

MOZGÁSBAN

LVII. ÉVFOLYAM, 2025.

I. SZÁM

110 ÉVE BUSZOSZUNK



KÉT JEGYET EGY CSAPÁSRA!

SIKLÓ + HAJÓ JEGY

NYERJ IDŐT, NYERJ EXTRA ÉLMÉNYT!

Egy sorbanállással vedd meg két élményre kedvezményesen a jegyed!



Budavári Sikló retúrjegy
és BKV hajó:
„hop-on hop-off” körjárat

VITELDÍJAK:

felnőtt: 6500 Ft

3-14 éves korig gyerek: 2500 Ft

A jegy a vásárlástól számított 30 napig érvényes.
Csak bankkártyás fizetés lehetséges!



részletek: www.bkv.hu



Tisztelt Munkatársak, kedves Kollégák!

A téli időszak a karácsonnyal, a szilveszterrel, a fényflotta ünnepi járműveivel sok örömet és szépséget tartogat minden évben mindannyiunk számára. Mégis minden évben várom a magazin első, tavaszi lapszámának megjelenését. Ekkorra már az egyre melegebb és hosszabb nappalok is jelzik, hogy nemcsak a nap-tár szerint kezdődött el egy új esztendő.

Talán nem kell kihangsúlyoznom, anélkül is tudjátok, hogy ki-hívásokkal teli az új év, ami ránk vár. Az elmúlt időszakra vissza-tekintve ez sajnos szinte megszokottnak mondható. Nem titok, hogy az idei sem a megkönnyebbülés éve lesz, hiszen a cégünk életét is befolyásoló világpolitikai helyzet és az előnytelen gaz-dasági környezet idénre sem javult.

Mégis bizakodva tekintek előre. 2025 a tizennegyedik év, aminek a BKV vezetőjeként egy megtisztelő és felelősségteljes szerep-körben futhatok neki. 2012-ben egy rendkívül nehéz gazdasági

helyzetben lévő, hatalmas változáson áteső cég élére neveztek ki. Nem volt könnyű időszak. Egy dolgot azonban nagyon gyorsan megtanultam: BKV-s munkatársaim lojalitását, megbízhatóságát, tetterekészségét a legnagyobb nehézségek sem tudják megtörni. Ez a tudás minden egyes eltelt évvel egyre biztosabbá vált.

Ennek a tudásnak a birtokában az év minden egyes napjának könnyebben vágok neki. Joggal bízhatok benne ugyanis, hogy legnagyobb közös feladatunkat, a főváros közösségi közlekedé-sének üzemeltetését, idén is biztonságosan és kiszámíthatóan el tudjuk látni.

Üdvözlettel,



Bolla Tibor
vezérigazgató

TARTALOM

HÍREK	4
INTERJÚ: GURUBI GYÖNGYI	8
JOGI ESETEK	10
ÓBUDA 55	11
KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG	12
BKV PORTÁL	14
KÖNYVBEMUTATÓ: UTAZGATÓS	16
3M	18

INTERJÚ: FESZTBAUM BÉLA	20
ZÖLDÜLŐ BKV	22
ÉRDEKES KOLLÉGA: A KOBZOS	24
110 ÉVE BUSZÓZUNK	26
TOP 10 RETROPLAKÁT	28
RETRÓ	30



fotó: BKK, Budapest

MÁR ÉLESBEN TESZTELIK AZ ÚJONNAN BESZERZETT BUDAPESTI CAF-VILLAMOST

A korszerű, alacsonypadlós jármű egyelőre utasok nélkül közlekedik. Utasforgalomba akkor állhat, ha kifogástalanul teljesíti a közlekedési hatóságok által előírt ezer kilométeres próbafutást. A villamos annak a korábban megrendelt és folyamatosan gyártás alatt lévő, ötvenegy járműből álló flottának a része, amelynek köszönhetően a jelenlegi harmincről mintegy negyven százalékra növekedhet az alacsonypadlós villamosok aránya a fővárosban.

A gyártó CAF szakemberei a tesztek előtt alaposan átvizsgálták és tesztelték a jármű vezérlőberendezését: többek között a fékberendezést, a klímaberendezést, az ajtók működését vezérlő szoftvereket, és összehangolták ezeket.

Az új járművet a sikeres tesztek, az ezer kilométeres kötelező próbafutás, majd a hatósági vizsga hibátlan teljesítése után adják át a megrendelő BKK-nak, és akkor állhat az utasok szolgálatába. Forgalomba állását követően először tervezetten a dél-pesti vonalakon növekedhet vele az alacsonypadlós villamosok aránya.

A spanyolországi Zaragozában gyártott és ott összeszerelt, 34 méter hosszú villamost a korábrinál nagyobb teljesítményű klímaberendezéssel szerelték fel, kialakítását pedig továbbfejlesztették a Budapesti már jelenleg is közlekedő CAF-okhoz képest. Korszerűbb a karosszériája, ezért megújultak a jármű oldalai, az ajtók és az azokhoz kapcsolódó belső burkolatok.

A megújuló járműállomány lehetőséget ad arra, hogy a jelenleginél több alacsonypadlós szerelvény közlekedjen azokon a vonalakon, ahol már most is járnak, így a jövőben többek között az 1-es, a 14-es, a 42-es, az 50-es és a 69-es vonalán is tovább bővíthet a kényelmes, alacsonypadlós, légkondicionált villamosok száma.

Az ötvenegy új jármű forgalomba helyezésével a tervek szerint a 2-es, a 23-as és a 24-es járatcsaládon, valamint az 51A és a 62-es vonalon is megjelenhetnek a korszerű villamosok, ha a szükséges európai uniós támogatás rendelkezésre áll, és megvalósulnak az új járművek közlekedtetéséhez elengedhetetlen infrastrukturális beruházások.

A flotta utolsó járműve előreláthatólag 2026 végén állhat forgalomba.

Hírek

BÉRMEGÁLLAPODÁS

A január 17-én tartott plenáris ülésen a munkáltatói és munkavállalói oldal képviselői megállapodtak a 2025-ös béremelés mértékéről, megszületett a BKV-s bérmegállapodás, így februárban már emelt összegű bér érkezett a BKV-s dolgozók számlájára.

A megállapodás főbb irányvonalait a Főváros és 15 szakszervezet között létrejött, a Fővárosi Közgyűlés által elfogadott öt évre szóló bér- és foglalkoztatáspolitikai megállapodás határozza meg, és 8+1%-os mértékű emelést tartalmaz. A menedzsment és a szakszervezetek közösen megfogalmazott célja volt az általános, százalékos mértékű béremelés. Ennek megfelelően 2025-ben 8%-kal emelkedik a BKV-s munkavállalók alapbére. A plusz 1% ezen felül egyebek mellett rendelkezik a Budapest pótlék, valamint a munkavállalóknak kifizetett év végi utalvány összegének emeléséről, és a BKV-nál munkával eltöltött éveket jutalmazó senioritási rendszer fenntartásáról.

HÓNAP/ÉV DOLGOZÓJA PROGRAMOT INDÍT AVÜI

A Vasúti Üzemeltetési Igazgatóságon idén elindult a Hónap/Év dolgozója Program, ami a legkiemelkedőbb kollégákat jutalmazza havi rendszerességgel.

Díjazott lehet bármely nem vezető beosztású dolgozó a VÜI berkein belül, aki kimagasló teljesítményével, segítőkészségével, tudásával hozzájárul a közösségünk sikeréhez – legyen szó járművezetőről, karbantartóról vagy irodai dolgozóról. Az elismert Hónap Dolgozója díjazásban részesült munkatársak közül kerül ki év végén az Év Dolgozója. Hasonló programot az ATÜI is működtet, mely 2017 decemberében került bevezetésre több lépcsőben.



MÁRCIUSTÓL KOMBINÁLT BKK-JEGY A BUDAVÁRI SIKLÓRA ÉS A KÖRJÁRATI HAJÓKRA

Március elsejétől új, kedvező árú kombinált jeggyel is utazhatnak az UNESCO világörökség listáján szereplő Budavári Siklón és a különleges budapesti panorámát kínáló BKK körjáratú hajókon a főváros látnivalói iránt érdeklődők.

A Budavári Sikló, eredeti nevén Budai Hegypálya 1870-ben, 155 éve kezdte meg működését. A 2021 augusztusa és 2022 februárja között zajlott teljes körű pálya- és járműrekonstrukciónak köszönhetően a jó ideje elektromos motorokkal hajtott Sikló megfelel a legszigorúbb műszaki és balesetvédelmi követelményeknek, és a kocsik hibátlan esztétikával elevenítik meg az elmúlt korok hangulatait.

A hazai és külföldi turisták által egyaránt kedvelt Sikló alsó, Clark Ádám téri állomása könnyű sétával megközelíthető a BKK Várkert Bazár kikötőjéből. A BKK körjáratú hajói 2024 nyara óta közlekednek a Kossuth Lajos tér és a Petőfi tér között, és Budapest belvárosán körbehajózva egyedi szemszögből mutatják meg a főváros csodálatos látványát, történelmi helyszíneit, kiemelkedő építészeti alkotásait. A körjárat megáll a Margitsziget Centenárium emlékmű, a Batthyány tér, valamint a Várkert bazár kikötőjében, és hop on, hop off jelleggel jár azok között.

Március elsejétől a két népszerű szolgáltatás egy kombinált jeggyel is igénybe vehető az alábbiak szerint:

Jegyárak:

- Teljes árú Sikló retúrjegy + Hajó (körjárat) jegy: 6.500 Ft
- Kedvezményes árú (3-14 éves korig) Sikló retúrjegy + Hajó (körjárat) jegy: 2.500 Ft

A jegyeket a Sikló alsó és felső állomásának pénztáraiban, illetve a hajók fedélzetén lehet megvásárolni kizárólag bankkártyás fizetéssel, és a BKK esti sétajárataira nem érvényesek. A jegyek harminc napig felhasználhatók, így annak sem kell aggódnia, akinek a sok látnivaló miatt nem fér bele egyetlen napba a siklózás és a dunai hajózás.

AKADÁLYMENTESSÉ VÁLHAT AZ M2-ES METRÓVONAL IS

Megkezdődhetnek a hivatalos tárgyalások a Magyar Fejlesztési Bankkal és az Európai Beruházási Bankkal (EIB), miután a Fővárosi Közgyűlés február 26-i ülésén támogatta, hogy a BKK a fejlesztési finanszírozásához hitelkeret-megállapodást előkészítő egyeztetéseket folytasson. A tervek szerint ebből a forrásból valósulhat meg – egyebek mellett – az M2-es metróvonal teljes akadálymentesítése és az M1-es metró tovább nem halasztható, több mint ötven éves szerelvényeinek cseréje.

A projektben a 8 ferdelift beépítése mellett 27 db korszerűtlen mozgólépcső új, korszerű, energiahatékony berendezésekre történő cseréje is megvalósulna. A BKK számításai szerint a többségében több mint ötvenéves szerelvények cseréjével mintegy 30-42 százalékos energiamegtakarítás érhető el, ami éves szinten 60-90 millió forint energiaköltség-megtakarítást jelent. A teljes akadálymentesítés és az energiahatékonysági felújítás aktuálisan becsült összköltsége mintegy 21 milliárd forint.

A Millenniumi Földalatti Vasút (M1) Budapest első metróvonal, 1896-os megnyitásával ez volt a kontinentális Európa első földalatti vasútvonal. A több mint ötvenéves szerelvények cseréje mára elengedhetetlenné vált. A BKK már elkészítette azokat a dokumentumokat, amelyekkel – ha rendelkezésre áll a beruházáshoz szükséges forrás – elindítható az új jármű tervezésére, prototípus- és sorozatgyártására vonatkozó közbeszerzési eljárás. Az elvi előzetes típusengedélyhez tartozó műszaki leírásban a jármű számos paraméterét rögzítették, az új szerelvények légkondicionáltak, a mostaninál tágasabbak, nagyobb befogadóképességűek és halkabbak lesznek. A projekt becsült költsége 45 milliárd forint.

Bolla Tibor vezérigazgató a közgyűlés után elmondta: a BKK megtette a szükséges előkészületeket, így megkezdődhetnek az egyeztetések a pénzügyekkel. A beruházási források csökkenése miatt a Társaság alternatív megoldásokat dolgozott ki, hogy a tervezett fejlesztéseit megvalósíthassa. Ezek egyike a mostani hitelkonstrukció.

Ha az eredményes tárgyalások után a konkrét hitelkonstrukció a BKK rendelkezésére áll, a hitelfelvételhez újabb közgyűlési jóváhagyás, valamint – a gazdasági stabilitásról szóló törvény értelmében – kormányzati engedély is szükséges lesz.



DIGITÁLIS KIJELEZŐKET KAPNAK A VILLAMOSOK A PESTI FONÓDÓN

Digitális kijelzőkre cseréli a 2-es, a 2B és a 23-as pesti fonódó villamosvonalakon közlekedő korszerűsített KCSV típusú villamosok műanyag oldaltábláit a BKK és a BKK. A járművek a világ egyik legszebb és turisták által legkedveltebb villamosvonalán haladnak, gyönyörű panorámát nyújtva Budapest látványosságaira.

