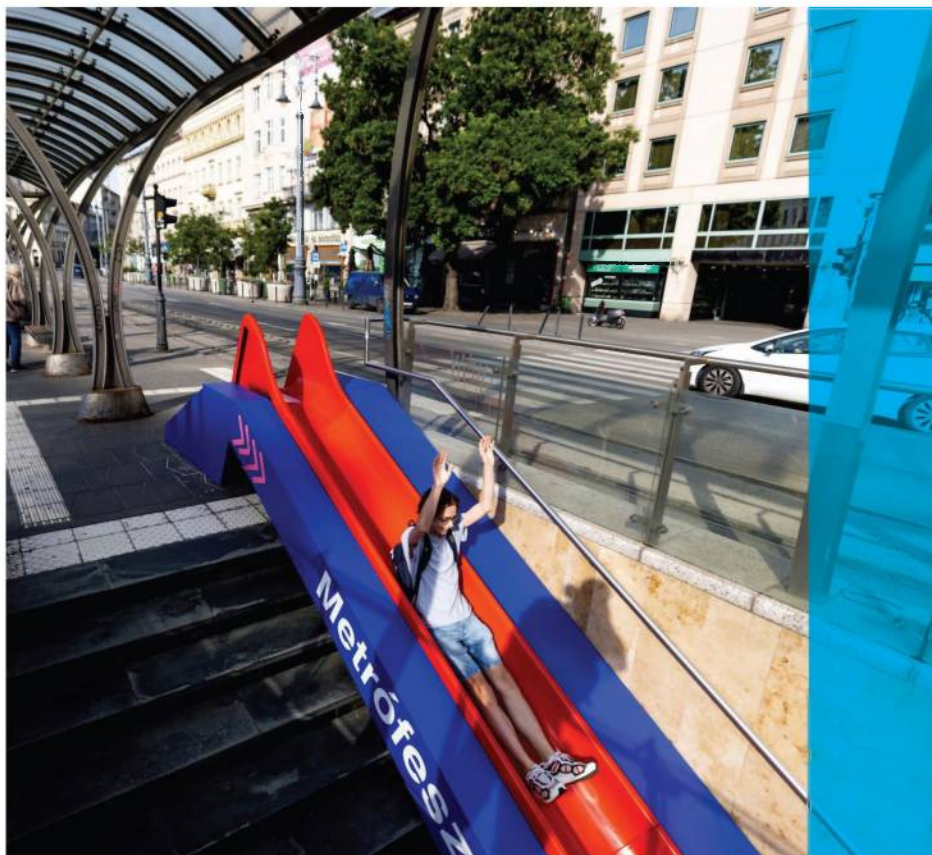
A mai híd helyén álló, Erzsébet magyar királynéről elnevezett híd építési terveit a pályázatnyertes Julius Kübler elgondolásait figyelembe véve, Czékely Aurél irányításával a minisztérium hídosztálya és Kherndl Antal műegyetemi tanár készítette el. Míg párja a millenniumi emlékvégre elkészült, a híd építését tereprendezési nehézségek miatt csak 1898-ban kezdték meg. A végül 1903-ban átadott, közbeeső mederpillér nélkül, függőhídként megépült híd világszenzációnak számított, korának legnagyobb (290 méteres) nyílású lánchídja lett. A gyalogosforgalom mellett kezdetől fogva omnibuszok is közlekedtek rajta. A hidat illetve villamosforgalomra is tervezték, a kocsit két szélén fektették le a vágányokat. Az elhúzódó koncessziós eljárás miatt azonban csak 1914-ben haladhatott át az első villamos a hídon.

Györfi Judit



# MENNI JÖTTÉL, DE MARADNI FOGSZ!

– METRÓFESZTIVÁLLAL ÜNNEPELTE BUDAPEST A FELÚJÍTOTT M3-AST



**TE LECSÚSZTÁL? – EZT KÉRDEZGETTÉK EGYMÁSTÓL A FŐVÁROSIK JÚNIUS 15-ÉN ÉS 16-ÁN. EGY CSÚSZDA KERÜLT UGYANIS A KÁLVIN TÉRRE, AMELLYEL – KIVÉTELESEN – LE LEHETETT JUTNI AZ ALULJÁRÓBA. A SZOKATLAN „LÉPCSŐALTERNATÍVA” A METRÓFESZTIVÁL PROGRAMJAINAK EGYIKE VOLT. AZ IDÉN 150 ÉVES FŐVÁROS – A BUDAPEST BRAND SZERVEZÉSÉBEN ÉS A BKV KÖZREMŰKÖDÉSÉVEL – FÖLDALATTI BULIVAL ÜNNEPELTE MEG, HOGY A FELÚJÍTÁS UTÁN ÚJRA JÁR A 3-AS METRÓ.**

A kétnapos rendezvényen hét megújult, egymástól eltérő hangulatú állomáson különböző programok várták a metrózókát és azokat is, akik ritkábban használják a közösségi közlekedést, de nem akartak kimaradni ebből a buliból. Az állomások mind külön-külön tematikát kaptak, így ezen a két napon annak is érdemes volt kiszállnia egy-egy megállóhelyen, akinek éppen nem volt arra dolga.

A Nagyváradi tér lett a zeneállomás, ahol koncertekért volt érdemes megállni. Sokakat vonzott a *Kontroll* című filmet is megidéző NEO zenekar, de a *Jazzbois*, *Galactic Jackson*, *Quixotic*, *Lelle*, és a *Stinky Bugs* is maradásra bírta az utasokat. A *Corvinon* a dumáé volt a főszerep, stand-uposok nevettek meg a metrózókát. A *Kálvin téri* állomásból játszótér lett: színes gömbös labdamedencében „fürdözhettek” a gyerekek, kipróbálhatták a mászófalat és ugróiskolázhattak is. A *Deák*

*Ferenc téri* fesztiválközpontban nyitott ki a *Nemadomfel* alapítvány kávézója és innen jelentkezett a *RadioCafé* élő műsora is. Színházzá az *Arany János utcai* állomáson vált a világ. A *Baltazár Színház* produkcióját és a *Momentán Társulat* improvizatív előadásait is sokan megnézték. A *Nyugati téri* megálló performanszállomássá változott. A *Soharóza* improkórus, a *Budapest Ballet Grand Prix* és *Barabás Lőrinc* lepte meg az utasokat. A *Lehel téren* pedig bázongoristák dallamaira lehetett megnézni a BKV által összeállított metró-történeti kiállítást.

Sokan voltak, akik menni jöttek, de maradtak. Igazi fesztiválhangulat kerekedett: a budapestiek megünnepelték, hogy befejeződött az utóbbi évtized legnagyobb közösségi közlekedést érintő beruházása, a M3-as metróvonal rekonstrukciója.

A három ütemben zajló munkálatok 2017. november 6-án kezdődtek. A teljeskörű rekonstrukció során a legmodernebb rendszereket telepítette a BKV, a teljes vonalon kicserélte a síneket, elektromos és gépészeti felújítást végeztek a szakemberek, szigetelték az alagutakat. Megújultak a megállók is. Az akadálymentesítésnél pedig egy Magyarországon még nem alkalmazott újdonságot, ferdepályás felvonókat építettek be. 2023. május 22-től egy teljesen megújult, modern és akadálymentes vonalon közlekedhet az a félmilliónál is több utas, aki naponta az M3-as metróval választja.

Gurubi Gyöngyi





Baltazár Színház



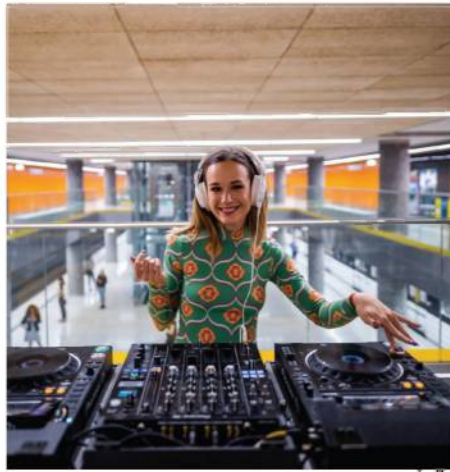
Barabás Lőrinc



Bárzongorista



Budapest standup



Lelle



Jazzbois



Magyar Táncművészeti Egyetem növendékei



Momentán Társulat



NEO



Quixotic



Soharóza



Stinky Bugs

# VAJON KI LESZ A LEGJOBB 5 LETGAZDA?

A TAVALYI EREDMÉNYEK ÉS TAPASZTALATOK ALAPJÁN EBBEN AZ ÉVBEN ISMÉT MEGHIRDETTÜK AZ ÖTLETMENEDZSMENT VERSENYT A BKV MUNKAVÁLLALÓI SZÁMÁRA, AMELYNEK RÉSZTVEVŐI KÖZÜL A LEGJOBB ÖTLETEK KIDOLGOZÓI VIHETIK HAZA A JELENTŐSEN MEGNÖVELT NYEREMÉNYEK VALAMELYIKÉT. IDÉN A LEGJOBBAN KIDOLGOZOTT ÉS MEGVALÓSÍTÁSRA ALKALMAS JAVASLAT AKÁR 1,5 MILLIÓT IS ÉRHEK.



