

**Háttérinformációk:**Buszpótlás:

A BKV Zrt. autóbuszflottája az elmúlt 7-8 évben jól látható fejlődésen ment keresztül, ugyanakkor még mindig üzemelnek a flottában alacsonyabb utaskomfortú, klímaberendezés nélküli vagy kevésbé hatékony klímával rendelkező járművek. A klíma nélküli buszok a naponta utasforgalomba kerülő legmagasabb csúcsidei hétköznapi járműmennyiséghez (jelenleg 780 db) viszonyított részaránya mintegy 8-10% (jelenleg 74 db). Csúcsidőn kívül, illetve az alacsonyabb járműigényű iskolaszüneti időszakban ez az arány jóval alacsonyabb, hétvégén pedig (rendkívüli forgalmi feladatok ellátása nélkül, pl. villamospótlás) csak klímaberendezéssel felszerelt járművek közlekednek a hálózaton.

A fenti, munkanapi 8-10% egy, a teljes hálózatra vetített átlagérték, az érintett vonalak közötti elosztás ugyanis nem egyenletes. A BKK elvárásaival összhangban a magaspadlós, valamint a legkorosabb alacsonypadlós járművek csak a pesti külső kerületek kifizető vonalain közlekednek, de ott a részarányuk akár a 25-40%-ot is elérheti. A koncentrált járműkiadás miatt az ezen viszonylatokon utazók – elsősorban a reggeli és délutáni csúcsforgalmi időszakban – sokkal nagyobb valószínűséggel utaznak klíma nélküli vagy éppen kevésbé hatékony klímával szerelt járműveken, mint a hálózat más vonalain. 2021. nyarán az M3 metróvonal rekonstrukciójának egy átmeneti üteme lép majd életbe, amelynek során az augusztus 20-át megelőző négy héten át a metrószerelvények csak Újpest-Központ és a Göncz Árpád városközpont között közlekednek majd, ezzel a munkanapokon korábban soha nem látott hosszúságú szakaszon kell majd autóbuszos pótlást biztosítani. A Göncz Árpád városközponttól a Belvároson át Kőbánya-Kispestig tartó buszos pótlás az előzetes tervek szerint mintegy 109 db csuklós busz forgalomba adását igényli, amely 48 db-bal több, mint az év bármely időszakában a metrópótlás ellátásához szükséges munkanapi autóbusz mennyiség.

Ezen többlet járműigény kiszolgálása érdekében az idei nyári iskolaszünetben a magaspadlós és a legkorosabb alacsonypadlós járműveink sem maradhatnak a telephelyek kapuin belül, utasaink a legforróbb nyári napokon is találkozhatnak majd ezen járművekkel a forgalomban.

Társaságunk autóbusz járműhelyzetéről elmondható, hogy jellemzően az új beszerzéseknek köszönhetően az elmúlt 5 év alatt az autóbusz ágazatnál 49,6 %-ról mára 88,0 %-ra növekedett az utastéri klímaberendezéssel felszerelt járművek részaránya a teljes állományon belül. A még megmaradt magaspadlós autóbuszok állományból kivezetése folyamatos, a legidősebb, használtan beszerzett alacsonypadlósok esetében azonban ehhez egyelőre nem áll rendelkezésre elegendő mennyiségű új jármű. A koros klímák teljes körű felújítása ugyanakkor többszörösen meghaladná az amúgy selejtezésre érett öreg járművek értékét, a valódi megoldás a járműállomány cseréjének felgyorsítása lenne, amelyre a BKV és a Fővárosi Önkormányzat kész tervekkel rendelkezik, a megvalósításhoz a „stabilitási” törvény értelmében a Kormány mielőbbi jóváhagyására volna szükség. Addig is a BKK-val együttműködve a BKV törekszik arra, hogy az alacsonyabb utaskomfortú járművek csak abban az időszakban legyenek az utcán, amikor a legmagasabb a járműigény és a korszerűbb buszokból nem áll rendelkezésre elegendő darabszám, de sajnos 2021 nyarán ezek az idős autóbuszok még nem lesznek nélkülözhetők a csúcsforgalmi igények kiszolgálásából.