A forgalomból kivont buszokból újrabezárított elektronikus kijelzők kiváló állapotban vannak és minden igényt kielégítenek. Ez a megoldás költséghatékony, környezetbarát, emellett modernizálja az utastájékoztatót is. Az új digitális kijelzők nagy előnye, hogy a tartalom dinamikus, azonnal frissíthető, szemben a műanyag táblákkal, amelyek gyártása és cseréje időigényes és költséges. Az új rendszer nemcsak az utasok tájékozódását segíti, hanem a járművezetők és a telephelyi dolgozók munkáját is megkönnyíti: megszűnnek a táblázással kapcsolatos feladatok, és a villamosok bármelyik más vonalon is forgalomba állhatnak.

MAGYAR KULTÚRA NAPJAA METRÓBAN

A BKV, a BKK, valamint a Ferencvárosi Művelődési Központ és Intézményei közötti összefogásnak köszönhetően január 22-én ingyenes mini koncertek, táncelőadások, flashmobok várták az utasokat több metróállomáson. Fellépett – többek között – a Bartók Táncgyűttes, Vázsolyi János szaxofonos, Lovas Juci és a Frász, valamint az All In Circus Company. A Magyar Kultúra Napját 1989 óta ünneplik Magyarországon január 22-én, annak emlékére, hogy Kölcsey Ferenc 1823-ban ezen a napon tisztázta le és jelölte meg dátummal a Himnusz kéziratát. A BKV már hagyományosan a Ferencvárosi Önkormányzattal és a BKK közösen vett részt a rendezvénysorozaton, és hívja fel a figyelmet a magyar kultúra értékeire és fontosságára.



IDÉN IS SIKERESEK A BKV-S FUTÓK

Az év eleji időszak sem telt el futóteljesítmény nélkül. A BKV Futó és Triathlon Szakosztály tagja, Jangel Mátyás részt vett a Garmin WTF Cold 12 km-es futóversenyén a Normafán. A táv sikeres teljesítéséhez szívből gratulálunk.



HAMAROSAN MEGKEZDŐDHET AZ ÚJ BKV-BUSZOK GYÁRTÁSA

Az utasigényeket tökéletesen kielégítő belső kialakításról és az elektronikus rendszerek funkcióiról is egyeztettek a BKV szakemberei a cég új maximidi buszainak kivitelezőjével Mannheimben a gyártás megkezdése előtt. A Mercedes-Benz Citaro K autóbuszok tartós bérletéről tavaly novemberben kötött szerződést a fővárosi közlekedési társaság.

A BKV flottájába érkező 65 darab új maximidi busz a kor elvárásainak megfelelő felszereltséggel, ergonomikus utasterrel, fedélzeti kamerával és korszerű, az átszállási kapcsolatokat is mutató utastájékoztató rendszerrel rendelkezik majd. Az utasok kényelmét szolgálja az ülésekénél elhelyezett USB-töltő csatlakozási lehetőség is. A buszok alacsony padlósak és klimatizáltak, a külső- és az utaster-világítást pedig energia-takarékos LED-ek biztosítják. A BlueTEC EURO VI-E környezetvédelmi osztályba sorolt korszerű, 7,7 liter hengerűrtartalmú motornak köszönhetően átlagfogyasztásuk és ezáltal a környezeti terhelésük alacsony.

Bolla Tibor vezérigazgató a fejlesztésről elmondta: az érkező járművek forgalomba állítása jelentős mérföldkő a BKV flottaifiataltási programjában. Ezzel az újabb járműcserével az autóbusz-állomány mintegy 8 százaléka korszerűsödik méghozzá esztétikailag, műszakilag és utaskomfort tekintetében is az aktuális elvárásokat kielégítő darabokkal.

A mannheimi látogatáson több dizájnnal és funkcionalitással kapcsolatos részlet tisztáztak a BKV és a Mercedes-Benz szakemberei. Egyebek mellett meghatározták a kapaszkodók, a jegykezelő automaták és a le- és szállásjelzők számát és helyét, a járművezető-fülke műszerfalán található kapcsolók pontos működési elvét, szerepét, valamint kisebb karosszéria- és burkolati elemek színét, fényezését. A megbeszélés kiemelten fontos célja volt, hogy a járművek elektronikus fedélzeti eszközei – különösen az utasszámláló – „Budapest specifikus módon” tudjanak kommunikálni a FUTÁR rendszerrel, illetve mindenben megfeleljenek annak speciális műszaki kritériumrendszerének.

Az új Mercedes-Benz Citaro K érkezése az asszisztens járműrendszerek elterjedésének is utat nyit. Ennek köszönhetően az utasteret és a forgalmat figyelő kamerákon túl a holttérfelügyelő, a gumiabroncsok nyomását mérő, a járművezető éberségét figyelő, a táblafelismerő valamint a gyalogosok és kerékpárosok jelenlétére figyelmeztető rendszerek is növelik a biztonságot.

A 65 db (+20 db opció) maximidi méretű autóbusz tartós bérletéről tavaly novemberben írt alá szerződést a BKV Zrt. a Truck-Trailer & Parts Kft.-vel. A megállapodás 96 hónapra szól és további 24 hónappal meghosszabbítható.

MENTŐKUTYÁSOKNÁL KEL ÚJ ÉLETRE EGY IKARUS 435-ÖS

Adományként a Jászberényi Mentőkutyás Szolgálatnál kiképzőjárműként folytatja pályafutását egy Ikarus 435-ös, hozzájárulva a mentőkutyák felkészítéséhez és a bevetésekre való felkészüléshez.

A Magyarországon valaha közlekedett járművek, különösen az Ikarus márka járműveinek megmentésével és restaurálásával 2001 óta foglalkozó Beaver Tradition 2025. február végén egy különleges adományt nyújtott át a jászberényi önkénteseknek: egy 1995-ben gyártott Ikarus 435-ös típusú csuklós autóbust, ami kerek harminc éve gördült le a mátyásföldi gyártósorról.

A jármű a főváros különböző autóbusz-vonalain teljesített szolgálatot BPI-172 rendszámmal, majd a BKV flottájának korszerűsítése keretében átfogó felújításon esett át. A modernizálás során sötétített ablaküvegeket kapott, ami nemcsak esztétikai, hanem kényelmi szempontból is előnyt jelentett az utasoknak. A járművezetők munkakörülményeinek javítása érdekében sofőrklímát szereltek be, valamint LED-es külső és belső utastájékoztató kijelző-rendszerrel látták el. Az Ikarus 435-öst DAF LT 195 L típusú motor hajtja, ZF 4HP 590 automata sebességváltóval párosítva, amelyek az erős teljesítmény mellett gazdaságos üzemelést tettek lehetővé.

Az adományozás nem csupán egy régi, jól ismert jármű tiszteletéről szól, hanem arról is, hogy a múltat a jövő szolgálatába állítjuk. A Mentőkutyás Szolgálat már most is rendelkezik helikopterrel és vasúti kocsival a mentési szimulációkhoz, azonban egy csuklósbusz mindeddig hiányzott az eszközparkjukból. A csapat kitakarítva adta át a járművet a jászberényi szervezetnek, ahová vontatva érkezett. Hivatalosan pedig három nappal később mutatták be.



PATINÁS IKARUS 30-AST MENTETT MEG A KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM

A jármű a márka egyik legidősebb példánya, muzeológiai értéke pedig kiemelkedően nagy, mivel csupán négy üzemképes Ikarus 30-as létezik a világon.

Az Ikarus 30-as autóbuszok voltak az elsők, amelyeket már Ikarus márkanévvel és a jól ismert szárnyas logóval gyártottak. 1951 és 1963 között szolgáltak forgalomban, példányai ma már rendkívül ritkák. A Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum (MMKM) flottájának új járműve első alkalommal a Lánchíd és a Kossuth Múzeumhajó szomszédságában mutatkozott be.

Schneller Domonkos, az MMKM főigazgatója kiemelten fontos küldetésnek tartja, hogy a múzeum gyűjteménye minél több olyan hazai gyártású járművet őrizzen meg az utókornak, amelyek reprezentatív és esztétikus példányai közlekedéstörténetünknek és műszaki fejlődésünknek. Az Ikarus 30-as autóbusz oltalom alá vételével, valamint a múzeum által megkezdett restaurálással országunk ipari öröksége gazdagodik.

1951-ben az Ikarus 30-as volt a világhírű magyar gyár első, önhordó vázszerkezetű, városi-távolsági autóbustípusa, amelynek sorozatgyártása a bemutatás után azonnal megindult. Hét év alatt több mint háromezret gyártottak belőle, amelyek a világ számos országában bizonyítottak; az új gyártmányoknak csupán egyharmada állt forgalomba hazánkban. A budapesti forgalomban 1960-tól a pótkocsis szerelvények helyét a Fővárosi Autóbuszüzem műhelyében leselejtezett autóbuszokból kialakított csuklós autóbuszok, majd később az Ikarus 180-as csuklós autóbuszok vették át.

Az MMKM Ikarus 30-asa 1953-ban gördült ki a mátyásföldi gyár kapuján, majd 1977-ig szolgált forgalomban: először a Magyar Honvédség égisze alatt, később az Állami Építőipari Vállalat flottájában. Karosszériáját vélhetően az első nagyjavításkor átépítették, a tetőablakokat megszüntették. A műtárgy muzeológiai értéke kiemelkedően nagy, mivel csupán négy üzemképes Ikarus 30-as található a világon. A jármű ugyan üzemképes, de még restaurálás előtt áll.

ISMEREK EGY CÉGET, AMINEK JÓ HÍRÉT KELL KELTENEM!

- MONDJA INTERJÚNKBAN GURUBI GYÖNGYI. A TÁRSASÁGI KAPCSOLATOK IRODA IDÉN KINEVEZETT IRODAVEZETŐJÉVEL A CÉG KÜLSŐ ÉS BELSŐ KOMMUNIKÁCIÓS FELADATAIRÓL, LEHETŐSÉGEIRŐL, A KÖZÖSSÉGI MÉDIA KIHÍVÁSAIRÓL, TARTALOMGYÁRTÁSRÓL ÉS TERMÉSZETESEN A BKV JÓHÍRÉRŐL BESZÉLGETTÜNK.

25 évet dolgoztál a médiában, egyebek mellett hírszerkesztőként, a kommunikáció a szakmád. A Társasági Kapcsolatok Iroda (TKI) ügyfélszolgálati, belső kommunikációs és protokoll feladatokat is ellát. Ezeken a területeken hogyan tudod a korábbi szakmai tapasztalatokat kamatoztatni?

A BKV előtt csak egy része volt a munkámnak a TV és a híradózás. Néhány évvel ezelőtt vezettem egy 70 fős csapatot, a közszolgálati adók akadálymentesítését végeztük, azaz hét csatorna adását feliratoztuk 0-24-ben. Ez a munkám együtt járt a külsős és belsős kollégák munkaszervezésével, közbeszerzések levezénylésével, szerződéskötésekkel is. A munkatársak között egy erős belső kommunikációt is vinnem kellett. Tehát a televízióban nemcsak tartalmi, hanem szervezeti és stratégiai feladataim is voltak, sőt, igazából a híradó szerkesztésének is csak egy része volt maga a hírszerkesztés, a másik feladat a logisztikai volt, a stábok irányítása. Mostani kinevezésem előtt 2023-tól két évig a sajtócsoport vezetőjeként dolgoztam a BKV-nál. Ebből a pozícióból valamennyire beleláttam a TKI teljes működésébe. Mélyebben persze csak most kezdek megismerkedni például az ügyfélszolgálat munkájával, amiről már most látom, hogy olyan mértékű, amit sokan nem is gondolnának. Csak néhány szám: 50 ezer tétel érkezik egy év alatt a talált tárgy kezelőséghez. Nagyjából 12 ezer emailt, 7 ezer bejelentést kezelnek ahhoz, hogy ezeket a tárgyakat vissza tudják juttatni a tulajdonosaiknak.

Milyen élményeket, benyomásokat szereztléd eddig a BKV-ról?

Az elmúlt két évben sokat jártam a telephelyeken nyílt napokon, külső és belső szervezésű forgatásokon. Őszinte csodálattal néztem,



hogy például a felsővezeték szerelők mínusz húszban és plusz negyvenben is micsoda melót tesznek le az asztalra. Egy teszthezemen kicsit bepillanthattam a járművezetők munkájába is, akiket ezek után még inkább tisztelek, ahogy a délutáni csúcsban közlekednek Budapesten. Minél jobban megismerem a céget belülről, annál jobban úgy látom, hogy a BKV egy kommunikációs aranybánya. Ha csak azt megmutatjuk a különböző felületeinken, hogy

milyen szaktudású emberek dolgoznak itt, már azzal növelhetjük a cég pozitív megítélését.

Ezzel vissza is érkeztünk a konkrét szakmai kérdésekhez. A rossz gazdasági környezet, konkrétan a pénzühiány nem akadályozza meg ezt a „be-mutatkozást”?