A 2023-ra meghirdetett Ötletverseny pályázatbeadási szakasza 2023. augusztus 15-én lezárult. Idén is igen szép számú pályázat érkezett, amelyek sok-sok témakört öleltek fel. Az összesen 33 munkavállalói javaslat legtöbbször a műszaki újítások, az energiahatékonyság és a vasúti infrastruktúra felújítás témakört érintette. Bár Társaságunk számos területéről érkeztek ötletek, idén is a vasúti terület munkavállalói voltak a legaktívabbak: a Villamos Üzemigazgatóság, illetve a Metró Üzemigazgatóság részéről, a műszaki és a forgalmi területekről érkezett be az ötletek javarésze. Örömmel vettük, hogy idén a gumikerekes ágazattól is nagyon sok újítási elképzelést kaptunk, amelyek a forgalombiztonság, az energiahatékonyság és szervezetfejlesztés témaköröket célozták meg – számol be az ideai tapasztalatokról és

a verseny döntőjéig tartó munkákról Pataki Margit, oktatási szakértő, az Ötletbíráló Bizottság elnöke.

Jó hír, hogy a tavalyi évhez viszonyítva kevesebb, formailag nem megfelelő pályamunka érkezett, ami azt jelenti, hogy kollégáink figyelmesen elolvasták a versenykiírást és annak alapján töltötték le-, illetve ki a jelentkezési dokumentumokat. Ennek ellenére 6 pályázat sajnos még így sem felelt meg a versenykiírásban megfogalmazott feltételeknek. A pályázók által elkövetett figyelmetlenségre, a nem megfelelő beadásra még a verseny lezárta előtt felhívtuk az illetékes pályázók figyelmét, azonban nem minden esetben kaptuk meg a kért jelentkezési dokumentumokat. Így ezekkel a beadványokkal a bizottsági munka során, a döntőre való kiválasztás

Az Ötletmenedzsment verseny célja, hogy kollégáink fantáziáját, kreativitását és tudástartalékait megmozgatva gazdaságosabbá, hatékonyabbá tegyük Társaságunk működését, és hozzájáruljunk – a BKV emberi értékeinek kiemelése mellett – szolgáltatásunk javításához.

folyamatában nem tudunk érdemben foglalkozni, sajnos nem vehetnek részt a megmérettetésben.

A versenyre való jelentkezési határidő lezárását követően most kezdődik az Ötletbíráló Bizottság érdemi munkája, hiszen a beérkezett javaslatokat egyenként megtárgyaljuk, a korábban kidolgozott egységes szempontok szerint véleményezzük, és ezzel párhuzamosan az egyes témákban érintett területektől bekérjük a szakterület állásfoglalását, szakvéleményét. Az adott témában kompetens szakemberek véleménye – a Bizottsági szakértő kollégák véleményének meghallgatása mellett – kiemelten fontos ahhoz, hogy megszülethessen a határozat, mely ötleteket fogja a Bizottság a verseny döntőjébe juttatni – folytatja az elnök.

A versenykiírásban foglaltak szerint 2023. szeptember 22-ig minden befogadott pályázat készítője értesítést kap az Ötletbíráló Bizottságtól arról, hogy munkája bekerült-e a döntőbe.

Addig is köszönjük mindannyiútoknak, hogy időt, energiát fektettetek a javaslatok szakszerű kidolgozásába. A következő szűk egy hónapban pedig további jó munkát, jó egészséget és kellemes várakozást kívánunk, és kérünk minden pályázót, figyelje a postafiókját!

Konyher Mária Terézia

# BKV KONTRA KERÉKPÁR

## - AMIKOR A MÉRET A LÉNYEG

**A KALANDREGÉNYEKBE ÉS A FILMVÁSZNON SOK OLYAN TÖRTÉNETET LÁTUNK, AHOL A LÁTSZÓLAG GYENGE ÉS VÉDTELEN FŐHŐS SZEMBESZÁLL A NÁLA SOKKAL NAGYOBBAL – ÉS GYŐZ. A VALÓSÁGBAN ÉS FŐLEG A KÖZLEKEDÉSBEN AZONBAN A MÉRET AZ EGYIK LEGMEGHATÁROZÓBB TÉNYEZŐ, HA A BIZTONSÁGOT NÉZZÜK. VAJON KERÜLHET-E KI „GYŐZTESEN” EGY „BKV-S ÜTKÖZETBŐL” KERÉKPÁR VAGY ROLLER? A KÉRDÉS ELMÉLETI, DE SAJNOS VAN MÁR NÉHÁNY GYAKORLATI TAPASZTALATUNK. NÉZZÜK MEG, MILYEN TANULSÁGOKAT VONHATUNK LE!**

Járműveink évről-évre több ezer közlekedési balesetben érintettek. Kisebb részben vagyunk okozók, nagyobb részben az idegen fél hibája, szabályszegése miatt következnek be az olykor személyi sérülést is, de anyagi kárt mindenképpen eredményező esemény. Bárhogy is gondolkodunk, bármelyik oldalon állunk, egy biztos: a baleset mindenkit így vagy úgy, de megvisel. Az elszenvedett kár mértéke is fontos, de a lelki tényezők sokkal tovább megmaradnak, azt nehezebben dolgozzuk fel.

A közlekedésben a gyalogos a legvédtelenebb. A második helyre talán a „kétkerekű” járművek vezetői tehetők, a védelem sokszor itt is elmarad, viszont a sebességük gyorsabb, mozgásuk váratlan, nem mindig kiszámítható. 2022-ben a BKV-t érintően 20 kerékpáros eseményt, balesetet regisztráltunk, ebből 14 esetben idegenhibás, 2 esetben saját hibás, míg további 4 esetben úgynevezett „függő” ügyről beszélhetünk. Ezek az ügyek azok, amelyekben a hatósági eljárás dönti el a felelősség kérdését.

Mondhatjuk, hogy a teljes baleseti számhoz képest ez elenyésző, de a személyi sérülés kockázata ezeknél az eseteknél kiemelkedő. A kerékpáros balesetek kapcsán a helyszíni adatok alapján 2022-ben 2 személy 8 napon túl gyógyuló, súlyos sérüléseket szenvedett, míg 5 esetben 8 napon belüli, könnyű sérülés lett a nemkívánt találkozás végeredménye. A többi esetben nincs adat a sérülés fokáról, de egy biztos: az érintett kerékpáros valamilyen fokú sérülést elszenvedett.

2023. I-VII. hónapjában ez a szám az alábbiakban alakult. 11 kerékpáros balesetből 8 idegen hibás, 2 saját hibás, míg 1 függő, hatósági



döntésre váró esemény történt. A bekövetkezett sérülések kapcsán 4 esetben biztos, hogy a kerékpáros 8 napon belüli, könnyű sérüléseket szenvedett.

És hogy mi volt a balesetek oka? Erre nincs egyértelmű válasz. Történhetett elsőbbségadási helyzetben vagy a buszsávban, a kijelölt-gyalogosátkelőhelyen vagy sávváltás közben. Nincs olyan terület, amit ki lehetne emelni, esetleg fokozottan veszélyesnek mondhatnánk, mindenhol, minden helyzetben megtörténhet a baj. A megelőzés szempontjából nehéz konkrét,

jó tanácsot adni, de egy biztos, a „nehezebb” jármű vezetőjének fokozottan figyelni kell. Mint hivatásos, profi vezetőnek fel kell ismerni a lehetséges szituációt, konfliktust, látni kell előre, hogy milyen helyzetből, mi alakulhat ki. Ahogy már említettem, a számok nem vészesek, nem aggasztóak, de mindenképpen figyelemfelhívók. Mindent meg kell tenni, hogy elkerüljük a nem kívánt eseményeket.

