

# Beszámoló 2018

## A szervezetről

A Közlekedő Tömeg Egyesület a 2018. év folyamán további együttműködést kezdeményezett több közlekedéssel kapcsolatos közigazgatási szervvel. Bővítettük ismertségünket a jelentősebb magyar sajtóorgánumok körében. Facebook-oldalunkon az év végéig több mint 10000 követő bizalmát nyertük el.

## Főbb projektjeink

Rendszeresen kiálltunk a 100E repülőtéri expresszjárat szolgáltatási színvonalának javításáért és a járat sűrítéséért, ennek érdekében részletes javaslatcsomagot állítottunk össze. Később hírt adtunk arról, hogy a járaton tapasztalható zsúfoltság miatt az ügyfelek több alkalommal is elájultak. Mindennek, és más szakmai szereplők kiállításának köszönhetően a BKK 30-ról 20 percre módosította a járat sűrűségét.

Kiálltunk Csepel Önkormányzatának azon terve ellen, mely szerint a Csepel, Soroksári révnél található autóbusz-végállomást parkolóvá alakították volna, a kapcsolódó buszhálózatot pedig előnytelen módon szervezték volna át. Egyesületünk alternatív javaslatot készített a parkoló kialakítására, és egy új buszhálózatot is terveztünk az önkormányzat által kitűzött céloknak megfelelően. Egy személyes egyeztetést követően Csepel Önkormányzata végül elállt a végállomás megszüntetésétől és az előnytelen hálózatátalakításoktól, javaslatainkkal kapcsolatban pedig további egyeztetéseket ígért.

Egyesületünk az őszi folyamán több ízben is fényt derített a MÁV-Start 2011 és 2019 között szolgáló vezérigazgatója által hozott előnytelen döntésekre, hanyag szervezetirányítási gyakorlatára és azok következményeire.

1. Rendszeresen beszámoltunk arról, hogy forgalmasabb időszakokban az InterCity-járatok alulméretezett kapacitása miatt akár 100 vonatra is elfogytak a helyjegyek, melynek következtében minden alkalommal több ezer ember utazása lehetetlenült el.
2. Tényfeltáró cikket közzeltünk, és folyamatosan tájékoztattuk a nyilvánosságot arról, hogy mindeközben több tíz, színvonalas szolgáltatást biztosítására alkalmas vasúti kocsit állt kihasználatlanul azért, mert a Szolnoki Járműjavító nem végezte el azok kisebb-nagyobb meghibásodásainak javítását, illetve rendszeres és kötelező fővizsgálatait.
3. Felhívtuk a figyelmet arra is, hogy a Szolnoki Járműjavító érdemben csak a vezérigazgató által szorgalmazott IC+ vasúti kocsik gyártásával foglalkozott, ennek ellenére pedig évek alatt csak kettő működőképes darab készült el.
4. Végül megismertettük a nyilvánossággal a vezérigazgató azon tervét, mely szerint 13 vasúti mellékvonal bezárását szorgalmazta.

Minderről számos országos elérésű sajtóorgánumot, minisztert, országgyűlési képviselőt, polgármestert, illetve a MÁV-csoport több vezetőjét is értesítettük. Kampányunknak köszönhetően számos jelentős előrelépés történt.

1. A MÁV-Start akkori vezérigazgatója először perrel kezdte fenyegetni egyesületünket, majd nem sokkal később menesztették posztjáról.
2. A MÁV-Start új utasítást adott ki, mely szerint az InterCity-vonatok 90%-os foglaltsága felett törekedni kell a vonatok kapacitásának bővítésére.
3. Jelentősen felgyorsult a kihasználatlan, meghibásodott, illetve a fővizsgálóval nem rendelkező járműpark javítása, karbantartása.
4. Felgyorsult az IC+ vasúti kocsik gyártása.
5. Az Innovációs és Technológiai Minisztérium is kiállt a vasútvonalak bezárása ellen. Végül egyetlen vasútvonalon sem szűnt meg a személyszállítás.

Ezen sikereinket követően a MÁV-Start teljesítette azon két közérdekű adatigénylésünket, melyeknél azelőtt elzárkóztak az adatok kiadásától, így nyilvánossá vált a személyszállító vonatok összeállítási rendje, illetve nyilvánossá váltak a vasúti kocsik állapotára és fővizsgálóira vonatkozó adatok.

Annak érdekében, hogy vizsgálni tudjuk a budapesti közlekedési hálózat átszervezési lehetőségeit, 2017 márciusában 80 autóbusz- és trolibuszjárat utasszámlálási adatait kértük ki a BKK-tól közérdekű adatigénylések keretében, a cég azonban annak teljesítésétől többszörösen jogsértő módon elzárkózott. Egyesületünk alelnöke ezért 2017 novemberében pert indított az ügyben, jogi képviselőtünk a *Társaság a Szabadságjogokért* biztosította. A pert 2018 decemberében első- és másodfokon is, jogerősen megnyertük, a BKK pedig maradéktalanul átadott számunkra minden igényelt adatot.