Azzal főzünk, amink van. Kiemelt helyzetekben tudunk külső partnerhez fordulni. Tavaly is profi operatőr segítségével mutattuk meg,

hogyan, milyen munkával járunk hozzá az árvízi védekezéshez. A jelenlegi forráshiányos helyzetben azonban nem tartozunk azok közé a cégek közé, amelyek rendszeresen ügynökségekkel, profi stábokkal, reklámszakemberekkel dolgozhatnak. Tehetséges kollégáim azonban vannak, akiknek a kreativitására eddig is lehetett számítani és ezután is számítok. A megváltozott céges, illetve társadalmi kommunikációs környezet is kedvez nekünk. A nyomtatott sajtó és a hagyományos televíziózás helyett már rég előtérbe kerültek a közösségimédia-felületek. Lassan 10 millió tartalomgyártó országa leszünk, professzionális, nagy forrásigényű technikai háttér nélkül is rengeteg emberhez el lehet juttatni tartalmakat.

Egy nem profitorientált vállalatnak is van helye mondjuk a TikTok-on?

Abszolút. Egy jól sikerült rövid videó akár a közösségi közlekedés használatára is tud ösztönözni. Meglévő utasainkkal pedig jobb partneri viszonyt lehet kialakítani, ha egy-egy „szépen szólva” edukáló videó hatására megértik, hogy milyen és mekkora munka áll annak háttérben, hogy reggel hatkor fel tudjanak szállni a metróra. A kommentelési lehetőséget kihasználva szerintem az interakciót is erősíteni lehetne. Hogy mindez nem légből kapott, mutatja például a 2023-as járművezetői versenyről készült videó, amit az egyik kollégám egy mobiltelefonnal készített, és már 1,3 millió megletekintés felett jár. Az előbb említett árvízi videókból is volt olyan, ami 750 ezres nézettséget ért el a Facebookon, ami egyébként szintén elég jó szám. Összefoglalva, az erős tartalomra kell most helyeznünk a hangsúlyt a technikai megvalósítás helyett. A céggel kapcsolatos hívszavakat konkréttá kell tenni. Ha azt mondjuk, hogy biztonságos a BKV által nyújtott szolgáltatás, mutassunk meg egy munkafolyamatot, ami ezt az állítást erősíti. Vagy, ha azt mondjuk, hogy a cég környezetbarát és fenntartható módon üzemel, akkor mutassuk meg



például a vízviszaforgató járműmosó berendezéseinket, és folytathatnám a sort. Ezúton is szeretném felhívni a kollégáim figyelmét, hogy keressenek minket bizalommal, ha valakinek olyan ötlete van, amiről azt gondolja, hogy akár külső, akár a belső kommunikációban hírértékű. Nem állítom, hogy mindenre igent fogunk mondani, de az ötleteket, információkat szívesen vesszük. És ugyanígy, ha valaki céges szinten mondjuk grafikai vagy protokolláris, rendezvényszervezési feladattal szembesül, szintén forduljon hozzánk, mert ez mind a mi kompetenciánk, és ezekben a témákban együtt tudunk működni a különböző szakterületekkel.

Ezzel el is érteztünk a belső kommunikációhoz, ami egy tízezres cég életben fontos témakör. Itt mik az elsődleges célok?

Arra kell törekednünk, hogy a kollégákhoz eljusson minden olyan információ, ami a napi munkavégzésüket, vagy a munkán kívüli, de a vállalathoz kötődő életüket érinti, mint például a céges üdülési vagy sportolási lehetőségek. És tájékoztatnunk kell őket a BKV-val kapcsolatos fontosabb hírekről is. Különböző bejáratott csatornáink vannak erre, az emailtől

a telephelyi plakátzásig. És hamarosan egy újabb felület is rendelkezésre áll majd, az Informatikai Főosztály elkészítette a BKV Portált, amellyel hamarosan találkozhatnak a kollégák. Most például az IT-vel és a humán szakterülettel közösen dolgozunk ennek a bevezetésén.

Az interjú végén megkérdezhetem, hogy személyesen mit tartasz a legmotiválóbbnak a kinevezésedben?

Amikor eldöntöttem, hogy újságíró leszek, tudtam, hogy híradózni szeretnék. Végigjártam a ranglétrát, de viszonylag fiatalon kaptam meg a lehetőséget, hogy a „félnyolcas” híradót szerkeszthessem. Hét év után szálltam ki abból a székből, az újabb feladatokért azonban nem tudtam annyira lelkesedni, mint a híradóért. Az elmúlt két év alatt újra éreztem ugyanazt a lelkesedést, motivál, hogy minél többet meg tudjak mutatni a BKV-ból, minél több emberhez el tudjam juttatni azt, amit ez a cég képvisel. A közösségi közlekedést is nap mint nap használom, mert azt gondolom, ha beszélek róla, akkor ismernem is kell. Amit előbb elmondtam az edukációról, azt személyesen is megtapasztaltam. Másképpen szálllok fel a négyes-hatosra, amióta ismerem a működés hátterét, máshogy nézek egy járművezetőre, amióta jobban ismerem a munkáját. Kicsit hasonlóan élem meg a szerepemet a híradós munkámhoz, ahol az volt a cél, hogy egy adott információt lefordítsunk úgy, hogy mindenki megértse, miről szól az a hír. Most ismerek egy céget, és annak a működését kell „lefordítanom”, annak a jó hírért kell keltenem.

Kárpáthegyi Bálint



Jog eset:

Előző lapszámunkban bemutattuk az ingatlanvásárlás árverés útján történő megvásárlásához kapcsolódó előnyöket, jelen cikkünkben összefoglaljuk, hogy mely feltételek fennállása esetén lehet az ingatlant árverésen kívül értékesíteni.

Válasz:

Amennyiben egy végrehajtás során az adós a végrehajtó felé fizet, az árverés elmaradhat és a végrehajtás felfüggeszthető. Ilyenkor az ingatlan árverésen kívüli értékesítésére kerülhet sor. Ebben az esetben a végrehajtó a befolyt összeget felosztja a hitelezők között, és ha a tartozás teljes mértékben rendezésre kerül, akkor az árverés leállítható. Ha a tartozás egy részét sikerül rendezni, előfordulhat, hogy a végrehajtó újabb kifizetési határidőt ad az adósnak, lehetőséget biztosítva ezzel a tartozásának további rendezésére.

Előállhat olyan helyzet is, amikor az ingatlan nem kel el az árverésen, így a végrehajtó indíthat egy tárgyalásos értékesítést. Ez egy olyan eljárás, amely során az ingatlan értékesítésére közvetlen tárgyalások révén kerülhet sor. A végrehajtó ezáltal lehetőséget biztosít arra, hogy az ingatlan piaci áron vagy annál alacsonyabb áron kerüljön eladásra anélkül, hogy újabb árverést kellene tartani. Erre akkor kerül sor, ha az árverés első körben nem vezetett eredményre, vagy az ingatlan piaci értéke jelentősen csökkent volna. Ebben az esetben a végrehajtó az ingatlan iránt érdeklődőkkel tárgyalásokat folytathat, és a legjobb ajánlatot tevő vevővel szerződést köthet. Az ingatlan így gyorsabban értékesíthető, miközben az adós és a hitelezők is jobb feltételekhez juthatnak, mint egy újabb árverésen.

Egy másik lehetőség az ingatlan árverésen kívüli értékesítésére a hitelezőkkel kötött egyezség. Amennyiben az adós és a hitelezők ebben megegyeznek, akkor az ingatlan árverésen kívül is eladható. Ezt a megoldást sokszor a hitelezők is támogatják, mert elkerülhetik a hosszadalmas és költséges árverést, miközben az adós számára is kedvezőbb lehet, ha sikerül a tartozást rendezni anélkül, hogy az ingatlant árverésen értékesítenék. Az egyezség során a felek meghatározzák az ingatlan eladási árát, a fizetési feltételeket, valamint azt is, hogy milyen arányban osztoznak a hitelezők a behajtott összegből. Ha az értékesítésből befolyó vételárból a végrehajtási eljárás költsége és valamennyi végrehajtást kérő követelése előreláthatólag kielégíthető, az árverésen kívüli eladáshoz nem szükséges a végrehajtást kérők beleegyezése. Ebben az esetben a végrehajtó az ingatlant az adós által megjelölt személynek



JOGI ESETEK

A JOGSEGÉLYSZOLGÁLATRÓL

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

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

az adós által meghatározott értéken adja el. Ha az ingatlanra vonatkozólag más érdekeltnek az ingatlannyilvántartásba bejegyzett joga van (például tulajdonjog vagy jelzálogjog), az árverésen kívüli eladáshoz az ő beleegyezése szükséges.

A teljesség érdekében megjegyezzük, hogy bizonyos esetekben a jogszabályok is lehetővé teszik az árverés elmaradását és a közvetlen értékesítést, például akkor, ha az ingatlan értékesítése árverésen nem lenne gazdaságos vagy az árverés költségei meghaladnák a várható bevételt. Ezen túl előfordulhat, hogy a végrehajtó a piaci helyzet alapján úgy dönt, hogy az ingatlan értékesítése árverésen kívül célszerűbb; így például, ha az ingatlan állapota vagy egyéb körülmények miatt nem valószínű, hogy az árverés sikeres lenne, a végrehajtó olyan eljárást indíthat, amely lehetővé teszi az ingatlan közvetlen értékesítését. Emellett az árverés sikertelensége után is lehetőség van arra, hogy az ingatlant egy alacsonyabb áron értékesítsék, ha ez biztosítja az adós tartozásának rendezését. Ez különösen akkor történhet meg, ha a végrehajtási költségek és a várható bevétel közötti különbség meghaladja azt az összeget, amelyet árverésen elérhetnének.

Főszabály szerint az ingatlan az árverés megkezdéséig adható el árverésen kívül. Amennyiben az árverési folyamat elindult (a vételi ajánlatot a licitnaplóban közzétették), erre már csak akkor van lehetőség, ha a felajánlott vételár magasabb a közzétett vételi ajánlat összegénél, vagy ha az árverésen kívüli eladáshoz a hitelezők beleegyezése nem szükséges (a fentiekben írtaknak megfelelően), ez utóbbi esetben a közzétett vételi ajánlattal megegyező vagy annál alacsonyabb vételáron is lehetőség van az értékesítésre.

Összegezve a fentieket, az ingatlan árverésen kívüli értékesítésének lehetőségei többnyire a végrehajtó döntésén, a hitelezők közötti megegyezésén, az adós fizetési képességén, valamint a jogszabályi rendelkezéseken alapulnak. Az árverés elmaradásának egyik fő célja a költségek minimalizálása és a gyorsabb, kedvezőbb eladás biztosítása, hogy minden fél, beleértve az adóst és a hitelezőket egyaránt, az árverésen történő eladáshoz képest előnyösebb helyzetbe kerülhessenek.

Jogi Iroda

55 ÉVES A KÖZÖSSÉGI ÉLET OTTHONA, AZ ÓBUDAI AUTÓBUSZGARÁZS

IDÉN 55 ÉVES LETT AZ ÓBUDAI AUTÓBUSZGARÁZS, MAJDNEM EGYIDŐS VÁLLALATUNKKAL. 1970. JANUÁR 14-ÉN ADTÁK ÁT A TELEPHELYET, AMI AZÓTA IS KIEMELT SZEREPE TÖLT BE A BKV, VALAMINT A FŐVÁROS ÉLETÉBEN.



Így kezdődött minden

Még 1965-ben fogalmazódott meg egy új létesítmény ötlete, amire az autóbuszok forgalmának folyamatos növekedése miatt volt szükség, valamint így gazdaságosabb lehetett Budapest északi területeinek kiszolgálása is. A tervezői, majd az építési munkák befejeztével 1970. január 14-én adták át a vállalat legújabb autóbuszgarázsát.

Érdekesség, hogy 1975-re a buszállomány több mint felét az Ikarus 200-as típus tette ki, 1980-ra pedig már az összes használatban lévő autóbusz Ikarus 200-as volt, és ekkor már valamennyi jármű automata sebességváltóval rendelkezett. Néhány évvel később a telephely méretét 12 000 m²-re bővítették, ami így akár 350 darab jármű tárolására is alkalmassá vált. 1987-ben a járműállomány jelentős változáson esett át: ezek mind a környezetvédelmet szem

előtt tartó fejlesztések voltak, amikre a mai napig nagy hangsúlyt fektetünk.

Az autóbuszgarázs napjainkban

2000-ben bezárták a Belvárosi Autóbusz Üzemigazgatóságot, és dolgozóit, valamint az üzemeltetése alá tartozó vonalakat a már meglévő garázsok között osztották szét, így az Óbudai Autóbuszgarázs is bővíthetett. Ebben az évben született meg a Pesti – és Budai Autóbusz Üzemigazgatóság. 2010-ben vezették be az elsőajtós felszállás rendszerét, ami a mai napig jelen van a fővárosi közlekedésben. Az Óbudai Autóbuszgarázs élete során több fejlesztésen és fejlődésen esett át, hogy mára már a lehető legjobban szolgálja ki a budapesti autóbuszközlekedést.

Azonban nem csak a közlekedésben, de a BKV közösségi életében is nagy szerep jut az autó-

A telephely alapterülete 72 000 m² volt, amiből 12 500 m²-t építettek be, 35 darab javító álláshellyel, 2 darab diagnosztikai sorral és 1 darab gépi karosszériamosóval.

A garázst eredetileg 250 autóbusz fenntartására, üzemeltetésére és tárolására tervezték.