Kürti István  
helyszínelői csoportvezető

### AZ A BIZONYOS ELEKTROMOS ROLLER

Ez az a jármű, ami nem kellő felkészültség mellett egyre nagyobb gondot okozhat a közlekedésben. 2022-ben összesen 7 rolleres baleset, míg 2023 első 7 hónapjában már 7 ilyen természetű eset történt.

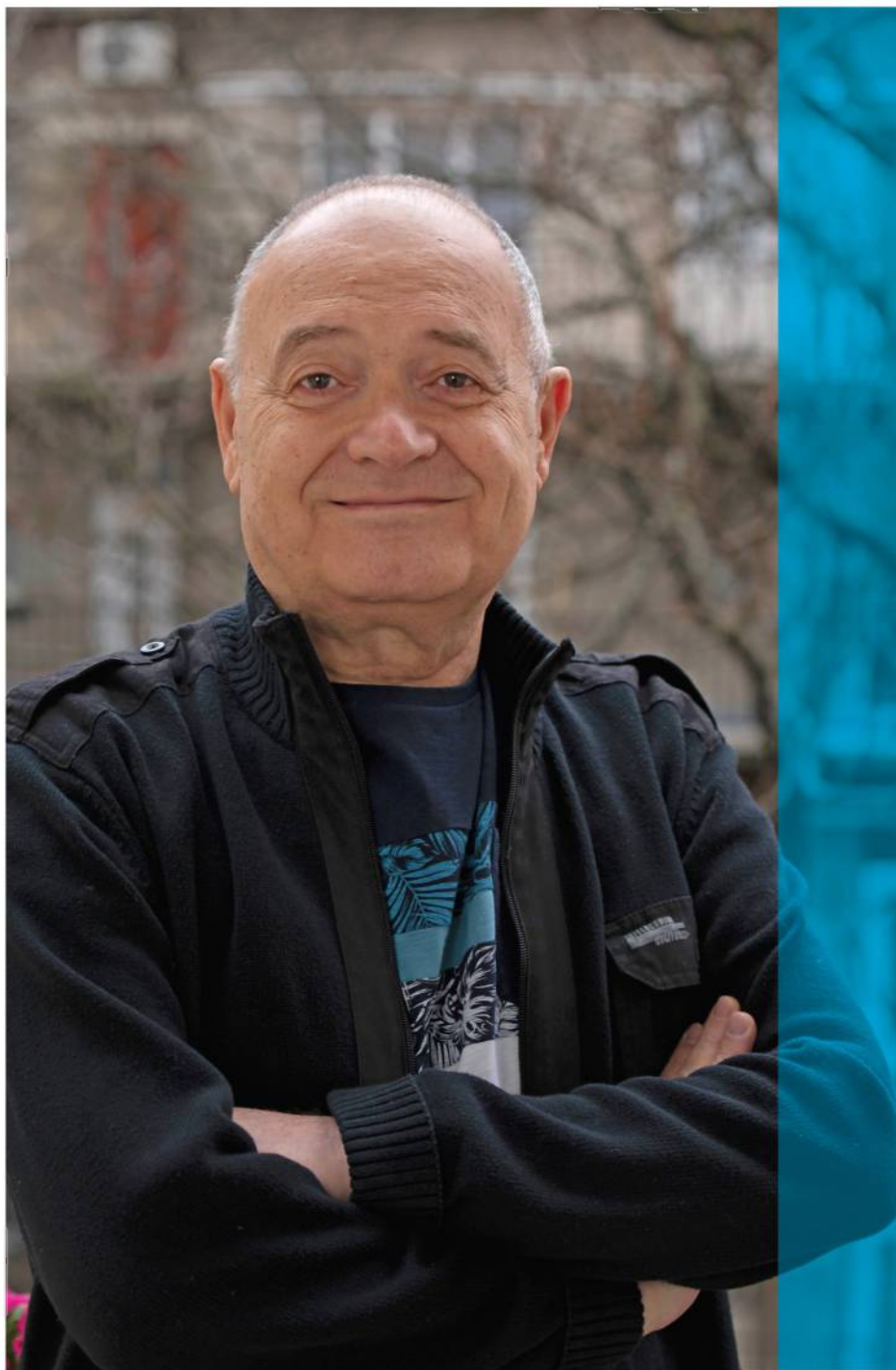
Tavaly például egy elektromos rollerrel közlekedő személy szabályszegése miatt egy vész-

fékezést végrehajtó villamoson 4 utasunk sérült meg.

A rollerek nem különösebben tűnnek ki a tömegből, de mindenhol pillanatok alatt ott lehetnek, gyorsak és mozgékonyak. A járdáról le vagy oda fel, a sávból ki vagy be cikázhatnak. Van, hogy önállóan, van, hogy csapatosan. Figyelni kell!

# A „HANGOSKODÓ” UTAS: FORGÁCS GÁBOR

**KÖZISMERT EMBERKÉNT KÖZLEKEDNI SOKFÉLEKÉPPEN LEHET: VAN, AKI AZ AUTÓT VÁLASZTJA, VAN, AKI A KERÉKPÁRRA ESKÜSZIK ÉS VAN, AKI INKÁBB A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉST PREFERÁLJA. ARRÓL TALÁN RITKÁBBAN HALLANI, HOGY VALAKI SZINTE EGÉSZ NAP BKV-ZIK. AZ ORSZÁG EGYIK LEGNÉPSZERŰBB SZÍNÉSZ-HUMORISTA SZINKRONSZÍNÉSZÉVEL, FORGÁCS GÁBORRAL BESZÉLGETTÜNK.**



**Színész, humorista, szinkronszínész, zenész. Ezek önmagukban is teljes foglalkozások. Amolyan reneszánsz embernek tartja magát?**

Őszinte leszek, ezen egy percet sem gondolkodtam még. Pozitív életszemléletű ember vagyok, nagyon szeretem az életet, szeretem magam (bár hülyén hangzik), hiszen aki magát nem szereti, az mást sem tud szeretni. Sokszor érzem magam boldognak annak ellenére, hogy az egészségem már nem a régi.

**Miből fakad a pozitív életszemlélete?**

Talán abból, hogy életem során a különböző adottságaimat mindig a megfelelő helyen és időben használhattam. Irodagép-műszerész éppúgy szerettem lenni, mint az országot-világot járó előadó vagy színházban játszó színész. Azt is szeretem, amit most csinálok, szinkronizálok, narrálok – jelenleg tehát első helyen a hangom áll. Stand up-os fellépéseim is vannak, de alapvetően mondhatjuk úgy, a hangom „játtsza” a főszerepet a mindennapokban. Például Robert De Niro hangját kölcsönzöm az Ürömapám című filmben, vagy Danny DeVitót a Kísértetkastélyban. Számos filmben, sorozatban elérhető vagyok. Az ID-csatornán több bűnügyi sorozatot narrálok, de hallható vagyok a National Geographic, a Spektrum vagy a History Channel műsorán is.

**És mi volt a szinkron előtt?**

Annak idején jódliztam, majd saját magamat gitárral kísérve második lettem a Ki mit tud?-on. Gitározni autodidakta módon tanultam, abban az időben nagyon új, népszerű dolognak számított a basszusgitár, úgyhogy nemcsak megtanultam rajta játszani, hanem magamnak faragtam ki a hangszerem. Koós János vett rá, hogy ne csak jódlizzak, hanem csináljak vicces, humoros műsorszámokat is. Írtam egy humoros jelenetet, ami arról szólt, hogy megtanítom őt jódlizni, de ő nem akar megtanulni semmit, inkább csak pénzt akar valahonnan szerezni. Koós ezt a jelenetet

kibővítette, és végül nagy sikerre vittük. Három évig jártuk az országot, majd a békés megyei színházhoz kerültem.

### **Úgy tudom, kedveli a közösségi közlekedést. Mikor találkozott először a BKV-val?**

Gyerekkoromtól kezdve villamosvezető szerettem volna lenni. Nagyon sokat utaztam akkoriban, emlékszem, akkor még légfék volt a járműveken, ami karral indult. Ámulva figyeltem, ahogy a téli hidegben csizmában álltak a villamosvezetők, vagy amikor csak egy rúd választott el tőlük utazás közben, én mégis irigykedtem rájuk, hogy ezt a monstrumot irányíthatják. Ma ugyanezt érzem néha a Combino-t vezetőikkel kapcsolatban.