M3 szerelvények klimatizálása:

A korábbiakban két különböző gyártó termékét teszteltük ideiglenesen a metrókocsikban annak érdekében, hogy Társaságunk minél több és hasznosabb információhoz juthasson, hogy ellenőrizhető legyen a rendszerkialakítás megfelelősége, működőképessége.

A Metrowagonmash Rt. a prototípus klíma leteszteléséhez hozzájárult, hiszen csak így kaphatnak valós képet arról, hogy esetlegesen majd a teljes járműparkra is engedélyezzék a felszerelést. Alapvetően a letesztelt klímarendszerek működési elve között nincs különbség, viszont a megvalósítás és a hosszabb távú üzemeltetés szempontjából lehetnek eltérések, amelyek fontosak Társaságunk, mint Üzemeltető számára. A BKV Zrt. csak olyan rendszerek beszerelését fogja engedélyezni, amelyek nem befolyásolják a metrókocsikra adott garanciát.

Az M3 metróvonal járműállománya utólagos klimatizálása tárgykörében az uniós közbeszerzési eljárás folyamatban van. A közbeszerzési eljárás két szakaszos, tárgyalásos eljárás keretében történik, a jelentkezések benyújtási határideje 2021. június 22. Az eljárás első, részvételi szakaszában kerül sor az alkalmassági kritériumoknak megfelelő jelentkezők kiválasztására, a jogszabályban előírt részvételi feltételek vizsgálatára. Az érvényes jelentkezést benyújtó társaságokat ezt követően felkérjük ajánlattételre. A tárgyalások lezárását követően kell benyújtani a végleges ajánlatokat.

Tekintettel arra, hogy a vasúti közlekedésben rendkívül szigorú szabályozók vannak, a végleges rendszer működésének ellenőrzését komoly előkészítési munka előzi meg. A minél magasabb fokú megfelelés érdekében az Üzemeltető széles körű, a hatósági előírásnak megfelelő tesztelésnek fogja alávetni a rendszereket.

## **Kommunikáció (több irányban):**

### **1. Sajtóközlemény-sorozat**

Tartalmazza:

- a teljes buszflotta adatait, benne az aránypárokkal (magas/alacsonypadlós, klímás/klíma nélküli), ezek trendjeivel (nem túl gyors, de jó adatokat nézve látványos a javulás)
- az idei nyári időszakban szükséges pótlóbuszok rekordot jelentő számát
- az immár 4 éve folyamatosan zajló metrópótlás általános kommunikációs sablonjait ismétlő, megerősítő jelleggel (utasszámok, követési idő stb.), hangsúlyozva, hogy az idei nyáron esedékes ütem miben jelent újdonságot (hosszabb szakasz, rekord mennyiségű munkanapi pótlóbusz)
- a BKV tervezett, előkészített új jármű beszerzési programját, amely elindításához, végrehajtásához a kormányzat jóváhagyása szükséges

### **2. Szervezett interjúk/vlogok**

- vezérigazgatói interjú(k)
- szakember interjúk – a készülő dolgozói portrék között is
- külső szakértő
- vlog, ami bemutatja az egész hátterét, akár több megszólalóval a vezérigazgató-helyettestől a járművezetőig
- vlog a kiemelt 2021 nyári pótlás biztosításáról, honnan jönnek a buszok, milyen hatása van ennek az alaphálózat kiszolgálására

### **3. Facebook-sorozat (kétféle)**

#### **Illusztrált „Tudta, hogy...?” sorozat (példák)**

- ha az összes metrópótlót egymás után állítjuk, meddig érne az M3 végállomásától a sor
- variáció: hány utas fér be egy M3 szerelvénybe > ehhez hány busz kell > ez hány autót helyettesít
- ugyanerre a sémára: egy metró-egy vezető > egy metró helyettesítésére hány busz kell, ahhoz hány buszvezető kell
- hányszor fordul egy busz naponta