Az induló évben az Ikarus 180-as, 556-os és a 620-as autóbuszok teljesítménye elérte a 9927 millió kilométert. Ezt követően 1971-ben indult be a 104-es, a 106-os, és a 122-es gyorsjárat, év végén pedig

bemutatták az Ikarus 260-as és 280-as típusokat is.

buszgaráznak. Több gyereknapnak, szakmai napnak és nyílt napnak adott már otthont a telephely, amely napok során nemcsak az autóbuszgarázs működésével ismerkedhetett meg a nagyközönség, hanem szórakoztató és érdekes programok is várták az autóbusz-közlekedés szerelmeseit – és ez a jövőben sem lesz másképp. Az itt dolgozó munkatársak (is) mindig készségesen fogadják új ötleteinket, javaslatainkat, amiket nagy lelkesedéssel hajtanak végre – ezúton is köszönjük nekik!

Farkas Dóra



NO MEGÁLLJ CSAK!

AZ ÉLET MINDEN TERÜLETÉN JELENNEK MEG ÚJ TRENDEK, ÚJ SZOKÁSOK, BÁR EZEK NEM MINDIG VÁLNAK A JAVUNKRA. A KÖZLEKEDÉST IS UTOLÉRTE EGY ÚJ DIVAT: A BÜNTETŐFÉKEZÉS.



Büntetőfékezés a hétköznapi neve egy igen veszélyes közlekedési manővernek: olyan veszélyes viselkedési forma, amelynek során azért fékez egy járművezető szándékosan és hirtelen, hogy a mögötte haladó jármű vezetőjét meglepje, vagy vészfékezésre kényszerítse. A háttérben gyakran közúti agresszió, frusztráció vagy bosszúvágy áll. Előfordulhat, hogy a vezető úgy érzi, igazságtalanság érte más sofőrök részéről, és ezen a módon próbálja "megbüntetni" őket. Az ilyen típusú viselkedés azonban súlyosan veszélyezteti mindkét fél biztonságát, valamint a közlekedés többi résztvevőjét is.

A büntetőfékezés nemcsak erkölcsileg megkérdőjelezhető, hanem jogilag is szankcionálható. A Büntető Törvénykönyv külön magatartási formaként foglalkozik ezzel a viselkedéssel, jogi megnevezése a közúti veszélyeztetés. Aki a közúti közlekedés szabályainak megszegésével közúton vagy közforgalom előtt el nem zárt magánúton, más vagy mások életét vagy testi épségét közvetlen veszélynek teszi ki, büntetett miatt három évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő. A büntetési tétel azonban tovább emelkedhet a cselekmény eredményének súlyosságával.

A büntetés egy évtől öt évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény súlyos testi sértést, két évtől nyolc évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény maradandó fogyatékosságot, súlyos egészségromlást vagy tömegszerencsétlenséget okoz. Öt évtől tíz évig terjedő a szabadságvesztés, ha a bűncselekmény halált, továbbá öt évtől tizenöt évig terjedő a szabadságvesztés, ha a bűncselekmény kettőnél több ember

halálát okozza, vagy halálos tömegszerencsétlenséget okoz.

Az egyre több járműre felszerelt fedélzeti kamerák segít kiszűrni – és talán visszaszorítani is – az ilyen típusú bűncselekményt, de abban az esetben, ha nem történik személyi sérülés és/vagy vagyoni kár, akkor egyik fél sem jelenti az ügyet, így sokszor nehéz tetten érni a jelenséget.

Vannak olyan helyzetek, amikor az eseményben vétlen fél igazából nem követ el semmit az agresszív járművezető ellen, és mégis ezen cselekmény áldozatává válik.

Részlet, az egyik járművezetőnk elmondásából:

„... a busz mellé haladt a személygépkocsi és annak vezetője erősen gesztikulált felém, de nem foglalkoztam vele..... A zöld jelzésre elindultunk, a másik jármű a kanyarodó sávból egyenesen tovább haladva behaladt a busz elé, majd legalább két alkalommal lassított, így gátolva a busz tovább haladását. A személygépkocsi előtt nem volt másik jármű, sem egyéb akadály. Folyamatos haladásunk során az egyik megállóhelynél az előttem haladó személygépkocsi megint csak hirtelen fékezett, az autóbust ekkor az utasok biztonsága miatt nem fékeztem teljes intenzitással, így a személygépkocsinak ütköztem.”

Minden járművezető részéről fontos a megfelelő körültekintés, a többi közlekedő magatartá-

sának figyelemmel kísérése. Jó megfigyeléssel, kellő rutinnal időben felmérhetjük, hogy a másik közlekedő az adott szituációban esetleg „megtorlóan” fog-e reagálni. Ha lehet, kerüljük el a konfliktust, de ha megtörténik, készüljünk fel a negatív reakcióra is.

Tömegközlekedési eszközök tekintetében még nagyobb a felelősség, mert nemcsak minket érint, hanem az utasainkat is, akik biztonsági öv nélkül utaznak, és teljesen váratlanul éri őket egy fékezés vagy ütközés.

Tudva, hogy a BKV járművezetői magas szinten képzett, hivatásos járművezetők, óriási vezetési tapasztalattal, rutinnal, és tudva azt is, hogy a napi feladatvégrehajtás, annak feltételei nem minden esetben ideálisak, az elismerés mindenképpen őket illeti, hogy nap, mint nap helytállnak.

A büntetőfékezés olyan szituáció, amire nehéz előre felkészülni, de ha mégis tanácsot szeretnénk adni ahhoz, hogy hogyan kerüljük el, akkor ezek lennének:

- Figyeljük a körülöttünk zajló közlekedési eseményeket: ha ez folyamatos, akkor előre láthatjuk, kitől mire számíthatunk.
- Tartsunk megfelelő követési távolságot: ha elegendő távolságot tartunk az előttünk haladó járműtől, csökkenthetjük a hirtelen fékezés okozta baleset kockázatát.
- Kerüljük a konfliktusokat: ha egy másik jár-

művezető provokál vagy agresszívan vezet, próbáljunk meg nyugodtak maradni és mindeképpen kerülni a konfliktust.

A társasági statisztikák szerencsére csak pár ilyen esetet mutatnak egy-egy évben, ami a megtett kilométerek ismeretében szinte biztos, hogy a járművezetők felkészültségének az érdeme.

Kürti István

Helyszínelői Csoportvezető

Magyarországon is, de talán minden országban szigorúan büntetik ezt a fajta viselkedést, és a rendőrség fokozott figyelmet fordít az ilyen esetek felderítésére és megelőzésére.





BKV PORTÁL

2025. ÁPRILISÁBAN ELINDUL A BKV PORTÁL!

Ki használhatja? – Minden BKV-s dolgozó

Mire jó? – Az új felület biztosítja, hogy a HR és egyes munkafolyamatok elektronikusan megvalósuljanak. Az eddigi személyes ügyintézési lehetőségeket fokozatosan felváltják/kiegészítik az új elektronikus megoldások.

Mi az, amit elérsz a felületen?

- HR BKV Belső Portál jelenleg is elérhető funkciói (Bérjegyzék, Cafetéria, Dolgozói Profil)
- HR (FIORI) szabadság/távollét kérelem és engedélyező csempek a normál munkarendben foglalkoztatottaknak
- BudapestGO-VOB (Vállalati Országbérlet) nyilatkoztató felülete
- Formaruha információs csempe
- Üdülés és Munkásszállókkal kapcsolatos információs csempe
- Járművezetői Portál (JVP - link) csempe

Hogyan működik? – Mindenki, akinek eddig nem volt, lehetősége lesz BKV-s email címre, amivel be tud jelentkezni és ezen keresztül kaphat részletes leírást.

MINDENKI ONLINE!

A BKV CÉLJA, HOGY MINDEN MUNKAVÁLLALÓ ELÉRHEŐ LEGYEN ONLINE IS: ELINDUL A BKV PORTÁL.



A BKV Portál egy egyszerű, felhasználóbarát, az adatok biztonságos kezelését garantáló új felület, amin keresztül a munkaügyi és egyéb folyamatok elektronikusan intézhetők, vagyis az eddigi személyes ügyintézéseket és papíralapú dokumentumokat fokozatosan elektronikusra cseréljük.

A BKV Portál használatának alapfeltétele, hogy minden dolgozónak legyen Társaság által biztosított e-mail címe. Az e-mail szolgáltatás bármilyen külső hálózatról internetkapcsolattal elérhető és használható. Akinek jelenleg nincs BKV-s mail címe, annak a BKV egy hivatalos társasági e-mail-t (T-email) biztosít.

Könnyebbség és gyorsabb munkavégzés

A hamarosan induló rendszer minden munkavállaló számára előnyt jelent, mert megkönnyíti és leegyszerűsíti az ügyintézést, illetve a kapcsolattartást.

Az elektronikus ügyintézés előnyei:

- nem helyhez kötött,
- előre tervezett és a szabályozásnak megfelelően nyomonkövethető folyamat,
- a hét minden napján, 24 órában elérhető, csak internetkapcsolatra van szükség,
- kényelmes, hiszen nem kell személyesen ügyintézőhöz fordulni,
- nincs ügyfélfogadási időhöz kötve az ügyintézés,
- papírtmentes megoldást kínál, ami környezetbarát és gazdaságos,
- egyszerűbb és gyorsabb, ezáltal hatékonyabb ügyintézés.

További fejlesztések

A BKV Portál szolgáltatásai a tavaszi bevezetés után folyamatosan bővülnek majd. Elérhetővé válik többek közt:

- a Belső Portál (porta.bkv.hu) – Salamonról HR Portál csempéről – jelenleg is elérhető

funkciói (Bérmegnyitási, Cafetéria, Dolgozói Profil)

- HR szabadság/távollét kérelem és engedélyező csempék (normál munkarend esetén),
- BudapestGO-VOB (Vállalati Országbérlet) nyilatkoztató felülete,
- formaruha információs csempe,
- üdülés és munkásszállókkal kapcsolatos információs csempe,
- Járművezetői Portál (JVP-link) csempe,
- humán folyamatokat támogató nyomtatványok csempe.

Reméljük elnyeri a tetszésedet és a jövőben Te is szívesen használsz az új felület által biztosított előnyöket! Köszönjük együttműködésedet!

A BKV informatikai csapata



UTAZGATÓS

– MESEKÖNYV A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS LEGKISEBB RAJONGÓINAK

BORENSZKI-GUTÁSI ÉVI KISFIA IMÁDJA A KÖZLEKEDÉSI JÁRMŰVEKET, A LEGKEDVESEBB SZÁMÁRA A FOGASKEREKŰ VASÚT. ÉDESANYJA – ÍRÓI VÉNÁJÁNAK KÖSZÖNHETŐEN – SAJÁT MESEKÖNYVET ÍRT KÖZÖSEN KITALÁLT TÖRTÉNETEIKBŐL, AMI OLYAN JÓL SIKERÜLT, HOGY KI IS ADTÁK AZT. A RÖVID MESÉK NEMCSAK SZÓRAKOZTATÓAK A KICSIK SZÁMÁRA, HANEM TANULSÁGOSAK IS. ÉVI SZÍVESEN MESÉLT A MESEKÖNYV MEGSZÜLETÉSÉRŐL ÉS ARRÓL, HOGY GYERMEKE IGAZI BKV RAJONGÓ.

Honnan jött az ötlet, ki vagy mi inspirálta a mesekönyvet?

A kisfiam, aki most négy és fél éves, imádja az összes közlekedési járművet, van, hogy egy egész napot csak utazgatunk a városban. Én egyébként is írtam már mesekönyvet, foglalkoztam már írással, csak nem ebben a témában. Esténként esti mese helyett együtt szoktunk kitalálni történeteket, az egyik ilyen

alkalommal jött az ötlet, hogy egyik kedvenc járművéről, a Fogaskerekűről és annak megállóiról találjunk ki meséket. Ezek pedig annyira jól sikerültek, hogy miután a kisfiam elaludt, legépeltem őket. Végül ebből állt össze a mesekönyv. Érdekeség, hogy a nagypapám annál a svájci cégnél dolgozott, ami a fogaskerekű járműveit gyártotta – így mondhatom, hogy nincsenek véletlenek.

A mesekönyvet óvodás gyermekek rajzai díszítik. Talán ezt is közösen találtátok ki?

A borítótervet egy festő készítette, és eredetileg ő készítette volna a grafikát is a teljes könyvhöz, viszont családi okok miatt ezt sajnos nem tudta vállalni. Neki is kisgyermeke van – és végül erről jutott eszünkbe, hogy mi lenne, ha gyermekek közt pályáztatnánk meg a mesekönyv illusztrálását. A kisfiam óvo-

Számunkra a BKV Földalatti Vasúti Múzeum a nagybetűs Múzeum – mesélte még. – Akárhányszor arra járunk, mindig be kell térni, ott már ismernek minket. Az összes leselejtezett táblát megvettük, és ezekkel utazgatósát játszunk itthon. Egyszer voltunk a Nemzeti Múzeum egy szervezett programján, és tudta a kisfiam, hogy aznap múzeumba megyünk. Nagyon élvezte a programokat, de mikor kijöttünk, annyit kérdezett: akkor most már megyünk a múzeumba, a Deák térre? Szóval ő tényleg a közlekedés világában él, tudja az összes megállót, és megtervezi az utazásunkat, azt is, hogy hol, mire tudunk átszállni. Nagyon szeretjük a BKV-s nyílt napokat is, nagyon sok jó programot szerveztek, ami nagyon sok mindenkire érdekel.

dájában hirdettük meg először, de érkeztek egyéb helyről is rajzok, kisiskolásoktól is, de például a határon túlról is. Érdekes, hogy Hanga Zoltán, a Fővárosi Állatkert szóvivőjének kisfia is rajzolt a könyvbe villamosokat. Sőt, egy-két helyre, ahova nem jutott grafika, az én gyermekkori rajzaim kerültek. A Művész úti megállónál pedig a kisfiam festményei láthatók.