### **Rendszeresen BKV-zik?**

Ma az esetek 90%-ában BKV-val utazom, amikor egyik szinkronstúdióból a másikba megyek. Utazás közben többnyire zenét hallgatok, közben pedig szeretem figyelni az embereket. A menetrendi alkalmazások megkönnyítik a mindennapokat, így időben, kiszámíthatóan érkezem mindenhova.

### **Gyakran felismerik? Mi az általános reakció?**

Leginkább a hangomról ismernek fel, például mikor utazás közben telefonálok, akkor gyakran felkapják a fejüket körülöttem. Van, hogy megszólítanak, de ezzel nincs semmi problémám, hiszen szívesen beszélgetek. Egyszer a 3-as metróra utaztam, velem szemben egy hölgy ült, aki tágra nyílt szemmel nézett, mikor leültem. Látszott rajta, hogy gondolkodik, ki vagyok, de nem jutott eszébe. Egyszer csak megszólalt a hangos utastájékoztató, miszerint a Forgách utca következik, amikor a hölgy elmosolyodott, majd biccentve jelezte, hogy eszébe jutott. Volt olyan is – talán 4 éve –, amikor egy villamosról szálltam át metróra. Fülhallgatóval hallgattam a rádiót, de akkor pont nem szólt rajta semmi, így pontosan hallottam a környezetem. Egy hölgy szólt oda egy úrnak, hogy „Nézd már, hogy hasonlít arra a színészre!” Erre az úr: - Igen, a Forgács Gábor! Mi lehet azzal? Él még? – Persze belül somolyogtam, hiszen mindent hallottam.

### **Utasként milyen tapasztalatokat szerzett?**

Óbudára HÉV-vel járok, mivel a kötöttpálya sokkal gyorsabb. Használok a trolit, a metró, a 4-6-os villamost, az 1-es és 2-es, valamint a 14-es villamost is. Frekvenciált helyen lakom, így könnyű elérnem minden járatot. A szolgáltatással alapvetően elégedett vagyok. Szerecsésnek tartom magam bejárhattam az egész világot Ausztráliától kezdve az Egyesült Államokig, és bátran mondhatom: ilyen szintű és minőségű szolgáltatással nem találkoztam még. Elsősorban a járatsűrűségekre gondolok.



### **FORGÁCS GÁBOR SZÍNÉSZ-HUMORISTA, SZINKRONSZÍNÉSZ**

Született: Budapest, 1947. december 30.

Elsősorban vígjátékokban lép fel, főként kabarékban és szórakoztató műsorokban látható. Hangja hallható animációs rajzfilmekben, sorozatokban, filmekben. Korábban segéd munkás, irodagép-műszerész, művészeti pályája előtt a Volán Elektronikánál dolgozott. Koós János hatására kezdte el humorral fűszerezni előadásait. 1975–1977 között a békéscsabai Jókai Színházban szerepelt, kezdetben segéd színészként. 1977–1993 között a Vidám Színpad, majd öt évig a Mikroszkóp Színpad tagja volt. Azóta szabadúszó. Basszusgitárosként tagja volt Magyarország első színészenekarának (Bubik István, Sípos András, ifjabb Latabár Kálmán és Mikó István). Elismerései: Magyar Köztársasági Ezüst Érdemkereszt (1997), Pepita-díj (2011).

Svájcban például lehet, hogy szebb egy busz belülről, mégis ritkábban közlekedik. Ha például lemaradok egy zsúfolt járatról, akkor tudom, a következő hamarosan érkezik. Volt már olyan, hogy én nyugtattam néhány utast, hogy felesleges bosszankodni, nemsokára jön a következő.

### **Tudta, hogy a BKV-nak is vannak művészeti projektjei?**

Régebben volt egy BKV-s klubház a Thököly úton, amolyan kultúrház jelleggel. Azt hiszem, mára konditerem van a helyén. Egyszer a klubvezető kérte, hogy lépjek fel a BKV-soknak. Annak rendje, módja szerint megérkeztem, majd láttam, hogy teltház van, mintegy 280 ember ül az asztaloknál, várja a műsort. Pár szóval felkonferált a klubvezető, majd úgy folytatta: „emlékezzünk azokra, akik már nem lehetnek közöttünk.” Erre a 280 ember szinte egy emberként kezdett szomorkodni, majd jött még 7-8 újabb név, így a közönség végül teljes letargiába zuhant. Ilyen gyász hírek után következtem én a műsorommal, ahol nagyon össze kellett szednem magam, de 5 perc alatt végül sikerült a hangulatot megváltoztatnom.

### **Utasként van olyan ötlete, javaslata, ami alapján javíthatnánk a szolgáltatás színvonalán?**

Alapvetően elégedett vagyok. Szinte mindenütt megfelelő az utastájékoztató, örülök a buszsávoknak is. A járművek korszerűbbek lettek és kényelmesebbek. Ma már ritkábban hallani műszaki hibákról. Talán a kátyúk számának csökkenése miatt is kevésbé „ráznak” a trolik. Ami probléma, az ugyanakkor túlmutat a BKV-n: az elsőajtós felszállást nem tartom jó ötletnek, nehéz lehet a járművezetőknek erre figyelni, a QR-kódos beolvasást ugyanakkor jónak tartom. A hajléktalan utasok számaránya is megnőtt a járatokon, ami társadalmi szintű probléma sajnos.

Sándor Béla



# FLASZTER – ÖSSZEL MŰVÉSZETTEL TELNEK MEG BUDAPEST KÖZTEREI

FUTÁS ÁRPÁD-HÁZI SZENT MARGITTAL, JÁTSZÓUTCÁK, KÖZTÉRI TÁNC ÉS GYÜMÖLCSSZEDÉS, KÖZÖS EMLÉKEZÉSRE SZÓLÍTÓ AUDIO-INSTALLÁCIÓ AZ ÓBUDAI TÉGLAGYÁR EGYKORI TERÜLETÉN, EMLÉKMŰ A FEL NEM VÁLLALT ÉS ELHALLGATTATOTT SZERELMEKNEK AZ ELVIS PRESLEY PARKBAN, A BUDAPESTI FAUSZODÁK TÖRTÉNETÉT BEMUTATÓ INSTALLÁCIÓK A RAKPARTON, KÉPZŐMŰVÉSZETI ALKOTÁSOKKAL MEGTELTŐ SZOBORFÜLKÉK, HAJLÉKTALAN EMBEREKKEL MEGVALÓSÍTOTT PERFORMATÍV EMLÉKMŰ ÉS ELNÉZÉST KÉRŐ FORGALMI TÁBLA A BLAHA LUJZA TÉREN: EGY HÓNAPON KERESZTÜL IZGALMAS KORTÁRS ALKOTÁSOKKAL, PROGRAMOKKAL ÉS KÖZÖSSÉGI ÉLMÉNYEKEL TELNEK MEG BUDAPEST KÖZTEREI, AMELYEKEN LEGTÖBBSZÖR CSAK ÁTSUHANUNK, AHELYETT, HOGY MEGTÖLTENÉNK TARTALOMMAL ÉS VALÓBAN HASZNÁLNAUNK. AZ 1. BUDAPESTI KÖZTÉRI KORTÁRS MŰVÉSZETI BIENNÁLÉT, A FLASZTERT – HAGYOMÁNYTEREMTŐ JELLEGGEL – 2023. SZEPTEMBER 22. ÉS OKTÓBER 23. KÖZÖTT RENDEZIK MEG A BUDAPESTI TÖRTÉNETI MÚZEUM ÉS A BUDAPEST GALÉRIA KOORDINÁLÁSÁBAN.

A több, mint tíz helyszínen zajló eseménysorozat köztéri műalkotásokat, performanszokat, eseményeket, találkozásokat hoz létre azzal a céllal, hogy felhívja a figyelmet Budapest elfeledett történeteire, új lehetőséget adjon az emlékezésre, a város más szempontú megta-

pasztálására, láthatatlan közösségek bemutatására és új kapcsolatok teremtésére.

1989. november 28-án azoknak az embereknek a hangja is hallatszott Budapesten, akik ritkán válnak hallhatóvá a főváros történetében: az addig a pályaudvarok félreeső

vonatkocsijaiban meghúzódó embereket egy új rendelet az utcára kényszerítette. A Blaha Lujza téri aluljáróban tartott sztrájkjuknak és az azt támogatóknak köszönhetően kezdődött meg a lakhatási válság tudatosításának folyamata és különféle megoldások keresése.