Javaslatcsomagot készítettünk, mely a budapesti trolibuszhálózat lehetséges módosításait részletezi. A javaslat a 2019-ben érkező új trolibuszok érkezését is figyelembe veszi, a tervezett hálózat így a jelenlegihez képest több kapcsolatot nyújthatna az utasok számára.

## További projektjeink

Javaslatot tettünk a csepeli *II. Rákóczi Ferenc út / Szent István út* csomópont forgalmi rendjének módosítására annak érdekében, hogy a torlódó autók ne okozzanak késést a busszal utazóknak. A javaslatot a Budapest Közút elfogadta, és meg is valósította.

A BKK az utasok számára jelentősen hátrányos közlekedési rend kialakítására tett javaslatot a 21 és 21A buszvonalakon. Kampányunknak köszönhetően a bevezetést a lakosság a hivatalos társadalmi egyeztetés keretében meghiúsította.

Felhívtuk a figyelmet arra, hogy Belváros-Lipótváros Önkormányzata a Reáltanoda utca felújításánál néhány egyéb módon pótolható közterületi parkolóhelyért cserébe beáldozta az arra közlekedő gyalogosok és kerékpárosok biztonságát.

Az 1-es villamos nyári pótlása idején folyamatosan beszámoltunk a pótlóbuszok közlekedését nehezítő torlódásokról, és az indokolatlan átszállások okozta kellemetlenségekről.

Videót készítettünk az Index internetes újsággal közösen, melyben bemutattuk, milyen módszerekkel károsítják meg egyes személyek a BKK ügyfeleit a cég automatáinak szervezett kifosztásával. Felhívtuk a figyelmet arra is, hogy a BKK nem fordít érdemi figyelmet a problémára.

Alternatív pótlási javaslatot készítettünk a Budapest – Hatvan vasútvonal felújításához kapcsolódóan, melyből a vonatpótló autóbuszok Keleti pályaudvari végállomására vonatkozó javaslataink egy részét megvalósította a MÁV-Start.

Kezdeményeztük az Innovációs és Technológiai Minisztériumnál a Volánbusz-járatok utastájékoztatóban használatos járatszámainak megjelenítését a Google Maps felületein, és az egyéb nyíltan hozzáférhető adatbázisokban. A minisztérium néhány hét múlva intézkedett az ügyben.

## Figyelemfelhívó akciók

Részletesen bemutattuk, hogy a MÁV-csoport angol nyelvű honlapja semmilyen érdemi tájékoztatást nem nyújt az utazók részére. A hiányosságokat a MÁV-csoport elismerte, de ígérete ellenére csak minimális mértékben pótolta azokat.

Felhívtuk a Fővárosi Közgyűlés figyelmét arra, hogy a RIGO elektronikus jegyrendszer projekt a 2017 júniusában hivatalosan megerősített határidőkhöz képest több hónapos csúszásban volt. Miután a Fővárosi Önkormányzat döntött a RIGO projekt leállításáról, egyesületünk rendszeresen kiállt a projekt koncepciója mellett.

Számos alkalommal kampányoltunk a nagykörúti villamosvonal Oktogon M és Corvin-negyed M közötti szakaszának mihamarabbi felújításáért, felhívva a figyelmet a sorozatos műszaki hibákra, a vonal hálózati fontosságára és a felújítás bizonytalan ütemezésére. A főpolgármester ezután kiemelten kezelte az ügyet, a vonal felújítása pedig a nyár folyamán megtörtént.

## Saját termékeink

*Tudatos Közlekedő* szolgáltatásunkat jelentősen bővítettük.

1. Immár a járművek fűtésével és beázásával kapcsolatos panaszok is bejelenthetőek.
2. A járművek szennyezettségéről is lehetőség van bejelentést tenni. Ezzel kapcsolatban figyelemfelhívó kampányt indítottunk, melynek köszönhetően több alkalommal is rendkívüli takarítást végeztek a budapesti autóbuszos szolgáltató cégek.
3. A nyári időszakban ismét felhívtuk a figyelmet a járművek légkondicionáló berendezéseinek állapotára. Hírt adtunk arról, hogy adatgyűjtésünk alapján az autóbuszok jelentős hányadán nem működik megfelelően a klímaberendezés, illetve hogy a BKK-járművek klimatizálására vonatkozó elvárások elégtelenek. Kampányunknak köszönhetően utóbbin a BKK kis mértékben változtatott.