Milyen volt a mesekönyv fogadtatása?

A könyv megjelenését nagyon várták az olvasók – köztük még próbaolvasók is voltak, hiszen nem csak az én kisfiam rajong a közösségi közlekedésért. Nagyon büszkék voltak a rajzaikra, amik a könyvben szerepeltek. Ez a gyerekeknek is nagy dolog, hogy láthatják egy igazi könyvben, nyomtatott formában az alkotásukat. A mesekönyv pont karácsony előtt jelent meg, így kifejezetten nagy volt az érdeklődés iránta. Azért is döntöttem úgy, hogy kiadom a meséket, mert látom, mikor utazgatunk, hogy annyi gyerek érdeklődik a közösségi közlekedés iránt, úgy gondoltam, hogy ilyen könyvnek van helye a mi könyvespolcunkon kívül is.

Említetted, hogy szerettek utazni, érdeklődik a kisfiad a közösségi közlekedés iránt. Így számíthatunk esetleg folytatásra?

Igen, a folytatás a Gyermekvasút lesz, ezt kezdtük el nemrég, hiszen a Fogaskereső utolsó megállójánál erre a járműre lehet átszállni, és a kisfiam ezeket a meséket szeretné folytatni, így a Gyermekvasút megállóihoz néhány történet elkészült már. Egyébként mi is így tesszük meg a szokásosnak mondható utazós körünket, hogy a Fogással indulunk, utána a Gyermekvasút, végül pedig a villamos – így

evidens is volt ez a folytatás, hiszen ez a saját történetünk.

A közösségi közlekedés szeretetén kívül mit szeretnél átadni a fiatalabbaknak ezzel a mesekönyvvel?

Minden megálló meséjébe próbáltam egy kis nevelő jelleget csempészni. Én az egészségügyben dolgozom kommunikációs szakemberként, de a Semmelweis Egyetemen is és a Máltai Szeretetszolgálatnál is tevékenykedem, így például a Városliget megállójánál a víz-

fogyasztásra hívjuk fel a figyelmet, és ahol csak lehetett, igyekeztem vagy az egészségtudatosságra, vagy pedig más fontos dolgokra hangsúlyt fektetni a mesékben.

Említetted, hogy foglalkoztál már írással. Miről szóltak ezek a könyvek?

Én már igazából 14 éves korom óta írok, akkor jelentek meg az első könyveim is, ami négy, felnőtteknek szóló verseskötet volt. Utána felkértek arra, hogy egy svájci, alapellátás-fejlesztési program keretein belül írjak hátrányos helyzetű gyerekeknek egészségfejlesztő verseket. Ezeket végül több ezer példányban nyomtatták ki, és ingyen osztották szét a rászoruló családok között. Ezekben a könyvekben is gyerekek illusztrációi láthatók, így nem áll távol tőlem ez a fajta megjelenési mód. Amikor pedig nekem lett saját gyermekem, még baba korában találtam ki neki mondókat, és ebből lett egy baba mondókás könyv, Gombóckodó címmel. Majd később a két cicánk ihletett meg, és az ő történeteiket írtam le. Minden könyvem a Bakter Könyvesház adta ki, ezek náluk is kaphatók.

Farkas Dóra



3M – MEGSZERZÉS, MEGTARTÁS, MOTIVÁCIÓ

A VASÚTI ÜZEMELTETÉSI IGAZGATÓSÁG TERÜLETÉN 5500-AN DOLGOZNAK, AZAZ A BKV TÖBB MINT FELE. ŐK MÁR BIZTOSAN TALÁLKOZTAK A 3M PROJEKT EGYES ELEMEIVEL, MOST AZONBAN TÓTH CSA-BA MŰSZAKI KOORDINÁCIÓS OSZTÁLYVEZETŐ BESZÉL A PROJEKTRŐL ÁTFOGÓAN, A KEZDETEKRŐL, A CÉLOKRÓL, KIEMELVE 1-2 ELEMÉT.

Kezdjük az elején azok kedvéért, akik most találkoznak ezzel a kifejezéssel és projekttel először. Mi is a 3M?

A VÜI-n belül már évek óta folyamatosan 200-250 fő körül volt az a létszámlhiány, amelynek a betöltése nehézséget okozott, így a megszo- kott megoldások helyett valami újat, komp- lexebbet kellett keresnünk. Az alap feladat egyszerűnek tűnhet: a munkaerőt megsze- rezni, megtartani, motiválni. Azonban ennek megvalósításához egy tudatos, jól átgondolt és megkomponált, egymásra épülő modulok- ból álló rendszerre/projektre volt szükség: így született meg a 3M projekt. Az elnevezéssel könnyű helyzetben voltunk, hiszen adta magát a célként is megfogalmazott megszerzés, meg- tartás, motiváció hármas – ez a három olyan dolog, amin megítélésünk szerint javítanunk kell. Egy új dolgozót megszerezni sem könnyű, a megtartásnak pedig elengedhetetlen része a motiváció, főleg a fiatalok körében.

A 250 fős hiány nem tűnik soknak az 5500-hoz képest. Miért jelent ez mégis akkora problémát, hogy egy projekt is elindult a megoldására?

Ez a létszámlhiány már hosszabb ideje fennáll, és főleg olyan területeket érint, ahol több mű- szakban kell dolgozni és nagyon nehéz meg- oldani a beosztásokat elegendő ember nélkül. Vagy olyan mérnökök hiányoznak, akik nélkül- lözhetetlenek a munkában.

Milyen ütemezés mentén halad a 3M megvaló- sítása?

Nulladik lépésként 2023-ban a munkáltatói jogkörgyakorlókval és szakterületi vezetőkkel összegyűjtöttük azokat a javaslatokat, amiket mi magunk szükségesnek láttunk megvaló- sítani, majd egyre nagyobb kör bevonásával folytattuk ezt a felmérést. Itt fontos kitérni arra, hogy a dolgozóink véleményét is kikértük: ké- szítettünk egy kérdőívet, amit közel 4000 VÜI-s dolgozónk el tudott érni papír alapon vagy on- line, így lehetősége volt a saját véleményét is

elmondani. A kitöltési arány várakozáson felül magas volt, a kollégák picivel több mint 40%-a elmondta a véleményét. A kérdőív eredménye nagyon jó visszajelzés volt, mert összecsengett a mi elgondolásunkkal. Sikerült tehát jól feltér- képeznünk, hogy mi kell ahhoz, hogy a mun- kavállalóink szívesen járjanak be dolgozni, hosszabb távon is BKV-ban gondolkodzanak, jobban érezzék magukat a munkahelyükön. Sajnos vannak olyan szakterületek, ahova nem járnak be szívesen a dolgozók, rossz a főnök- beosztott viszony, rossz a hangulat, nem jó a kapcsolat a kollégák között.

Ez volt a felmérés időszaka. Sok feladatot fogal- maztatok meg? Milyen volt az indulás?

Az összegzést követően a 3M projekt 102 javas- latból, témakörből állt össze. Ezek eltérő mé- retű javaslatok, vannak egyszerűbbek, de van, aminek nagyobb költségvonzata lenne, ami je- len gazdasági helyzetben nem megvalósítható. A 102 témakört vizsgálva sajnos kiderült, hogy néhányat a nagyvállalati jogszabályi előírások miatt nem tudunk megvalósítani, mint példá- ul a megváltozott munkaképességű személyek alkalmazása. A megmaradt javaslatokat el- kezdtük csoportosítani és végül arra jutottunk, hogy tavaly áprilisban 18 témakörnek dolgoz- tuk ki a megvalósítási stratégiáját a VÜI-n belül, majd el is kezdtük a megvalósításukat.

Ki tudnál említeni néhány témakört?

Idén januárban elindult a Hónap dolgozója projekt, ami már az ATÜI-nél kipróbált rend- szer. Eddig az a visszajelzés, hogy nagyon tet- szik a munkavállalóknak, hogy van egy plusz amiért érdemes odafigyelni, rendben, becsüle- tesen végezni a munkát, mert egy kis szeren- csével – nyilván ekkora létszámnál már az is kell – lehet, hogy az adott hónapban őt választ- ják ki hónap dolgozójának, amivel most itt ná- lunk 100.000 Ft-os jutalom jár. Azok közül, akik ebben az évben hónap dolgozói lettek, jövő év elején kiválasztjuk minden területen az év dol-

gozóját, amivel egy 250.000Ft-os jutalom is jár. Igyekeztünk ezeket az összegeket úgy megha- tározni, hogy egy kisebb cél megvalósítására már a hónap dolgozója díj is elegendő legyen. Kiemelném a Junior mérnök programot is, ami pilot jelleggel indul most tavasszal. Ennek a lé- nyege, hogy fölvennénk 3 frissen diplomázott gépész-, közlekedés-, vagy villamosmérnököt nyár elejei kezdéssel 6 hónapra. Ez alatt az időszak alatt megismertetnénk velük a BKV-t és minden olyan szakterületre elkerül a jelent- kező, ami a diplomájához kapcsolódik. Így a 6. hónap végére el tudnák dönteni, hogy melyik szervezet érdekes számukra, ahol szívesen dolgoznának. Ha a szakterületnek is megfelel, akkor megtalálták a helyüket nálunk. Elképzel- hető, hogy a JHI a jövőben kiterjesztené a pro- jektet társasági szintre is és akkor nemcsak mérnök, hanem junior diplomás programot indítana.

Erre a programra az egyetemeken bevonásával ke- resítek a jelentkezőket?

Igen, nemrég hirdettük meg az egyetemeken és a karrier oldalunkon. A duális képzés révén már több – emlékeim szerint 10 – egyetemen állunk kapcsolatban, első sorban őket keres- tük meg. Már kaptunk is visszajelzést, hogy kikerültek a plakátok, sőt már jelentkeztek is ketten. De március 31. a jelentkezési határidő, addig még bőven jelentkezhetnek. A 6 hónap során főállású pályakezdő mérnök besorolás- ban – az ezzel járó juttatásokért – van itt a pá- lyázó. Ezzel az ajánlattal persze nem tudjuk jövedelemben felvenni a versenyt a Bosch-sal vagy a Siemenssel például, de azt látjuk, hogy vannak olyan fiatalok, akik imádják a közleke- dést.

Térjünk vissza még egy kicsit a 3M-hez. Mi a helyzet a megtartással?

A megszerzés sem könnyű, de a megtartás a legnehezebb. Azt látjuk, hogy ha egy fiatal bekerül a BKV-hoz akkor jó, ha 2 évet van itt,

de biztos, hogy 5 évnél kevesebbet. Ez egyrészt ma már mindenhol így működik, de az a visszajelzés, hogy a fizetés igazán a problémájuk. Nálunk sok terület nagyon specifikus, van, ahol a betanulási idő 6-12 hónap, talán még egy évet itt dolgozik a kolléga, és el is megy. Így az adott területen dolgozók folyamatosan azzal foglalkoznak, hogy a normál munkamenet mellett mindig betanítják az új kollégát. Ezen mindenképp jó lenne, ha tudnánk változtatni. Terveink között szerepel közösségi tereket kialakítani a telephelyeken és a székházban is, de ehhez sajnos jelenleg nincsenek meg az anyagi forrásaink.

Végezetül kérek, emelj ki néhány olyan témát, ami a fizikai dolgozókat érint!

A munkavédelemmel közösen készítettünk egy olyan listát, ami a munkakörülmények

javításáról szól. Így a jövőben a munkavégzési ellenőrzés során nem csak a kötelezően előírtakat ellenőrzik majd, hanem megnézik, hogy az ezen a listán felsoroltak hogyan teljesültek. Ezáltal a munkáltatói jogkörgyakorló tájékoztatást kap, hogy egy üzemben, öltözőben, irodában milyenek a munkakörülmények, hol lehet ezen javítani. Természetesen a VÜI-nél már évek óta kiemelt figyelmet fordítunk a munkakörülmény javítására és ezt vissza is igazolják a dolgozók. Szintén kaptunk már pozitív visszajelzéseket, hogy elkezdtünk pilot jelleggel munkavállalói fórumokat szervezni. Ez több szinten valósult meg a vezetőktől egészen a dolgozókig, ahol nem csak tájékoztatás hangzik el a vezetés részéről, de a dolgozók is feltehetik az őket érintő kérdéseket, elmondhatják véleményüket.

Mi fontos számodra ebben a projektben?

Évek óta látjuk a nehézségeket és keressük rájuk a megoldásokat. De, hogy ezzel most projekt szinten foglalkozhatunk és tehetjük jobba akár csak néhány embernek a munkakörülményeit – jó érzés, hogy ebben venne vagyok!

