

Europa Varietas Institute

13+1 javaslat a BKV reformjára

Europa Varietas Intézet

Az Europa Varietas Intézet nemzetközi kutatócsoportjainak fő profiljai a kül- és biztonságpolitikai kutatások, az európai szakpolitikák és innovációs projektek kidolgozása. Kutatóink Magyarország mellett számos európai és Európán kívüli országban élnek, dolgoznak, vagy gyűjttek több éves tapasztalatokat. Intézetünk számos projekttel, elemzéssel, cikkel segítette például a magyar EU-elnökség működését.

www.europavarietas.org
info@europavarietas.org

1135 Budapest, Szent László út 15, 5. em. 8.

Erősségeink

- *független think-tank fiatal, dinamikus csapattal*
- *kiválóan képzett és nemzetközi gyakorlattal, elismertséggel rendelkező szakemberbázis*
- *nemzetközi, network alapokon szervezett elemzőgárda*
- *rugalmas alkalmazkodás megbízóink igényeihez*
- *magyar és nemzetközi referenciák az állami, a privát és az üzleti szektorban*
- *folyamatos helyszíni tapasztalatok*

Mit kínál Önnek az Europa Varietas Intézet?

Intézetünk kutatói több éves tapasztalattal rendelkeznek a kül- és biztonságpolitikai elemzések és projektek megvalósítása területén. Profilunk része innovációs projektek kidolgozása és európai uniós szakpolitikai elemzések írása. Projektjeink során kiemelt figyelmet fordítunk a közsférában való, vagy üzleti célú hasznosításra.

Az Europa Varietas Intézet egy, a XXI. századi igényeknek megfelelően hálózati rendszerben szerveződő kutató- és elemzőközpont. Több nyelven beszélő, profi kutatóink szakmai ismereteiket naprakész információkkal, háttérismeretekkel a célországokban tartózkodva, ottani kutatásokat végezve egészítik ki. Az Intézetet az Europa Varietas Alapítvány hozta létre 2009-ben.

Bevezetés

A BKV tevékenységének általánosan ismert bemutatásától eltekintén, mert ezzel a hazai szaksajtó és szakelemzések folyamatosan részletesen foglalkoznak. Csupán arra utalnánk, hogy Budapest tömegközlekedése közel párizsi árakon - azaz a legfelső árkategóriában - az egyik a legöregebb járműállománnyal és legrosszabb szervezettséggel és konstrukciókban működik Európában.

Az utazóközönség bizalma Budapesten alighanem a legrosszabbak között van mely egyenesen következik a siralmas ár-érték arányból. Így bizonyos fokig ha nem is tolerálható, de érthető az irreális viteldíjak meg nem fizetésére irányuló hajlam az utazóközönség részéről. Az utasnak akár 320 forintos jegyet kell megfizetnie 2-3 megállónyi utazásért koszos, idős, alig karbantartott járműveken. Úgy gondoljuk, ez a "bliccelés" melegágya. Időegység alapú jegy máig nem létezik. Például egy János kórház - Tímár utca 15-20 perces útvonal 3x320/280 forint menetjeggyel, mely útvonal így egy párizsi, azonos hosszúságú útvonalhoz képest közel háromszoros árat jelent...

Erre a BKV - szerintiünk elhibázott - válasza egyrészt a fokozott ellenőrzés bevezetése volt a metróban (mely okkal-ok nélkül a hajnali órákban, mikor sokan munkába mennek, még nem működik) és kampányszerűen egyes busz- és egyéb járatokon is, ahol a közterület-fenntartók jelenléte a tapasztalt bliccelőket csak segíti az ellenőrök észlelésében, "lebuktatásában". Másrészt a BKK felállítása, mely jelentős összegeket emészt fel, de konkrét eredményei csekélyek.

Munkacsoportunk javaslatai két pillérre épülnek : az ár/érték arány helyreállítására és a hatékonyabb ellenőrzési rendszerre. Hangsúlyozzuk, egyik a másik nélkül nem lehet eredményes!

A legfontosabb az utazóközönség bizalmának visszaszerzése!