# FLASZTER

**2023.  
09. 22.  
– 10. 23.**

Kelemen Kristóf és Török Timea *Életvitelszerű* címmel hajléktalan emberekkel együtt valószínűleg meg performatív emlékművet a Blaha Lujza téri aluljáróban, az egykori sztrájk helyszínén. Mindeközben a Blaha csomópontjában Sugár János *Elnézést* című projektje ukrán-magyar nyelven hívja fel a figyelmet a bocsánatkérés, napjainkban egyre ritkábban gyakorolt gesztusára. A *Common Jam* projekt 10 éve foglalkozik a köztéren termő és hozzáférhető gyümölcsök leszedésével és feldolgozásával. A FLASZTER keretén belül a művészek arra vállalkoznak, hogy a városlakók bevonásával elkészítik Budapest Gyümölcstérképét, emellett köztéri gyümölcsszedést és befőzést terveznek.

A helyi gimnáziumok tanulóinak bevonásával a 9. kerület köztereire és lakóira fókuszál Borsos Luca és Bartha Márk *Mozgásban a környék* című projektje. A négyállomásos munkafolyamatot közösségi táncperformanszok zárják le. Az Elvis Presley parkban jelenik meg Horváth Gideon munkája, az *„Emlék, ami lehetett volna”*. A művész az elrejtett szökökútba tervezett méhviasz szobrokkal és kapcsolódó esemé-

nyekkel a be nem teljesült kapcsolatoknak, a fel nem vállalt és elhallgattatott nem-normatív szerelmeknek állít emlékművet egy olyan helyen, amely évtizedek óta fontos találkozási pontja az LMBTQIA+ szubkultúrának.

Az emlékek addig tartanak, amíg valaki beszél róluk. De hogyan állíthatunk emléket akkor, ha alig valamit tudunk egy tragikus eseménysorozat áldozatairól? A DePART társulat közterti installációja, a *„Ha mindenki meghalland”* személyes levelek hangfelvételeit teszi hallhatóvá egy, a Porajmos, a roma holokauszt helyi történetében releváns helyszínen, a gyűjtőtáboroként szolgáló Óbudai téglagyár egykori területén.

Petrányi Luca projektje a Margitsziget névadójának elfeledett történetét dolgozza fel kortárs megközelítésből. Árpád-házi Szent Margit domonkos apácáknál töltött aszkétikus életének főbb állomásai elevenednek meg a sziget futóköre mentén, tizenegy textil zászló tolmácsolásában.

A fauszodák Budapesten az 1810-20-as évektől egészen a második világháborúig biztonságosan elérhetővé tették a szabadvízi fürdőzést

a Dunán. Ezek történetét dolgozza fel a Város és Folyó Egyesület (Valyo). Az 1950-es években a játszótérként különleges helyszínei voltak a fővárosnak. Az állandóan vagy időszakosan az autóforgalom elől lezárt területek a gyerekközösségek számára teremtettek biztonságos helyszínt a közös játékokra. *Bogyó Virág és Madácsi Flóra Játszóutca?!* című projektje során a VII. kerületi Barát utcát és a VIII. kerületi Bauer Sándor utca Mátyás téri szakaszát zárják le az autóforgalom elől.

Budapest számos közintézményén, társasházán, villaépületén található – általában üresen álló szoborfülkéket – néhány ezek közül művészhallgatók jóvoltából helyspecifikus képzőművészeti alkotásokkal telnek meg a Flaszter idején.

Blog link: <https://flaszter-biennale.blog.hu/>

Honlap link: [https://budapestgaleria.hu/\\_/flaszter/](https://budapestgaleria.hu/_/flaszter/)



Zöldülő  
BKV



# KEVESEBB KÜLSŐ JÁRMŰMOSÁS? – KIPRÓBÁLTUK, ÍGY IS LEHET!

A JÁRMŰMOSÁS ÉS EZÁLTAL A TISZTA ÉS ESZTÉTIKUS JÁRMŰVEK BIZTOSÍTÁSA ALAPVETŐ FONTOSÁGÚ A BKV-NÁL, NAGYBAN HOZZÁJÁRUL A MINŐSÉGI KÖZLEKEDÉSI SZOLGÁLTATÁS NYÚJTÁSÁHOZ. ÁLTALÁNOS ELVÁRÁS A KÜLSŐ TISZTASÁG FOLYAMATOS FENNTARTÁSA, AZONBAN EZ NAGYMÉRTÉKŰ VÍZ- ÉS ENERGIAIGÉNNYEL IS JÁR. EZÉRT A JÁRMŰMOSÁS OPTIMALIZÁLÁSA CSÖKKENTENÉ A VÍZFELHASZNÁLÁST ÉS A KÖRNYEZETI TERHELÉST, SEGÍTVE A VÁLLALAT FENNTARTHATÓSÁGI TÖREKVÉSEIT, ILLETVE HOSSZÚTÁVON JELENTŐS MEGTAKARÍTÁST IS EREDMÉNYEZHET. 2023 ELSŐ FÉLÉVÉRE TESZTIDŐSZAKOT INDÍTOTTUNK A DÉL-PESTI DIVÍZIÓ JAVASLATÁRA ÉS MEGNÉZTÜK NÁLUK, HOGY MI TÖRTENIK, HA CSÖKKENTJÜK A KÜLSŐ JÁRMŰMOSÁSOK SZÁMÁT.



Mint minden évben, az energiahatékonyság jegyében tavaly is megrendezésre került az Energiahatékonysági Szakmai Fórum, ezen mutatta be a Környezetvédelmi Osztály és az Irányítási Rendszer Menedzsment Iroda csapata Társaságunk vízfelhasználását és az ehhez kapcsolódó megtakarítási lehetőségeket. Az előadás anyagának összeállításakor megvizsgáltuk a vízfelhasználási adatokat, és azt tapasztaltuk, hogy a Dél-pesti Divíziónál ez kiugróan magas, hiszen a többi autóbusz telephely átlagos vízfelhasználásának másfélszeresét is meghaladta. Körbejártuk a lehetséges okokat a Divízió munkatársaival, de semmi nem indokolta ezt a kimagasló értéket. Ekkor merült fel, hogy esetleg egy hosszabb ideje elhúzódó szivárgás okozhatja a nagymértékű felhasználást. Így a telephely 2022 végén szivárgásvizsgálatot hajtott végre, és találtak is egy csőtörést a járműmosó előtt. A telephely a hiba elhárításáig a felére csökkentette a mosások számát, ugyanakkor együttműködő volt abban, hogy a szivárgás megszüntetésén túl a vízfelhasználás csökkentése érdekében egy új működési formát is kipróbáljon: 2023-ban – egy féléves tesztidőszak keretében – célul tűzték ki a járműmosások számának csökkentését.

A mindennapos járműmosások gyakoriságát heti három alkalomra csökkentették, így a mosások száma havi kb. 4000 helyett mostanra csupán kb. 2000 alkalomra esett vissza – ez természetesen függ az időjárási viszonyoktól is. Mindez havi szinten kb. 500 m<sup>3</sup>-rel alacsonyabb vízfelhasználást jelent, amely már most, a tesztidőszak alatt akkora megtakarítást eredményezett, ami megközelíti például a Fogaskerekű Járműtelep éves vízfelhasználását. Ráadásul csupán a mosások számának felezésével éves szinten várhatóan 3,8 millió Ft-ot takarít meg a telephely.

A járműmosás visszaszorításával, valamint a csőtörés elhárításával a következőképpen alakultak a telephely vízfelhasználásának tényadatai:

A tesztidőszak végével megvizsgáltuk a kapcsolódó adatokat, miszerint a MEU 1 mutatóban nem történt visszaesés, valamint a külső esztétikára vonatkozóan sem érkezett utaspanasz, és a telephely is megfelelőnek ítélte a buszok általános külső tisztaságát, nem tapasztaltak semmiféle minőségbeli romlást. Mivel a Divízió nagyon elégedett volt a projekt eredményeivel, úgy határoztak, hogy állandósítják az újonnan bevált járműmosási rendszert.