Demjén Anikó



Pályakezdő mérnök vagy? Képzeld el, hogy a BKV Zrt. Vasúti Üzemeltetési Igazgatóságán dolgozol a metró és villamos ágazat szakterületein! 6 hónapos programunk alatt rengeteg tapasztalatot szerezhetsz és a végén saját szakterületet választhatsz, ahol a jövőben dolgozhatsz.

Mit várunk?

- BSc vagy MSc diplomás gépészmérnök, közlekedésmérnök vagy villamosmérnök végzettség
- 24 hónapnál nem régebben szerzett diploma

Miért érdemes jelentkezni?

- kihívást jelentő és változatos feladatokkal minden nap új tapasztalatokkal gazdagodhatsz
- szakmai és személyes fejlődési lehetőségeket biztosítunk a mentorálás és gyakorlati tanulás révén
 - munkabéren felüli juttatások: Cafeteria, vállalati országbérlet, üdülési lehetőség stb.

Jelentkezés itt: karrier.bkv.hu/allasajanlat

Ne csak munkát válassz, válassz jövőt! Csatlakozz hozzánk és építsd Budapest közlekedését!



A 2-ES VILLAMOS A VILÁG VAGY EURÓPA EGYIK LEGSZEBB KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI ÚTVONALA!

KÖZISMERT EMBERKÉNT SOKFÉLEKÉPPEN LEHET KÖZLEKEDNI: VAN, AKI AZ AUTÓT VÁLASZTJA, VAN, AKI A KERÉKPÁRRÁ ESKÜSZIK ÉS VAN, AKI INKÁBB A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉST PREFERÁLJA. AZ ORSZÁG EGYIK NÉPSZERŰ SZÍNÉSZE ÉS SZINKRONHANGJA, EMELLETT ZENÉSZKÉNT IS FELLÉPŐ FESZTBAUM BÉLA MESÉLTE EL A KÖZLEKEDÉS SORÁN SZERZETT TAPASZTALATAIT.

Fesztbaum Béla

Született: 1975. január 6. (Eger)

Foglalkozása: színész (Vígsház)

2016-ban summa cum laude minősítéssel

doktori címet szerzett (DLA) a Színház- és

Filmművészeti Egyetemen.

2017-től az A GRUND – vígsházi fiúzenekar

nevű formáció alapítótagja, zenekarvezetője (Wunderlich Józseffel, Zoltán Áronnal,

Ember Márkkal és Medveczky Balázssal)

Díjak, elismerések:

2022 – Vígsház-díj

2017 – Roboz Imre Művészeti Emlékdíj

(Vígsház)

2014 – Ajtay Andor-emlékdíj (Vígsház)

2013 – Ruttkai Éva-emlékgyűrű (Vígsház)

2012 – Roboz Imre Művészeti Emlékdíj

(Vígsház)

2011 – Jászai Mari-díj

2009 – Harsányi Zsolt-emlékdíj (Vígsház)

2008 – Ajtay Andor-emlékdíj (Vígsház)

2006 – Hegedűs Gyula-emlékgyűrű (Vígsház)



Hol tart jelenleg A GRUND- vígsházi fiúzenekar?

Különleges szívügyem a 2017-ben alakult A GRUND – vígsházi fiúzenekar, ami tulajdonképpen egy színész zenekar, aminek a zenekarvezetője vagyok. Kamaszkori álmunk volt, hogy rockzenészek legyünk, így ez a zenekar mondhatni ennek a kamaszos váagnak a megélése is. De továbbmegyek: mára jóval több is ennél, hiszen sok helyről keresnek minket országszerte, nemcsak fesztiválokon lépünk fel, hanem komoly városi rendezvényeken is részt veszünk, igyekszünk minél több helyre elvinni a „grund”, A Pál utcai fiúk hangulatát. Tavaly felléptünk a Budapest Parkban, ahová idén a legnagyobb örömünkre visszahívtak minket. Szóval június 29-én vasárnap este újra ott leszünk a Budapest Parkban a zenekarral, vendégünk lesz Dés László. Szeretettel várom a BKV-s dolgozókat is!

Sok ismert művésszel volt szerencsénk beszélni. Ön rendszeresen BKV-zik?

Autót ritkán használok a belvárosban, így gyakorlatilag szinte minden nap a BKV járatain utazom, bár sokat sétálok is. Leggyakrabban a Vígsházban játszom, ahova 4-6-os villamossal megyek. A 47-49-es vonalát is sokszor használom, valamint a 4-es metró is. A kedvencem a 2-es villamos és annak útvonala, hiszen ez a világ, de legalábbis Európa egyik legszebb közösségi közlekedési útvonala. Amikor ezen utazom, jó érzés fog el, és szerencsésnek érzem magam. Buszok közül pedig a 7-es és a 15-ös járatot használom leginkább.

Utasként milyen tapasztalatokat szerzett?

Hasznosnak tartom az applikációt, amit leginkább utazástervezéshez használok. A járat-

sűrűséggel nincs gondom, a menetrend is kiszámítható. Ilyen adottságok mellett szívesen közlekedek, különösen a belvárosban.

Gyakran felismerik a járatokon? Mi az általános reakció?

Előfordul, hogy felismernek, de ez nem igazán jellemző. Ahogy én is, úgy talán más is inkább a saját dolgával van elfoglalva utazás közben. Én is élem az utasok mindennapi életét. Ha felismernek, örömmel állok rendelkezésre egy közös fotóra vagy egy aláírásra. Egyébként van olyan is, amikor az ellenőrök előre megismernek.

Végezetül: van olyan ötlete, javaslata, ami alapján javíthatnánk a szolgáltatás színvonalán?

Tulajdonképpen a szolgáltatás minőségével és gyorsaságával, valamint a menetrend betartásával elégedett vagyok. A közlekedés jellegéből adódóan tudom, hogy egy nagyvárosban néha előfordul forgalmi fennakadás, amit az élet részének gondolok. Komoly problémával eddig még szerencsére nem találkoztam. A legtöbb utas valószínűleg azt mondaná, hogy lehetnének tisztábbak a járatok. Ezzel én is egyetértek, nyilván sokan használják a járműveket és nem mindenki tartja be a rendet... Nem tudom, mennyire megoldható, de adott esetben talán jó lenne, ha egy takarító személyzet gyorsan végigmenne az üres villamoson, amikor a végállomásra ér. De összességében elégedett vagyok a járatokkal!

Sándor Béla

Színész, szinkronszínész, zenész. Melyik foglalkozást érzi leginkább önazonosnak?

Elsősorban színész vagyok, ez a szakmám, ez a mesterségem. Annak idején ezt tanultam, és a mai napig boldogan állok színpadon vagy a kamera előtt. Alapvetően színházi színészként gondolok magamra, ugyanakkor hála istennek sok olyan felkérést kaptam vagy feladatot állítottam magam elé, ahol már nemcsak színészként kell helytállnom. Nem vagyok ugyanakkor profi zenész, de ezzel együtt igyekszem ebben a mivoltomban is szórakoztatni a közönséget. Van például olyan egyszemélyes színházi estem, ahol Seress Rezső dalait zongorázom, egy másik előadásban pedig gitárral kísérem magam.



Zöldülő BKV



LEGYÉL TE IS ÓRAADÓ ÖNKÉNTES!

FENNTARTHATÓSÁGI TÉMAHÉT 2025

A FENNTARTHATÓSÁG CÉLJA, HOGY A MOSTANI GENERÁCIÓK IGÉNYEIT ÚGY ELÉGÍTSÜK KI, HOGY NE VESZÉLYEZTESSÜK A JÖVŐ GENERÁCIÓK LEHETŐSÉGEIT. A FENNTARTHATÓ ÉLETMÓD ÉS GAZDÁLKODÁS RÉVÉN BIZTOSÍTHATJUK, HOGY GYERMEKEINK ÉS UNOKÁINK IS ÉLVEZHESSEK A TERMÉSZETI ERŐFORRÁSOKAT ÉS A TISZTA KÖRNYEZETET.

A környezet védelme érdekében egyre több önkormányzat és civil szervezet tesz lépéseket a globális felmelegedés, a vízhiány, a csökkenő energiakészlet és a klímaváltozás ellen, mert ezek a veszélyek fenyegetik Földünket, ha nem változtatunk a magatartásunkon és a személtünkön. A gyermekek rendkívül fogékonyak és nyitottak, épp ezért nagyon fontos, hogy már iskolás korban megismerjék a téma jelentőségét és tudatában legyenek személyes érintettségüknek, hiszen kis odafigyeléssel ők is sokat tehetnek a Föld védelméért.

Idén 10. alkalommal rendezik meg a Fenntarthatósági Témahétet 2025. április 7. és 11. között. A Témahét célja a diákok szemléletformálása, a fenntarthatóság komplexitásának bemutatása egy cselekvő program keretében. A 2025-ös Témahét fókuszában a környezeti, társadalmi és gazdasági fenntarthatóság kérdéseiből

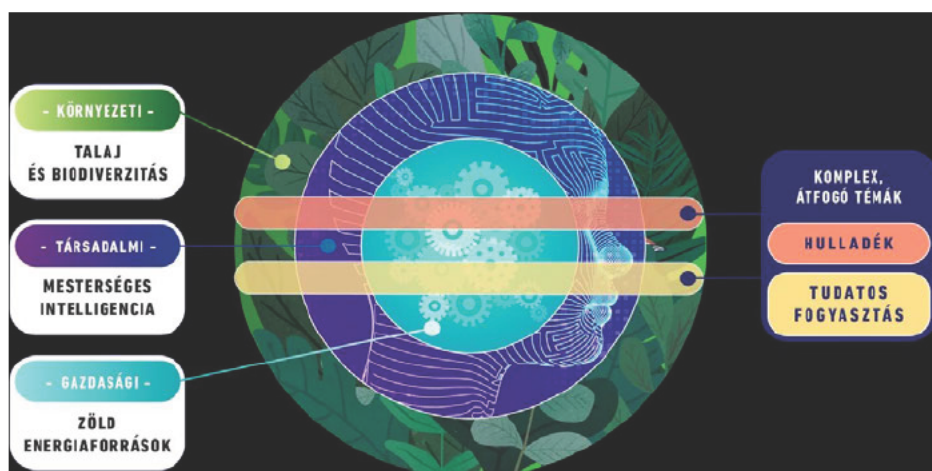
a talaj és biodiverzitása, a mesterséges intelligencia, illetve a zöld energia, a fenntarthatóság mindhárom kérdéskörét átfogó komplex témaként pedig a fenntartható fogyasztás – fogyasztóvédelem és a hulladék – szelektív hulladékgyűjtés állnak, azonban bármilyen fenntarthatósággal kapcsolatos témában lehet csatlakozni.

A Témahéten a szervezők lehetőséget biztosítanak arra, hogy az iskolai programok, tanórák részeként a fenntarthatóságért elkötelezett szakemberek, önkéntesek kiálljanak a gyerekek elé és a saját példájukkal, gondolataikkal erősítsék a Témahét üzenetét. Az önkéntes szakértők a Fenntarthatósági Témahét nagykövetei, akik hitelessé és életszerűvé teszik a fenntarthatóságról szóló oktatást. Az óralátogató önkéntesek jelentkezése regisztrációhoz kötött. A Zöld Híd Önkéntes Szakértői

A Témahét projektgazdája a Belügyminisztérium Köznevelési Államtitkársága, kiemelt támogatója a Kék Bolygó Alapítvány, fővédnöke Áder János, a program szervezője az Alapértékek Nonprofit

Kft. A Témahetet számos szakmai partner támogatja, egyetemek, nagyvállalatok, civil szervezetek, szakmai szervezetek.

Program regisztrációja a Témahét honlapján elérhető.



A jövő generációinak szemléletformálása kulcsfontosságú. Az oktatás és a tudatosság növelése lehetővé teszi, hogy a fiatalok megértsék a fenntarthatóságot, az együttműködés és

a globális felelősségvállalás fontosságát. Ezáltal nemcsak saját jövőjükért, hanem az egész bolygóért is felelősséget vállalnak. Az olyan kezdeményezések, mint a Fenntarthatósági Témahét, remek lehetőséget biztosítanak arra, hogy a fiatalok találkozzanak ezekkel az eszmékkel és aktívan részt vegyenek a fenntartható jövő építésében. Ez hosszú távon pozitív változást hozhat a társadalomban és a környezetben egyaránt.

A BKV már több alkalommal részt vett a Témahétben. Önkéntes előadó kollégáink számos iskolában ismertették meg a gyerekeket a fenntarthatóságot érintő olyan témákkal, mint a közösségi közlekedés vagy a felelős állattartás. 2024-ben két telephely (Budafok és Száva kocsiszin) csatlakozott a kezdeményezéshez és iskolás csoportokat fogadtak, akiknek bemutató óra keretein belül elmesélték, hogyan működik a közösségi közlekedés és körbe vették őket a telephelyen.

A Salamon felületen létrehozott Fenntarthatóság oldalon segítségként megtalálhatók a korábbi évek előadásai az önkéntes előadóknak, valamint a 2024-ben előadó kollégák élménybeszámolója kedvcsinálónak annak, aki még csak gondolkodik azon, hogy bekapcsolódjon a programba.

Mit tesz a BKV a fenntarthatóságért?