*Europa Varietas Intézet
Európai Unió Szakpolitikák Munkacsoport*

Közérdekű, ingyenes javaslataink a fenti célokra nézve három csoportra oszthatók :

- I. Forrást nem igénylő, azonnal bevezethető javaslatok köre
- II. Minimális költségű javaslatok
- III. Költség-megtakarítási javaslatok

I. Forrást nem igénylő, azonnal bevezethető javaslatok köre

1, **Egy darab BKV menetjegy 280 forintba** (és ne 320-ba) kerüljön, mint egy tömbjegy alapegysége. Ez ugyan még mindig magasabb a biztosított színvonalnál, de az időalap (ld. 2. pont) bevezetésével ár/érték arányban már megfelelő.

Csak ez az egy jegyfajta létezzen az átszálló- és egyéb jegyek kavalkádjá helyett, melyet nem csak a külföldi utazóközönség nem lát át.

2, A **menetjegy érvényessége 1,5 óra** (de legalább minimum 1 óra) legyen. Számos helyen már napjainkban (metró, számos villamos és busz) a jegyre rákerül a pontos dátum és idő, mert rendelkeznek digitális jegykezelővel. Ezen jegyekkel "már holnaptól!" ingyenesen és akármely járművekre át lehessen szállni, azaz buszról buszra, metróról villamosra, villamosról villamosra, buszról villamosra, (stb.) az időkeret terhéig. Az utazás megszakítható legyen és bármely irányba (akár visszafelé is) történhessen.

A technikai háttér megvalósítása első körben nem kerül plusz költségekbe, mert a meglévő digitális jegyautomatákra épül - csak elhatározás kérdése. (Következő lépésben költség a fokozatos áttérés a digitális jegyautomatákra olyan helyeken, ahol még nincsenek üzemben.)

3, **Azonnali megszüntetését javasoljuk az európai szinten (és alighanem világszinten is) egyedülálló ingyenes utazás lehetőségét a BKV járművein 65 éves kor felett, állampolgárságtól függetlenül.**

Magyar állampolgár 65 év felett (pl. francia mintára) havi, de inkább éves szinten kiváltható **senior bérlettel** utazhasson, melynek ára az adott bérlet árának negyedébe (javaslatunk : havi szinten 2500 HUF) kerüljön. A senior bérlet a budapesti és a Budepest környéki járatokra legyen érvényes.

Nem magyar állampolgárok számára ez utóbbi kedvezmény de facto ne legyen igénybe vehető. Hasonló rendszerek működnek pl. Franciaországban és Olaszországban is. Technikai módszerekkel javasoljuk ezt elérni : A központi állami szervhez Magyarországon, személyesen benyújtott, magyar nyugdíj igazolásához kötött igényelhetőség és átfutási idő (2-3 hónap) gyakorlatilag biztosítja, hogy diszkriminatív intézkedések / jogszabályok meghozatalának elkerülésével lehessen szűrni a célközönséget.

II. Minimális költségű javaslatok

4, Kerüljön bevezetésre a környéki bérlet árkategóriában a **csak egy teljes vonalra érvényes bérlet**, egy környéki bérlet áráért függetlenül attól, hogy a vonal átlépi-e Budapest közigazgatási határát vagy nem. Ehhez az kell, hogy a környéki bérletre ne egy város nevét, hanem a vonal számát pecsételjük rá. (Költség : pecsételők)

5, **Heti bérlet bevezetése** a havi bérlet árának **arányos** csökkentésével. A kétheti bérlet a havi bérlet felébe kerüljön. (Költség : új nyomdai sablonok) Itt jegyeznénk meg, hogy a 10-es jegytömb ár/érték aránya is jelentősen felértékelődik az időalapú jegy bevezetésével.

6, Az arra alkalmas járatokon a **kerékpár ingyenesen szállítható** legyen. A kerékpáros közlekedés a XXI. század városi közlekedésének jövője. Hosszabb távon a párizsi *Vélib* rendszer meghonosítására való törekvés első lépcsője, mint ahogy erre már történt is a múltban pár tétova javaslat. A kerékpárost a tömegközlekedés ne büntesse azért, hogy járművét használja.