A tesztüzem végén az adatok igazolták, hogy némi változtatással, kevesebb járműmosással

mennyi ivóvizet és – a vízárak jövőben várható emelkedésével – mennyi költséget lehet megspórolni, így felvetődik a gondolat, hogy ezt a gyakorlatot érdemes lehet minden telep-

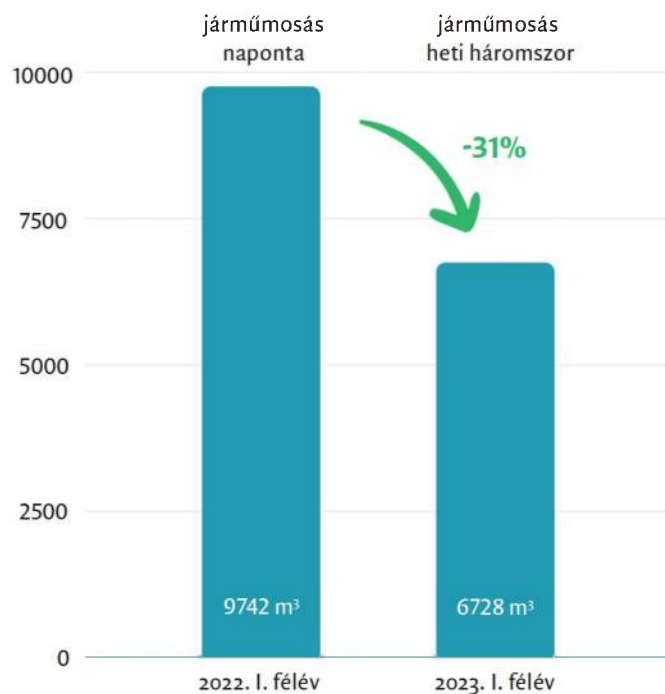
helyre vetítve megvizsgálni, ezzel haladva egy víztakarékos, fenntarthatóbb jövő felé.

IRM Iroda

#### A BKK elvárása:

„A jármű tisztasága akkor megfelelő, ha a telephelyről (hajózás esetében a hajó éjszakai tartózkodására kijelölt kikötőből) kiálláskor az ablakfelület és a karosszéria tiszta, a jármű külső felülete az időjárásnak megfelelően (amennyiben a napi minimum hőmérséklet meghaladja a nulla fokot és csapadékmentes az időjárás) mosott, és a hőmérséklettől függetlenül a jármű rendszámának/pályaszámának, hatósági jelzésének és külső utastájékoztató kijelzőknek láthatónak, olvashatónak kell lennie.”

### Vízfelhasználás csökkentése a Dél-pesti Divízióban



#### Hogyan alakultak a minőségi mutatók a projekt során?

A BKK a Jármű tisztaság és utaskomfort megfelelőségét a MEU 1 mutató által értékeli, amelynek „B” része az Esztétika, tisztaság, és annak is csak egy töredéke a külső tisztaság. Erre vonatkozóan elvétele éves szinten 1-1 nemmegfelelőséget rögzítenek, tehát elmondható, hogy a MEU 1 mutatót minimálisan befolyásoló tényező a külső tisztaság. (Fontos azonban, hogy a nemmegfelelőség függhet attól is, hogy a BKK ellenőrei mire fókuszálnak, éppen milyen az időjárás stb.)

A MEU 1 a Dél-pesti Divíziónál 2022-ben 92,62%, 2023. I. félév végén 95% volt.

# A KULISSZÁK MÖGÖTT

**2023. JÚNIUS 29-ÉN, IDÉN ELSŐ ALKALOMMAL ADTÁK ÁT A FŐPOLGÁRMESTERI DICSÉRET CÍMŰ ELISMERÉSEKET AZ ÚJVÁROSHÁZA DÍSZTERMÉBEN. AZ ELISMERÉST ÉVENTE LEGFELJEBB HARMINC OLYAN EMBER KAPHATJA MEG, AKI A VIZSGÁLT IDŐSZAKBAN BUDAPEST FŐVÁROS ÖNKORMÁNYZATA RÉSZVEVÉSÉVEL MŰKÖDŐ GAZDASÁGI TÁRSASÁG MUNKATÁRSAKÉNT KIEMELKEDŐ MUNKÁT VÉGEZETT.**

*Nagyon büszkék vagyunk arra, hogy kollégánk, Davidovics Sándor, a BKV Zrt. Metró Felújítási Projekt Igazgatóságának katasztrófavédelmi referense is kiérdemelte e rangos díjat az M3 metróvonal infrastruktúra rekonstrukció projektjében végzett kimagasló szakmai munkájának elismeréseként.*

*Sándor a rekonstrukció ideje alatti években az M3 metróvonal új tűzvédelmi rendszerének kidolgozásával, megvalósításával foglalkozott annak érdekében, hogy a felújított metróvonalon közlekedő utasok és az ott található műtárgyak a legnagyobb biztonságban legyenek akkor is, ha tűz ütne ki a területen. Emellett munkája során azt is figyelembe kellett vennie, hogy az esetleges tűz oltása minél kisebb károkozással járjon és a helyreállítás is a lehető leggyorsabb legyen.*

**Mi volt az elsődleges feladat a cél megvalósulásának érdekében?**

A metró felújítása során elsődleges szempont volt az utasok biztonságának növelése, az ehhez szükséges infrastruktúra kiépítése, felújítása. Az eredeti főszellőző berendezéseket el kellett bontani és helyettük olyan rendszert kellett kialakítani, ami az utasterek szellőztetése mellett hő- és füstelvezetésre is alkalmas. Az esetleges tűz jelzésére és oltására, terjedésének megakadályozására, valamint a keletkező hő és füst elvezetésére korszerű, új berendezéseket építettünk be. Az állomások üzemi terei különálló tűzszakaszként határolódnak el az utasforgalmi terektől, a beépített burkoló- és díszítőelemek nem éghető anyagokból készülnek.

**Mi történik, ha mégis tűz keletkezik a területen?**

Vészhelyzet esetén minden védelmet biztosító berendezés automatikusan bekapcsol, és a katasztrófavédelem is azonnal jelzést kap, az utasoknak pedig egyetlen teendőjük van: követni a hangosbemondó utasításait. A mai kor elvárásainak megfelelő tűzvédelmi rendszer rendkívül összetett, számos berendezés összehangolt működése szükséges a hatékony életvédelmi és értékvédelmi célok eléréséhez.



Az új tűzvédelmi rendszereknek köszönhetően a metróállomás területén egy tűz keletkezésének és továbbterjedésének az esélye minimális, szinte lehetetlen.

**Videóanyag is készült veled, amelyben ismerteted, hogy mire képes az M3 biztonsági rendszere. Elhangzanak abban olyan izgalmas kifejezések, mint a kulisszás elemek és a vízköddel oltó puskák. Mit tudnak ezek a műszaki megoldások?**

A főszellőző műtárgyakban a vágánytér, illetve a felszín felé kulisszás hangcsillapítók épültek be, a kulisszák mögött kaptak helyett a szellőző ventilátorok. Ezeket a hangcsillapító elemeket azért kellett beépíteni a rendszerbe, hogy az utasokhoz eljutó zajterhelés a megengedett szint alatt maradjon. A vízköddel oltó puskák az utastérben, illetve szerelvényben esetlegesen keletkező tűz oltására használható kézi oltóberendezések. Kétféle szórás képűvel rendelkeznek, amit használat közben lehet állítani.

**Ez a rendszer már teljesen kész, nem igényel több fejlesztést?**

Úgy gondolom, hogy a meglévő adottságokat figyelembe véve, a mai követelményeknek, előírásoknak a rendszer teljes mértékben megfelel. A technológia gyors fejlődése miatt azonban nyitottnak kell lenni az esetleges fejlesztési lehetőségekre.

**Most, hogy ezekre a titkokra is fény derült, mondd el kérlek, hogy milyen út vezetett a főpolgármesteri elismerésig.**

Hosszú, nehéz és egyenetlen út... A kivitelezés ideje alatt sokszor éjszakai és hétvégi munkavégzésekkel. Hullámokban érkeztek a megoldandó feladatok, az átadásokhoz közeledve pedig egyre sűrűbb és nagyobb hullámok jöttek. Úgy gondolom ugyanakkor, hogy abszolút megérte az időt és az energiát. A rekonstrukció teljes folyamatát végig kísérhettem a tervezéstől egészen a használatbavételig. Foglalkoztam a beépített tűzjelző és vízköddel oltó berendezéssel, a hő- és füstelvezető rendszerrel, illetve az építész, gépész és elektromos szakágakhoz kapcsolódó egyéb tűzvédelmi műszaki megoldásokkal. Komplex, rendszerben való gondolkodással, érdemi észrevételekkel segíthettem elő a telepített tűzvédelmi berendezések hatékony együttműködését. Kiemelt feladatom volt a tűzvédelmi hatósággal való kapcsolattartás, illetve a tűzoltósági bejárások szervezése, lebonyolítása. Ezen feladatok magas szakmai színvonalú megvalósítása érdekében folyamatosan részt vettem a megelőző próbákon, majd az állomások hatósági füstpróbáin és tűzvédelmi szemléin.