Milyen a fenntartható közlekedés? – gondolhatjuk. A fenntartható közlekedés: „a személyek és áruk mobilitását szolgáló szolgáltatások és infrastruktúra biztosítása – a gazdasági és társadalmi fejlődés előmozdítása a mai és a jövő nemzedékek javára – olyan módon, amely biztonságos, megfizethető, hozzáférhető, hatékony és rugalmas, miközben minimalizálja a szén-dioxid- és egyéb kibocsátásokat és környezeti hatásokat” – pont, mint a BKV!

Budapesten a városi életminőség egyik alapkérdése az, hogy a közlekedés káros hatásai, a torlódások, a levegő- és zajszennyezés ne fojtsa meg a várost. Egy jól működő közösségi közlekedési rendszer mind az élettér kinyitásával, mind a mobilitás káros környezeti hatásainak csökkentésével hozzá tud járulni a városi élet minőségének javításához, Budapest versenyképességéhez.

A közösségi közlekedés minden szempontból fenntarthatóbb az egyéni közlekedésnél:

Tevékenységünk során előnyben részesítjük a környezetbarát anyagok és technológiák használatát.

A hulladék mennyiségének csökkentése, szelektív hulladékgyűjtés már alapvető, ha környezetbarát működésről beszélünk. A papír-, műanyag- és fémhulladék külön gyűjtése révén csökkenthető a kommunális hulladékmennyiség, valamint a keletkező hulladék nagyobb arányú újrahasznosítását teszi lehetővé.

A víztakarékosság elengedhetetlen a fenntartható jövő szempontjából. Tevékenységünk során ipari kutak használatával ivóvizet takarítunk meg. A vízvisszaforgató technológiával ellátott járműmosókna köszönhetően 80%-os a felhasznált víz újrahasznosítása.

A hatékony zajcsökkentés érdekében rendszeresen végzünk síncsiszolást. Meglévő sínkenő berendezéseink mellé folyamatosan szerzünk be újakat, illetve kézi sínkenést alkalmazunk.

Több telephelyen is vannak napelemek, amelyek helyben biztosítják az energiaszükséglet jelentős részét. Geotermikus energiával biztosított két telephelyünk fűtése. Ezek a megújuló energiaforrások nemcsak a fosszilis tüzelőanyagokkal járó környezeti károkat csökkentik, hanem hosszú távon gazdasági előnyöket is kínálnak.

A jövő formálása érdekében kulcsfontosságú, hogy tudatosítsuk és elterjesszük a fenntarthatósági szemléletet a társadalomban. A fenntartható városi közlekedés kulcsa a közösségi közlekedés, ezért kiemelten fontosnak tartjuk, hogy közreműködjünk olyan szemléletformáló programokban, mint például a Fenntarthatósági Témahét is.

Regisztrációval kapcsolatos kérdésekben: Nemeicz-Novák Zsuzsanna tájékoztatási osztályvezető (novakzs@bku.hu; +36203394231) segíti, szakmai kérdésekben Osztróluczki Kinga (osztroluczki@bku.hu; +36704919005) áll rendelkezésre.





A KOBZOS

KÁRPÁTHEGYI BÁLINTOT SOKAN ISMERIK TÁRSASÁGUNKNÁL, HISZEN FELESÉGÉVEL ÉVEK ÓTA A TÖRZSGÁRDA ÜNNEPSÉGEK „SZTÁRJA”, DE OTT VAN AZ ÉLŐ KÖZVETÍTÉSEK KAMERÁJA MÖGÖTT ÉS ÍRÁSAIT MINDEN MOZGÁSBAN MAGAZINBAN OLVASHATJUK. MINDEZEKEN TÚL, ILLETVE MINDEZEK ELŐTT OTT VAN A NEM LÁTHATÓ MUNKÁJA: A TKI SAJTÓCSOPORTJÁNAK MUNKATÁRSAKÉNT A CÉGEN KÍVÜLI SZEMÉLYES- ÉS SAJTÓS MEGKERESÉSEKRE VÁLASZOL, AMELYNEK ELŐZMÉNYEKÉNT KI KELL DERÍTENIE A KÉRDÉSFELTEVÉST GENERÁLÓ ESEMÉNYEK HÁTTÉRÉT. DE BÁLINTNAK NEMCSAK A SZAKNYELVRŐL HÉTKÖZNAPI NYELVRE TÖRTÉNŐ FORDÍTÁS MEGY, ARRA IS KAPHATÓ, HA ÚGY HOZZA A SORS, HOGY ÉSZTÜL OSSZA AZ ÉSZT. EZ ELÉG ELCSÉPELT VICC VOLT, NEM IS IGAZÁN MOSOLYOG RAJTA.

A magyar irodalom, az észt nyelv- és kultúra tanulmányozása után milyen úton indulva jutottál el a BKV-hoz?

Pályaelhagyó bölcész vagyok. A BKV előtt egy másik nagy közszolgáltatást végző cégnél, a Magyar Posta Zrt.-nél dolgoztam kézbesítőként Horányban, ami a lakóhelyem, Szigetmonostor része. A kézbesítéssel párhuzamosan óriásplakátokat ragasztottam, ipari alpinista voltam. Azt megelőzően pedig – OKJ-s szociá-

lis gondozóként – a MAZS Alapítvány munkatársaként holokauszt túlélőknek segítettem az otthonukban, házi segítségnyújtás keretében. Ezt megelőzően pedig az egyetem elvégzése után egyből egy térképboltban kezdtem eladóként, majd boltvezető lettem. Ott dolgoztam eddig a leghosszabb ideig, hét évig, de lassan a BKV-nál is letelik az első hét év, utána pedig átveszi az első helyet.

Mindezek mellett a felnőtt életedet végig kísérte a zene. Mióta zenélsz, milyen hangszereken játszol, mit ad neked ez a hobbi vagy inkább neveződik hivatásnak?

Meghatározó élmény volt, amikor a középiskola utolsó évében elmentünk az Almássy téri Szabadidőközpontba egy koncertre, ahol egy Barvics Iván nevű zenész egy fujara nevű hatalmas hangszeren játszott, aminek a hangjába azonnal beleszerettem. Elhatároztam, megta-

nulok rajta játszani. Beiratkoztam az Óbudai Népzenei Iskolába, ahol elkezdtem furulyázni tanulni. Itt kezdtem el népzénelni a Csürentő együttesben, amelynek alapító tagja vagyok. Korábban még a gimnáziumban kezdtem el gitározni tanulni, rock sztár akartam lenni, mint mindenki más, de elég rövid idő után meguntam, eladtam az elektromos gitárom és vettem belőle egy brácsát, aztán eladtam a brácsát és vettem belőle egy kobozt. Attól fogva, hogy megváltunk a Csüriben az első kobzostól, én kobzolok.

Honnan a Csürentő név?

Magyar szakos voltam az egyetemen, így kézenfekvő volt, hogy elmentem a nyelvészeti könyvtárba, a magyar nyelvjárás atlaszban kezdtem keresgélni, hogy a csángó népzenei játszó együttesünknek milyen nevet adhatnánk. Így találtam rá a csürentőre, amely egy pásztorok által használt bádog síp.

Milyen út vezetett az ismertségig, hogyan kezdtek el másoknak is zenélni?

Elindultunk kisebb versenyeken, az Új Élő Népzene és Táncháztalálkozó kiadványsorozatokra is küldtünk be számokat, amelyeket rendszeresen be is válogattak, majd 2000-ben megnyertük a Duna TV népzenei versenyét, a Magyar Rádió népzenei versenyén pedig másodikak lettünk. Elkezdtünk táncháztartani a Fehérvári úton, az FMH-ban (a TEMI Fővárosi Művelődési Háza). Aztán jöttek az országos megkezesések, felléptünk a Táncháztalálkozón is, és emellett rendszeresen, nagyjából egy évtizedig az FMH-ban, a régi Gödör klubban és Óbudán, a Kobuci kertben is. Ez utóbbi helyen a nyitás óta rendszeresen játszunk. Megjelent két önálló lemezünk, és népzenei tábor is szerveztünk két nyáron Terényben egy másik együttesel. A moldvai csángó népzene lendületes, viszonylag egyszerű a harmonizálása – mindig is olyan volt nekem, mint a rock'n'roll vagy punk zene. Egyszerűen szerettem és szeretem csinálni.

E komoly zenei teljesítmény mellett a szabadidőben még ezer más dologgal foglalkozol. Mindig újabb és újabb dolgokba vágysz bele, hol sört főzöl, hol szaunát építesz.

Sok minden érdekel. A sörfőzésbe azután fogtam bele, miután láttam a YouTube-on sörfőző viedókat és rájöttem, hogy ez házilag elvégezhető dolog. Büszkén mondhatom, hogy az országos versenyen ezüstérmet nyertem az egyik sörömmel. A szaunaépítés köthető leginkább a tanulmányaimhoz, hiszen még az Észtországban töltött egyetemi hónapok alatt kattantam rá a szaunázásra. A baráti körömmel egy volt Duna-parti úttörőtábor zuhanyóját építettük át a Szigetmonostori Vízisport Egyesülettel összefogva.



Mi az, ami mostanában foglalkoztat, milyen új dolgot szeretnél kitanulni, kipróbálni?

Másfél éve újra elkezdtem gitározni, és Rékával, a feleségemmel, az apósommal, meg egy barátommal elkezdtünk összehozni egy házibuli zenekart: könnyűzenét, azaz amolyan bulizenét játszunk. Réka énekel, én gitározom, az apósom dobol, a barátom pedig – aki egyébként a Csürentő tagja is – basszusgitározik.

A lexikon szerint „a kobzosok az éneklés és a hangszeres játék mesterei voltak, és a középkorban nagy népszerűségnek örvendtek. Szerepük azonban nemcsak a szórakoztatásra korlátozódott, hanem fontos szerepet játszottak a kulturális életben is. A kobzosok tehát nemcsak a zenét és a szórakozást jelentették, hanem a kultúra és a történelem őrzői is voltak.”

Mindemellett a szigetmonostori Csengő Barack Waldorf óvodát alapító szülői csapatnak is tagja vagyok – 2022 nyarán a református gyülekezeti házat a többi szülővel a saját kezünk munkájával alakítottuk át óvodává. A helyi református gyülekezeti alkalmakon is szoktunk zenélni, illetve Réka Ringató foglalkozásokat is tart, ahol rendszeresen besegítek neki.

Térjünk vissza kicsit a bölcsész tanulmányaidhoz, amelynek hozadékaként jól beszélsz észtül...

Meg angolul. Tanultam finnül és héberül, azaz ivritül is, de ezek sajnos teljesen kikoptak. Egyetemistaként kétszer féléves részképzésen vettem részt Észtországban, így van pár kint élő ember, akikkel a mai napig tartom a kapcsolatot. A Csürentővel is több mint 10 alkalommal léptünk fel kint, többek között a Baltikum egyik legnagyobb folkfesztiválján Viljandiban. A kapcsolatoknak köszönhetően az elmúlt három évben az Észt Nagykövetség nyár eleji fogadásán játszhattunk magyar és észt népzene. A nyelvtudásomnak köszönhetően sikerült meglepnem a Tallinni Közlekedési Vállalat munkatársait, akiket nemcsak észtül köszöntöttem, hanem az anyanyelvükön kalauzoltam őket végig három BKV-s telephelyen.

Végül adja magát a kérdés: két nagyfiú és két kisebb lány alkotja a családotokat, őket bele tudjátok vonni a zenei tevékenységbe? Nem gondoltál arra, hogy összehozhatnátok egy családi zenekart?

Minden gyerekünk vonzódik a zenéhez, valamilyen zenei tevékenységet mindannyian folytatnak, különböző hangszereken játszanak. Én szívesen megalapítanám a Kárpát-hegyi család zenekarát, de a gyerekek egyelőre nem állnak kötélnék.

Konyher Mária



110 ÉVE BUSZOSZUNK

110 ÉVE, 1915. MÁRCIUS 1-JÉN INDULT EL AZ ELSŐ RENDSZERES, MENETREND SZERINT KÖZLEKEDŐ BUSZJÁRAT BUDAPESTEN. A BUDAPESTI AUTÓBUSZ-KÖZLEKEDÉS TÖRTÉNETÉNEK ELSŐ FELVONÁSA MEGLEHETŐSEN RÖVIDRE SIKERÜLT, DE AZ ÚJRAINDULÓ GUMIKEREKESEK PÁLYAFUTÁSA AZÓTA IS TÖRETLEN, MA IS A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS NÉLKÜLÖZHETETLEN ÁGAZATA A FŐVÁROSBAN.

Kevesebb lovat, több lóerőt!

Az első autóbuszok az 1890-es években jelentek meg a városi tömegközlekedésben, legkorábban Berlin és London utcáin. Leginkább a lóvontatású társaskocsikat, az omnibuszokat voltak hivatottak kiváltani. Magyarországon elsőként 1903-ban Miskolcon indult el a menetrend szerinti autóbusz-közlekedés.