#### **Infógrafikás megjelenítés:**

- a három eddigi ütem összehasonlítása → ebből az idei nyári pótlás rekordot jelentő különlegességeinek hangsúlyozása
- alternatív járatokról, amelyek szintén jelentős számú többlet autóbust igényelnek

#### **Komolyabb Q&A - „Miért? Mert...”, amik elmagyarázzák az összefüggéseket (példák)**

##### **- Miért járnak még mindig klíma nélküli buszok?**

*- A BKV Zrt. flottájába kerülő járművek esetében több mint egy évtizede alapelvárás a klímaberendezés megléte. Ennek köszönhetően, tekintettel arra, hogy minden új busz egy régit vált ki, a klímaberendezést nélkülöző járművek kivezetése folyamatos, megfelelő források esetén 1-2 éven belül elfognak a klímaberendezés nélküli járművek a flottából. Jelenleg a metrópótlás magas járműigénye*

miatt nagyobb szükség van a régi buszokra, de még ezzel együtt sem haladja meg még a legnagyobb hétköznapi csúcsban sem a 8-10%-ot a klíma nélküli buszok részaránya.

**- Miért engednek ki nem működő klímával buszokat a forgalomba?**

- A BKV Zrt. autóbuszflottája az elmúlt 7-8 évben jól láthatóan fejlődésen ment keresztül, ugyanakkor még mindig üzemelnek a flottában elöregedett, selejtezés előtt álló járművek. Amíg az idősebb, de hosszabb távon üzemeltetni tervezett buszok esetében egy szükség szerinti teljeskörű klímafelújítás indokolható, addig a legidősebb járművek esetében a koros klímaberendezés teljes felújítása többszörösen meghaladná az amúgy selejtezésre érett járművek értékét, így felelős közszolgáltatóként ezen járművek esetében csak szükség szerinti klímajavítást végzünk, amelyeknek az átfutási ideje miatt előfordulhat, hogy néhány napig a forgalom zavartalan fenntartása érdekében a jármű nem vagy nem hatékonyan működő klímaberendezéssel közlekedik.

**- Hogyan lehet, hogy a vonalon, ahol járok, nagyon sok klíma nélküli busz közlekedik?**

- A BKV járműparkja jelenleg meglehetősen heterogén, a munkanapi forgalmi igények kiszolgálásához az új beszerzésű, legkorszerűbb autóbuszok mellett elengedhetetlenül szükség van a legidősebb, 30. életévüket meghaladó járművekre is. A városi közlekedésben a két csúcsidőszak jelenti a maximális igénybevételi szintet, csúcsidőszakon kívül a járművek egy része feladat nélkül marad, hiszen kevesebb utast kell elszállítani. A közlekedési szolgáltatást megrendelő BKK-val együttműködve úgy alakítjuk a járműbeosztást, hogy a legidősebb járművek a nap során a lehető legkevesebb ideig legyenek szolgálatban, így jellemzően olyan járműfordulókban teljesítenek szolgálatot, amelyek csak munkanapi csúcsidőben közlekednek. Éppen ezért a napközbeni, éjszakai vagy hétvégi időszakban elvétele, vagy egyáltalán nem is találkozni magaspadlós, vagy klímaberendezés nélküli járművel az utazás során.

**- Ha nincsen elég klímás busz, miért pont a nyári hőségben kell kiterjeszteni a metrópótlást ilyen hosszú szakaszra?**

- Habár az időjárási viszonyok ebből a szempontból nem a legkedvezőbbek nyáron, nem lehet figyelmen kívül hagyni azt a tényt, hogy ebben az időszakban az iskolaszünet és a nagyarányú szabadságolások miatt mind a közösségi közlekedés utasszáma, mind a közúti forgalom mértéke jóval elmarad az év egyéb időszakaiban mérhetőtől. Ebből kifolyólag a kötöttpályás viszonylatok hosszabb idejű forgalomkorlátozása ilyenkor jár a legkisebb érdeksérellemmel, általános gyakorlat az ilyen jellegű beavatkozások nyári hónapokra időzítése (pl. korábbi évek nagykörúti villamospótlásai stb.)