7, Munkanélküliek átképzésével, közmunkaprogrammal a munkanélküli segély mellett (feltételeként) a **járművek rendszeres takarítása**, akár napközben is, a grafittikkal telefújt járművek átfestése. (Budapest jelenleg nemcsak Európa legöregebb, de alighanem legkoszosabb buszait tudhatja magáénak - Tiranát és Isztambul is beleértve.)

Ezen fenti intézkedésektől azt várjuk, hogy létrehozza a helyes ár-érték arány a budapesti közlekedésben, mely az utazóközönség bizalmának visszaszerzéséhez elengedhetetlenül fontos. Az ezután következő javaslatok életbe léptetését a fentiek megvalósítása nélkül nemcsak, hogy nem javasoljuk, de kifejezetten káros döntésnek tartanánk!

8, Javasoljuk első körben a **"román modell" bevezetését a buszokon, mellyel a munkanélküliséget is csökkenteni lehetne** : Minden buszon (kivéve az olyan nagy forgalmú járatokat, mint pl. a 7-es vonal, ld. lejjebb) a buszvezetőn kívül egy személy ("kalauz") üljön a busz első ülésén.

Felszállás csak az első ajtón történjen és e személy (ne a sofőr!) ellenőrizze a bérleteket, illetve azt, hogy minden felszálló kezelte-e a jegyét lehetőleg digitális, a kezeléskor hangjelzést kiadó jegykezelő készülékkel, melyből így minden - nem csuklós - járműre elég lenne egy darab. (A piros lámpánál álló buszok - nyugat európai mintára - legyenek leinthatók - kedves, ingyenes gesztus az utazóközönség felé.)

E kalauztól szükség esetén helyben, 280 HUF áron lehessen menetjegyet venni. (Ezzel kiváltható lenne, számos drága és gyakran nem működő jegyautomata a BKV vonalain, megállóiban.)

Ahol még nincs digitális jegykezelő, ott dátumos pecsételővel lehetne első körben megoldani az érvényesítést.

A felszállásnál a jeggyel, bérlettel már rendelkezők előnyt élveznének (előre állnának, ellenőrzésük gyorsan megtörténne), míg az esetlegesen jegyet vásárlók már menetközben vehetnék meg jegyeiket a kalauztól. Így nem nőne meg érzékelhetően a menetidő sem.

A kalauzokat átképzett munkanélküliekből a munkanélküli segély terhére - francia mintára - az annak fejében elvégzendő kötelezően ledolgozandó munkaórák keretében alkalmaznák, így a program költsége minimális lenne.

Amennyiben a kalauz rendelkezéssel rendelkező tapasztal (pl. egy felszálló nem hajlandó bemutatni menetjegyét) joga legyen a sofőrt értesítve megállíttatni a buszt, mely zárt ajtókkal várna meg a kiértesített rendőri egységet.

Ezen személyek folyamatos jelenléte nagyban segítené a járművek állagmegóvását is, rongálás esetében az előző bekezdéshez hasonlóan eljárva értesítené a rendőrséget. Az állagmegóvással a karbantartási/felújítási költségeket csökkennének.

9, Hasonlóképpen **munkanélküliek átképzési programjával**, - szintén a munkanélküli segély/kötelező közmunkaarány terhére - javasoljuk **az ellenőrök és a járműveket takarítók számának növelését**. Az olyan forgalmas járatok minden egyes egységein, mint pl. a 7-es sorozat, folyamatosan 2-3 ellenőr jelenléte ajánlott.

10, Fővárosi (még jobb lenne : állami) szinten **szigorúbb jogszabályokat kell alkotni a rongálás, különösen a köztulajdon rongálása esetében**, magas büntetési tételeket és a 3 csapás elvét alkalmazva. Újabb busz-beszerzési tenderek esetén a klímánál is fontosabbnak tartjuk a jármű kamerákkal való felszereltségét, melyek felvételeit akár - mint a párizsi RATP esetében - egy központi helyről, valós időben is figyelemmel lehet kísérni.