A századfordulót követően a már kiterjedt omnibusz- és villamosvasúti hálózattal rendelke-

ző Budapesten is voltak kísérletek különböző buszjáratok elindítására, de nem menetrend szerint, nem adott útvonalon közlekedtek, hanem iránytaxi jelleggel. Ezek a magánkezelések főként nem is a városon belüli közlekedésre kínáltak lehetőséget, hanem a távolabbi kirándulók helyek elérését célozták meg velük. Bár egyre nagyobb igény mutatkozott a sínhálózatot és vezetékrendszert nem igénylő közlekedési eszközre, az omnibusz-

közlekedés monopóliumát magáénak tudó Székesfővárosi Közlekedési Vállalat Rt. nem igazán kívánta a lóvontatású omnibuszokat motoros autóbuszokra cserélni. A főváros először magánvállalkozókat próbált bevonni, a járművek beszerzésére és üzemeltetésére nemzetközi pályázattal is próbálkoztak. Közben 1914 júliusában kitört az első világháború, ami megakadályozta a pályázat megvalósítását, valamint a rendelkezésre álló lóállományt



és a kocsivezetők létszámát is érintette. Végül az SZKV lejáráó szerződése nyújtott lehetőséget arra, hogy 2015 tavaszán a főváros végre megvalósíthassa Budapesten a korszerű, olcsó, menetrend szerinti autóbusz-közlekedést, amely probléma esetén akár a villamasközlekedést is pótolhatta.

Reménytelen nyitány

A Budapest Székesfővárosi Közlekedési Részvénytársaság rövid próbaüzem után, 1915. március 1-jén reggel 7 órakor indította el az első menetrendszerűen közlekedő autóbuszjáratot az Aréna (ma Dózsa György) úttól, a Hősök terétől, az Andrássy úton át egészen a Vilmos császár (ma Bajcsy-Zsilinszky) útig. A forgalmat mindössze két kocsi bonyolította, amelyek ünnepélyes keretek között kezdték meg működésüket. A másnapi újsághírek szerint induláskor a kocsik „külli vérpis és rózsaszínű rózsákkal voltak díszítve”. A sárga fényezésű, XX-1 rendszámú jármű egyemeletes Austro-Daimler gyártmányú, elektromos meghajtású, azaz akkumulátoros autóbusz volt. Meglehetősen gyakran kellett feltölteni, és a művelet három órát vett igénybe. A másik, kék színű, XX-2 rendszámot viselő kocsi a Kistarcsai Gép- és Vasútfelszerelési Gyár benzinüzemű, egyszintes járműve volt.

A közel három kilométeres útvonalon kijelölt megállók nem voltak, a taxikhoz hasonlóan le kellett inteni a kocsikat, illetve a járművek az utasok kérésének megfelelően lényegében bárhol megállhattak. A kocsikon utazó kalauzoknál lehetett megváltani a menetjegyeket, amelyek 14 fillérbe kerültek. A buszok reggel

fél 8-tól este fél 10-ig közlekedtek, és negyedóránként követték egymást.

A kezdeti időszakban az utazóközönség kissé idegenkedve fogadta az új közlekedési eszközt, de végül gyorsan megkedvelték.

Rövidre sikerült első felvonás

Az első autóbuszvonalat még az indulás évében, 1915 őszén a Gizella (ma Vörösmarty) téren át a Kígyó térig (ma Ferenciek tere) meghosszabbították. Az így közel négy kilométeressé bővülő vonalon a járművek háromnegyed 7 és fél 10 között közlekedtek. Ekkor a menetjegyek árát ugyan 20 fillérre emelték, de már szakaszjegyet is lehetett vásárolni 14 fillérért. Érdekesség, hogy a legkisebbek 100 centiméteres magasságig ingyen utazhattak a buszokon. Méretüket a járműperonon elhelyezett magasságjelzésnél ellenőrizhették. Az egyre növekvő utasforgalom a megállóhelyek tekintetében egyre nehezebben kezelhető helyzetet teremtett, így bevezettek néhány állandó megállót.

A főváros hamarosan újabb vonalakkal és járművekkel gyarapodott. A kistarcsai, benzinüzemű busz nem bírta sokáig a szolgálatot, mindössze egy hónappal az indulás után le is állították. A növekvő forgalom kielégítésére még augusztusban két újabb kocsit állítottak forgalomba: a MARTA és a Weitzer aradi gyárak együttműködésében készült benzinmotoros, emeletes autóbuszokat. A következő évben négy Benz és szintén négy darab Ganz-Büssing gyártmányú autóbusszal bővült a járműpark. A csekély létszámú járműállomány nem kapott önálló buszgarázst, az omnibuszokkal együtt tárolták őket (például az Erzsébet királyné úti omnibuszszínpadon).

Az autóbuszok térhódítását az első világháborús hadigazdálkodás szakította meg, az üzemanyag- és gumiabronchhiány, az alkatrészellátási problémák miatt 1917 áprilisában a mintegy tíz viszonylatból álló autóbusz-hálózatot teljesen le kellett állítani a közlekedést. Nemcsak a kocsivezetők munkájára volt szükség, az ekkor tizenegy kocsiból álló járműpark is frontszolgálatra vonult be.

„Az első fordulón nemigen volt utasa a gusztusos és kényelmes járműnek, a kalauzoknak szíves bátorítással kellett invitálni a közönséget. Csak később, amikor megtudták, hogy 14 fillérért mindenki automobilozhat, közösen lendült fel az üzlet, és lepték el utasok úgy a kocsik bársonypamlagját, mint a tető padjait. Örömmel konstataálták, hogy az új alkalmasosság simán fut és gyorsan halad.”

(Az Újság, 1915. március 2.)

Sikeres folytatás

A gumikerekes járművek csaknem négy év szünet után, 1921-ben tértek vissza Budapest utcáira. Az újrainduló forgalmat nem a korábbi, hanem Bécsből hozott járművekkel bonyolították az első járatokkal megegyező útvonalakon. Az autóbuszok üzemeltetését 1923-tól az újonnan megalakított Székesfővárosi Autóbuszüzem, a SZAÜ vette át. Irányítása alatt kezdődött az ágazat nagyarányú fejlesztése, a hálózat és a járműállomány bővítése. Népszerűsége azóta is töretlen, napjainkban is a fővárosi közösségi közlekedés legtöbb utast szállító ágazata, a fennállásának 110. évfordulóján 860 autóbusból álló járműparkot több mint 800 ezer utas veszi igénybe naponta.

Györfi Judit

TOP 10 RETROPLAKÁT

A közösségi közlekedésben a biztonság a legfontosabb – ezt igyekszünk – és igyekeztünk mindig is – az utasaink fejébe vésni. Erre a legjobb módszer a plakát – hiszen nem csak az információ átadására, de az utasok szórakoztatására is alkalmas lehet. Ezen felbuzdulva hol komolyabban, hol viccesebben fogalmaztuk meg üzeneteinket. Ezekből a plakátokból készült a Top 10 összeállítás.





TOP 10

A BUDAPESTI METRÓÜZEM HŐSKORA

55 ÉVE, 1970. ÁPRILIS 2-ÁN VEHETTE BIRTOKBA AZ UTAZÓKÖZÖNSÉG A KELET-NYUGATI, A MAI 2-ES METRÓ ELSŐ SZAKASZÁT A DEÁK TÉR ÉS A FEHÉR ÚT, AZAZ ÖRS VEZÉR TERE KÖZÖTT. 1972-BEN AZTÁN EZ KIEGÉSZÜLT A DÉLI-PÁLYAUDVARIG TARTÓ SZAKASSZAL. A KÖZLEKEDÉSI HÍRLAP 1975-ÖS ÉVJÁRATÁBÓL SZEMEZGETTEM A TÉMA KAPCSÁN, HOGY A METRÓÜZEM HŐSKORÁBA BEPILLANTHASSUNK.

1975-ben már napi fél millió utast szállított a metró. Még 4 kocsi szerelvényekkel, de csúcsidőben már 2 perces követési távolsággal (az ötkocsis szerelvények csak a Fehér úti remíz 1975-ös bővítése után tudtak forgalomba állni). A BKV teljes állományi létszáma ebben az időben 26 ezer fő. A metrónál ebből (már az észak-déli vonal megnyitására is készülve) csaknem 2200-an dolgoztak. Az új metró elindulása kapcsán csupán mintegy száz plusz ember felvételét tervezték. A szakképzett munkaerőt ugyanis – tudatos továbbképzési terv szerint – saját állományból biztosították.

Balogh Jenő üzemeltetési osztályvezető a lapnak elmondta, hogy egyes szakmákat – mint a metrókocsi-karbantartó – csak nálunk, házon belül lehet elsajátítani. A megfelelő alapképzettségű kollégáknak ehhez a továbbképzéseket munkaidő alatt tartották.

A metróban 32 mozgólépcső üzemelt. Használatuk az utasok számára nagyobb kihívást jelentett, mint maga a jármű, ezért a BKV széleskörű tájékoztató kampánnyal segítette a közlekedőket. Az elsőként átadott szakasz 5 éve üzemelő lépcsőinek ekkorra vált indokolttá a főjavítása. 1974 elején alakult meg a mozgólépcső-főjavító üzemvezetőség a Fehér úti járműtelepen 70 dolgozóval, a munkát folyamatosan végzik azóta is, hiszen a BKV annyi mozgólépcsőt üzemeltet, hogy a 100 ezer km után esedékes felújítás állandó munkát jelent. A Metrós távlatok című írásból megtudjuk, hogy a BKV 35 év alatti fiatalokat keresett metrókocsi segédvezetői tanfolyamokra, majd fél éves munkatapasztalattal küldte őket 5 hónapos metrókocsivezető tanfolyamra. Ebben a pozícióban 4000 Ft-ot lehetett keresni '75-ben, ami akkoriban jó fizetésnek számított.

Bodnár Árpád forgalmi üzemigazgató-helyettesről megtudjuk, hogy a metrónak ekkortájt mintegy 200 forgalmi (segéd-, és motorkocsivezető) és 300 állomási dolgozója volt. Ők lehettek mozgólépcső-, és peronzár



ügyeltesek, forgalmi és peronszinti ügyeltesek, valamint műszakonként egy-egy állomásvezető. Utóbbiakból képeztek forgalmi intézőket is: vonatforgalmi irányítót, központi forgalmi menetirányítót és a KFM-ek operátort, állomási- és forgalmi szolgálattevőt, vonatbiztost, állomási pénztárost, gyűjtőpénztárost, pénzbeszállítót. Az első menetirányítókat még a MÁV-tól kapta a metró, 1975-ben azonban már egy sem volt ott közülük a cégnél, mindenkit a BKV képezett ki.

Kellettek az újak is, hiszen ekkor már javában készültek az észak-déli metró átadására. A későbbi M3 építésében alvállalkozóként egyébként a metró üzemigazgatóság is részt vett. A kelet-nyugati vonalra még a MÁV-osok

szerezték fel a biztonsági berendezéseket, az új vonalnál már BKV-sok végezték ezt a munkát. A központi menetirányítás integrált áramkörökkel vezérelt, világszínvonalon álló távvezérlését pedig maga a BKV gyártotta le – tudhatjuk meg Dinnyési Gábortól, a metró villamosberendezések osztályvezetőjétől. Talán nem túlzás állítani, hogy ezekben az években minden a metróról szólt. Vicces, hogy még a kispályás focitornát is metrókocsi-csapat nyerte. Nem is nyerhette más, hiszen a legjobb négyben csak metrókocsi-csapatok voltak.

Hradszki Róbert



JOGOSÍTVÁNY KEDVEZMÉNNYEL!

A tandíj első részlete BKV-s dolgozóknak, illetve hozzátartozóinak jelentős kedvezménnyel, 44.000 Ft helyett 34.000 Ft. Az elméleti online oktatás folyamatosan indul.

Címünk: 1143 Bp. Hungária krt. 136.

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



Zászlósi Zoltán

Biztosítás, Hitel,
Ingatlan, Napelem



+36-70-542-4900
+36-20-966-2736



1148 Bp., Fogarasi út 8.
zaszlosiz@gmail.com

MOZGÁSBAN MAGAZIN

A Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság magazinja • www.bkv.hu • bkvzrt@bkv.hu • 2025. tavasz

Lapigazgató: Gurubi Gyöngyi • A szerkesztőbizottság tagjai: Buday Ágota, Gulán András, Káplár Zsófia, Molnár György, Nagy Mónika,

Nemecz-Novák Zsuzsanna, Szirbek-Gucsi László • Szerzők: Demjén Anikó, Farkas Dóra, Konyher Mária Terézia, Győrfi Judit,

Hradszki Róbert, Kárpáthegyi Bálint, Kürti István, Sándor Béla • Design: Bene Tamás

Szerkesztőség: 1980 Bp. VII., Akácfa u. 15., Tel.: 461-6500/11973 • mozgasbanmagazin@bkv.hu • 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

10. FENNTARTHATÓSÁGI TÉMAHÉT

2025. április 7-11.

Idén 10. alkalommal kerül megrendezésre a Fenntarthatósági Témahét, mely lehetőséget nyújt arra, hogy az Önkéntes Program keretében a diákok a valóságban találkozzanak a fenntarthatóság kérdéseivel. A fenntarthatóság mellett elkötelezett szakemberek (önkéntesek) tartanak tanórákat, iskolai programokat.

Csatlakozz te is az Önkéntes Programhoz!

A regisztráció már elkezdődött.



További információkért, a korábbi évek előadóinak tapasztalataiért látogass el a [Salamon Fenntarthatóság oldalára!](#)

Tegyünk együtt a jövő generációjának szemléletformálásáért!