**- Minek ez az egész metrópótlás, kényelmetlen átszállni a buszokra!**

- Az egész városnak sajnos szükségszerűen szenvedés a metrópótlás, de pontosan ez igazolja, hogy milyen óriási szükség van az M3-ra. A metró az utasok érdekében újítjuk fel és nagyon jó lesz, ha készen lesz, addig pedig mindent megteszünk azért, hogy a lehető legkevesebb kényelmetlenséggel jussanak el a céljukhoz, egyúttal köszönjük a türelmüket.

**- Már tavaly megígérték, hogy lesz, miért nincs még mindig klíma a metrókon?**

- Az M3 vonalon közlekedő metrókocsik esetében még érvényes az orosz gyártó által adott garancia, ami azonban azt is jelenti, hogy a beleyezésük nélkül nem lehet felszerelni semmit a szerelvényekre. A Metrowagonmash Rt. a prototípus klíma leteszteléséhez hozzájárult, hiszen csak így tudhatjuk meg valójában, hogyan működik, és ez alapján lehet csak engedélyezni a teljes járműparkra is a felszerelést. A korábbiakban két különböző gyártó termékét teszteltük ideiglenesen.

**- Akkor hol tart most a folyamat?**

- Az M3 metróvonal járműállományának utólagos klimatizálásra kiírtuk az uniós közbeszerzést. A közbeszerzési eljárás két szakaszos, tárgyalásos eljárás keretében történik, a jelentkezések benyújtási határideje 2021. június 22. Az eljárás első, részvételi szakaszában kerül sor az alkalmassági kritériumoknak megfelelő jelentkezők kiválasztására, a jogszabályban előírt részvételi feltételek vizsgálatára. Az érvényes jelentkezést benyújtó társaságokat ezt követően felkérjük ajánlattételre. A tárgyalások lezárását követően fogják majd benyújtani a végleges ajánlatokat.

**- Nagyon hosszú ez a folyamat – soha nem lesz így klíma a metróban!**

- A vasúti közlekedésben rendkívül szigorú szabályok vannak, a végleges rendszer kialakítását előkészítési munka kell, hogy megelőzze, majd ezt követően a hatósági előírásnak megfelelő

teszteljárás. A korábban említett, letesztelt klímarendszerek működési elve között nincs különbség, viszont a megvalósítás és a hosszabb távú üzemeltetés szempontjából lehetnek eltérések, amelyek fontosak Társaságunk, mint Üzemeltető számára. Vagyis lesz klíma a metróban, azonban csak olyan, amely minden szempontból megfelelő.

#### **4. Jármű külső és belső matricák**

**Belső** (A/4, álló – az ablakon)

- a fenti „Miért/Mert” összefüggések, grafikával

**Külső** (hirdetési felület, buszonként: 100-170 e Ft (a toborzómatricás méret ebben az esetben kicsi))

- (grafika) egy busz = x kocsi (ahogyan csúcsforgalomban állnak a dugóban az autók)

- busz és személygépkocsi: előtte egy szorzószám, ami azt mutatja, hány személygépkocsiba fér annyi ember mint egy buszba, és a kocsi mögött ennek megfelelően nagy kipufogófelhő

- felirat: "Szívesen vislek a metró helyett! a BKV-nál minden jármű egyenlő/minden járművet megbecsülünk, a lényeg, hogy Önnek jár!"

#### **5. Egyéb**

Buszpótlással és a buszparkkal kapcsolatos kérdésekre választ adó, minden közleményt, nyilvános anyagot tartalmazó aloldal a [bkv.hu](http://bkv.hu) oldalon, vagy ezeknek az anyagoknak az elhelyezése a most készülő **médiasarokban**.

Igény esetén fizetett hirdetések készítése.