11, A jelenlegi büntetési tételek (pótdíj) még mindig nagyon enyhék a BKV-nál. A jegyárak (nyugat-európai szint) nincsenek arányban a szolgáltatás (kelet-európai szintnél gyakran rosszabb) minőségével, a viszonylag alacsony pótdíj a renyhe ellenőrzés mellett további jelentős érv a bliccelés mellett.

A fenti javaslatok (1-7) egyrészt feljavítanák az ár-érték arányt, másrészt (8, 9) minimalizálnák a bliccelés esélyét. Ezek mellett és életbe léptetésük után (!) **a büntetési tételek fokozatos emelését javasoljuk.**

III. Költségmegtakarító javaslatok

12. Egyes szakaszokon indokolatlanul sűrűek, máshol indokolatlanul nagyok az egyes megállók közötti szakaszok. Talán az egyik legkirívóbb példa a 22-es busz vonala (pl. BK. Bíróság - Labanc út - Kuruclesi út, kb. 300 méterenkénti megállók, a Labanc út megszüntethető lenne), melyet az utóbbi években ráadásul még át is szerveztek - rossz irányba.

Nem kell minden járműnek minden (eddigi) megállóban megállnia, az időalapú jeggyel igénybe vehető lesz egy másik jármű (példánknál maradva : 22-es busz, beszárt megálló : Városmajor - megszüntethető). Vagy igen, akár egészes kis sétával legyenek megközelíthetőek, ahogy pl. Nyugat-Európában.

A felesleges megállások megszüntetésével üzemanyag és idő spórolható meg. Csúcsidőn kívül egyes kevésbé forgalmas járatokon hosszabb távon 6-15 személyes céltaxi ("maxi-taxi") kisbusz alkalmazását javasoljuk, leintéses rendszerben. E vonalak, időszakok akár magánosíthatók lennének.

13. Javasoljuk a BKK felszámolását, vagy legalábbis jelentős karcsúsítását, átszervezését. A BKK sajnos lényegében több mint 2 év alatt alapszinten sem oldotta meg a BKV gondjait. Csupán kvázi megduplázta a közlekedési szervet, luxusautó flottát vett, 100 milliós nagyságrendben bérel új irodát - a budapesti közlekedés egyéb napi működtetésére fordítható költségkeret terhére.

A VEKE mint egyesület eddig is jobban, hatékonyabban és olcsóbban oldotta meg lényegében a BKK feladatait, azaz a javaslattételt és -kidolgozást. Javasoljuk a hasonló profilú egyesületek konkrétabb bevonását, támogatását, pályázati és egyéb úton. Konkrét feladatokra, projektek kidolgozására pályázatok kiírását megfelelő díjtételekkel.

A BKV felsővezetők, (fő)osztályvezetők bérezésének felülvizsgálata, bércsökkentés felsőbb szinteken, bérnövelés a sofőrök, forgalomirányítók szintjén is fontos lépések lennének.

13+1. Amennyiben még érvényben vannak utasbiztosítási szerződések ezeket fel kell mondani, de lehetővé kell tenni a jegypénztáraknál (és egyéb helyeken), hogy fakultatív módon az utasok utasbiztosítást köthessenek adott időszakra a BKV járataira.

Összegzés

15-20 éves járművekkel, melyeken évek óta csak a szükséges karbantartásoknak csupán 15-20%-át végezték el lényegében súlyosan felelőtlen hazárdjáték utasokat szállítani. A fenti javaslatok alkalmazása csupán az első és talán a legfontosabb lépést jelenti : a bizalom visszaszerzését.

Ingyenesen nyújtandó javaslataink köre ugyanakkor itt véget ér, nem terjed ki a BKV adósságának kezelésére, a járműbeszerzési tenderekre és üzemeltetésekre, járatprivatizációkra, melyek szintén megkerülhetetlen kérdések az ár/érték arány visszaszerzésében. Csupán arra utalnánk, hogy ez utóbbi modell erős válságban van Nyugat-Európában, a privatizált egységek lényegében drágábban és nem egyszer rosszabb színvonalon működnek.