**Mikor kezdted el társaságunknál dolgozni, és miért választottad éppen a BKV-t?**

2014 novemberében kezdtem a Metró Infrastruktúra Műszaki Osztályon. Hosszú távra terveztem, tudtam, hogy itt egyedülálló szakmai tapasztalatra tehetek szert, tekintve, hogy a metró speciális terület.



### **Miért éppen ez lett a választott szakmád?**

Amikor eljött az egyetemi felvételi jelentkezés ideje, még nem volt konkrét elképzelésem, hogy mivel szeretnék foglalkozni. Azt tudtam, hogy a biztonsággal kapcsolatos terület érdekel. Az, hogy én konkrétan tűzvédelemmel szeretnék foglalkozni már a metrónál alakult ki. Így az itt eltöltött idő alatt tovább is képeztem magam ezen a területen.

### **Milyen érzés volt megtudni, hogy elsőként kapod meg ezt a rangos díjat?**

Hihetetlen érzés volt, nagyon örültem. Éppen vizsgáztam, amiből már csak néhány perc volt hátra. Éreztem, hogy nem sikerült jól ezért eléggé rossz volt a kedvem. Aztán rezgett a telefonom, ránéztem és láttam, hogy érkezett egy üzenet, amiben közölték, hogy én kaptam meg az elismerést. A többiek biztos nem értették, hogy hirtelen miért kezdek el vigyorogni.

### **Mivel indokolták az elismerést? Számítottál rá?**

A főnököm szólt, hogy engem javasolt. Nem hallottam korábban a díjról, így utána olvastam, hogy miről is van szó. Önmagában a javaslatommal is nagy elismerés volt számomra. Nem számítottam rá, hogy ténylegesen meg is fogom kapni.

### **Hány éves munka van e mögött a teljesítmény mögött?**

Kerek nyolc év telt el azóta, hogy megalakult a Metró Felújítási Projekt Igazgatóság, amelynek a kezdetek óta a tagja vagyok.

### **Említetted, hogy más szakterületen folytatod a munkát. Hová mész át? Milyen kihívások várnak ott?**

Hosszú kitérő után visszatérek oda, ahol a pályafutásom kezdődött a cégnél. A Metró Infrastruktúra Főmérnökség tűzvédelmi

szervezetének, tűzvédelmi feladatainak irányítása, összefogása, koordinálása lesz a feladat, így már nem csak az M3 metróval kell majd foglalkoznom, hanem az M1, M2 és M4 vonalakkal is. Ez egy teljesen új feladat lesz, hiszen most más szemszögből, az üzemeltetői oldalról merülhetnek bele a munkába. Izgatottan várom a megoldandó feladatokat és kihívásokat.

Konyher Mária Terézia

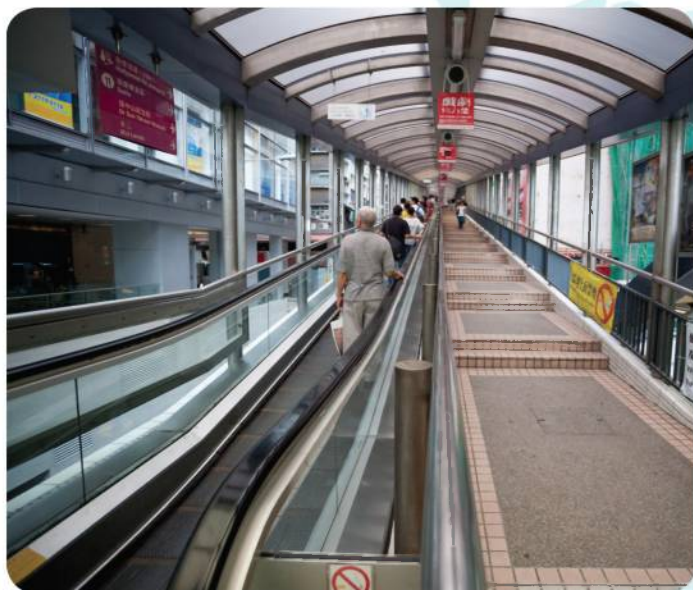
# MOZGÓLÉPCSŐ LEGEK

TOP  
10

Akár lefelé vagy felfelé kell lépcsőzni, egy idő után nagyon fárasztó. Már az 1800-as években keresték a megoldást a gyorsabb és kényelmesebb haladásra. Az első mozgólépcsőt 1893-ban adták át New Yorkban, igaz az még lapos volt. Ebben az időben sok tervezés, kísérletezés zajlott a finomítására, az azóta eltelt több mint 100 évben 83 cm-től 800 méterig, elképesztően sok változatban épültek mozgólépcsők épületen belül és kívül is, a helyi adottságoknak és igényeknek megfelelően. Ezekből gyűjtöttünk össze néhányat!



A legrövidebb mozgólépcső Japánban, Kawasakiban található az Okadaya Mores bevásárlóközpontban: mindössze 83 cm hosszú, 5 lépcsőfokból áll.



A világ leghosszabb kültéri mozgólépcsője a Central–Mid Levels mozgólépcső, amely egy 18 mozgólépcsőből és három mozgójárdából álló rendszer, és Hongkong központi kerületét (Central District) köti össze a Mid-Levels negyeddal. Hossza 800 méter és 135 méter szintkülönbséget hidal át.



Igazi látványosság a világ második leghosszabb mozgólépcsője, amely az Enshi Nemzeti Parkban található és a park látogatóit szállítja. Hossza 688 méter.



A leghosszabb metrós mozgólépcső Szentpéterváron, az Admiralteyskaya állomáson található és 2012-ben épült meg. Hossza 137,4 méter.



Igen látványos érdekessége a kanadai River Rock Casino-nak, hogy 2 db kanyarodó mozgólépcsőn is lehet közlekedni benne.



A norvég kerékpárosok, rolleresek babakocsisok nagy örömeire megépült az első kerékpáros mozgólépcső Trondheim városában, így különösebb erőfeszítés nélkül lehet a hegyre feljutni.



A legmagasabb mozgólépcső Oszakában található az Umeda Sky Building-ben, a 2 felső szint között közlekednek 173 méter magasan, lélegzetelállító kilátást nyújtva.



Spirál-mozgólépcsőt is láthatunk néhány luxusépületben. Ilyenek például a szingapúri Wheelock Place, a szaúdi Jeddah Hilton, a japán Landmark Tower, a Hong Kong-i Times Square bevásárlóközpont, a Las Vegas-i The Forum Shops at Caesars vagy a San Francisco Centre.



Magyarország első mozgólépcsőjét 1931-ben a budapesti Corvin Áruházban helyezték üzembe. [forras.retronom.hu](http://forras.retronom.hu)



Az első magyar épületen kívüli mozgólépcső az Úttörővasút hűvösvölgyi végállomását és a BKV végállomását kötötte össze. 1956-ban épült és 30 fillérért lehetett használni.

# 50 ÉVE KÖZLEKEDNEK AZ M1 SZERELVÉNYEI

1973-BAN ADTÁK ÁT A MEXIKÓI ÚTIG MEGHOSSZABBÍTOTT FÖLDALATTI ÚJ TELEPHELYEL ÉS A MA IS KÖZLEKEDŐ, HÁROMRÉSZES GANZ-SZERELVÉNYEKEL.

A kisérdalatti (Millenniumi Földalatti Vasút, rövidített, szakmai nevén Millfav) forgalma a működés első évtizedeihez képest a század közepére jelentősen megnőtt, a patinás motorkocsikhoz ezért a hatvanas években pótkocsikat kapcsoltak. Mivel ennél nagyobb modernizációra volt szükség a zsúfoltság nélküli utasforgalomhoz, Budapest egyesítésének 100. évfordulójára a teljes vonal felújításáról és új járművek beszerzéséről döntöttek. Ekkor távlati tervekben még a vonal Pestújhegyig történő elvezetése szerepelt az Erzsébet királyné útja alatt, majd továbbvezették volna a földalatti Újpalotáig. Az Európai kontinens első földalatti villamosvonalát – amelyet ma már technikátörténeti mérföldkőnek és a Világörökség részének tekintenek – ugyan végül csak a Mexikói útig hosszabbították meg, de a járművek cseréjére sor került, és új telephelyet is építettek nekik az új végállomásnál.

Maga a vonal a hosszabbítással 4,4 km-es hosszt ért el, és teljes hossza, minden állomása – ekkor létesült a mai Széchenyi-fürdő és Mexikói úti állomás – a föld alá került. A Millfav addig az Állatkert magasságában jött ki a föld alól, és a Széchenyi-fürdő mellett volt a végállomása. Kocsiszint ott nem alakítottak ki, éjszaka az Aréna úti kocsiszinben tárolták a szerelvényeket.

Az új végállomás mellett épített felszíni telephely összekötő vágányt kapott a szomszédos villamosvonalhoz, ahol az új szerelvények próbafutásokat is végeztek, mégpedig utasforgalomban. A Ganz MÁVAG által gyártott csuklós járművek ugyanis tengelytávolságuk és egyéb technikai jellemzőik alapján tulajdonképpen villamosok, de legalábbis közelebb állnak a villamosokhoz, mint a metrókocsikhoz. Így kerülhettek a 62-es villamos vonalára próbaútjaikon, természetesen csak azután, hogy megfelelő méretű áramszedővel látták el őket. Erőről tanúskodik a mellékelt Közlekedési Hírlap cikke, fotója is. Az Örs vezér tér és a Bosnyák tér között feltűnve meglepő látványt nyújtottak az arra közlekedőknek. A próbajáratok



1973. NOVEMBER 29.

BUDAPESTI KÖZLEI

## A próbajáratás zavartalan

— GYORSVASÚTI JELLEGŰ VEZETŐFÜLKE

Mindössze egy hónap van hátra a felújított millenniumi földalatti megnyitásáig. Harminc nap áll rendelkezésre az új járművek bejártására is. A próbajáratán egyszerre csak egy szerelvény közlekedhet, ezért a KPM engedélyezte, hogy — csúcsforgalmi idők kivételével — a Bosnyák tér és Örs vezér tér között, a 62-es villamos vonalán járassák a szerelvényeket. Azt azonban kikötötték, csak úgy, hogy a szerelvényen egyidőben két vezető tartózkodik.

Szombat délelőtt, türelmes várakozás az Örs vezér téren. Egymás után érkeznek a villamosok: 62-es, 69-as, éppen csak a földalatti új szerelvénye nem akar megérkezni. Az egyik 62-es villamos vezetőjéről érdeklődöm, nem látta-e valahol a szerelvényt. A válasza nem valami vigasztaló: — Most nincs kinn, a zuglói kocsiszinben áll. Ott lehet megérkezni.

Mit lehet ilyenkor tenni? Itt az idő. —  
Köszönöm, Földalatti Vezető

hiszen a jó látási viszonyok mellett, a célszerűséget is szemügyre véve, természetesen az-azt is meg kell vizsgálni, aki éppen nem vezet. — Öröm vezetni — mondja Fábrí József —, olyan könnyű és kényelmes.

aztán '73 decemberétől – amikor újra megindult a forgalom a földalatti vonalán – visszakapták az eredeti áramszedőiket és forgalomba állították őket a megújult vonalon, ahol már csak ezek a Ganz szerelvények közlekedtek.

A jármű áramszedőinek kivitele speciális, tekintve az alagút alacsony belmagasságát. Üzemszerűen mindig a hátsó szedő van fent, így egy esetleges szedőtöréskor a sérült alkatrész nem tesz kárt a kocsi többi részében.

A jármű a Ganz-csuklósok speciális, alacsonypadlós változata. Az utastér kialakításakor szempont volt a gyors utascseré. Emiatt sok állóhely és kevés ülőhely található, noha – mivel a kocsik nem átjárhatóak – a csuklóknál lehetőség nyílt egymás mellett 4 szék elhelyezésére is.

A két végállomáson a korszaknak megfelelő, modern központi forgalomirányító rendszert alakítottak ki, amellyel egy pulton végig lehetett követni a szerelvények helyzetét, és befolyásolni a menetközöket szükség esetén. Igaz ugyan, hogy az első napokban, hetekben a forgalmi tapasztalatok nem voltak túl kedvezőek – a menetrend tartása és ezzel párhuzamosan a zsúfoltság még némi gondot okozott –, ám a problémákat kiemelezve és orvosolva csakhamar az utazóközönség kedvenceivé váltak ezek a sárga szerelvények, amelyek a BVVV (Budapesti Villamos Városi Vasút) színét vitték tovább. (Az eredeti Schlick-kocsik fele barna, a másik fele sárga színű volt, mert két társaság, a BVVV és a BKVT osztozott a Millfav vonalán.)

Hradzski Róbert

# CSATLAKOZZ ÉS HOZZ EGY BARÁTOT IS!



A BKV Előre Sc. Szabadidősport Futó- és Triatlon Szakosztályához bárki csatlakozhat nemtől, kortól, erőnlétől függetlenül, minden futni és triatlonozni szerető embert szívesen fogadnak. Olyan is, aki csak most kezdi a mozgást és távolabbi célja a rendszeres sportolás. A tapasztaltabb tagok pedig szívesen adnak tanácsot a kevésbé rutinos, kezdő sportolni vágyó kollégáknak.

További előnyök:

- A futás és a triatlonon keresztül a sportolás népszerűsítése a BKV Zrt-ben.
- Egyéni és csoportos futók és triatlon versenyzők felkészítése, versenynaptárak összeállítása a különböző hazai versenyekre.
- Rendszeres sportolásra ösztönzés, az ülőmunka felváltása, találkozók, együtt sportolás élménye.

- Futással és triatlonnal kapcsolatos tapasztalatok átadása, felkészítő tanácsadás.
- Részvételi lehetőség a klubtaggyűlésen, hiszen minden tag véleménye fontos.

Az évente összeállított versenynaptárban számos Budapesti és vidéki verseny is megtalálható. A Szakosztály több versenyen is képviseltette magát 2023-ban is. Részt vettünk például a Telekom Vivicitta, a Kékes Csúcsfutás, az Ultrabalon, a Bécs-Budapest Szupermaraton, a K&H Mozdulj!, a Wizz Air Budapest futásokon.

A Szakosztályhoz való csatlakozás éves díja 10.000 Ft/fő/év, fél évre 5000 Ft/fő, diákok és nyugdíjasok számára 5000 Ft/fő/év, külsősök számára 14.000 Ft/fő/év.

A tagság előnyei:

- egységes sportmez,

- a versenyek díjának részben, vagy egészben való megtérítése,
- felkészülési csomagok,
- autóbusszal történő kedvezményes utazás lehetőségének biztosítása.

A klubtagsági kártyát virtuálisan küldjük ki a jelentkezőknek az általuk megadott e-mail címre.

A futók a Sport utcai pályát korlátlanul használhatják, öltözőt természetesen biztosítunk a tagok számára.

**Amennyiben felkeltettük érdeklődésed, vagy vannak még kérdéseid a Szakosztállyal kapcsolatban, akkor keresd bizalommal Nagy Mónikát a +13343 melléken, vagy kérdéseid, jelentkezésed küldd el a [futotriatlonsc@bkv.hu](mailto:futotriatlonsc@bkv.hu) e-mail címre.**



## 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 ŐSZI AKCIÓ

BKV dolgozóknak és hozzátartozóinak 2023 október 1-től december 20-ig a tömések és fogkőeltávolítás áraiból kedvezményt biztosítunk készpénzes fizetés esetén!

Rendelőnkben egészségpénztári kártyát és bankkártyát is elfogadunk. Várjuk kedves pácienseinket!"

## MOZGÁSBAN MAGAZIN

A Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság magazinja • [www.bkv.hu](http://www.bkv.hu) • [bkvzrt@bkv.hu](mailto:bkvzrt@bkv.hu) • 2023. ősz

Lapigazgató: Dr. Székelyné Pásztor Erzsébet • A szerkesztőbizottság tagjai: Buday Ágota, Gulán András, Káplár Zsófia, Molnár György, Nagy Mónika, Nemeznovák Zsuzsanna, Szirbek-Gucsi László • Szerzők: Demjén Anikó, Gurubi Gyöngyi, Konyher Mária Terézia, Lajos Lilla Bíborka, Győrfi Judit, Hradszki Róbert, Kárpáthegyi Bálint, 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

**KÖZÖSSÉGI  
KÖLTSÉGVETÉS**



**Döntsünk  
közösén!**

**Szavazz szeptember 30-ig,  
mire fordítson Budapest  
egymilliárd forintot!**



**otlet.budapest.hu**