

FÜGGETLEN MAGYARORSZÁG

„A legnagyobb cél pedig itt, e földi létben
ember lenni mindég, minden körülményben”
(Arany János)

„Az igazat mondd, ne csak a valót.”
(József Attila)

A rendszerváltozás veszteségeinek érdekvédelmi, közéleti, politikai Hon-LAPJA

Nyomdai kiadását alapította: **1993-ban az osztársadalmi érdekvédelmet országos hatókörben ellátó**
társadalmi szervezet, a

FÜGGETLEN NÉPKÉPVISELETI SZÖVETSÉG /FÜNÉSZ/

SAJTÓPOSTA

A rendszerváltozás veszteségeinek készülő világhálós népújság, a **FÜGGETLEN MAGYARORSZÁG** tömegkommunikációs rovata, benne a lakosság aktuális témakörű **egyetértő észrevételeivel**, jobbító **kritikai jelzéseivel, tiltakozásaival, kérdéseivel, javaslataival**, amelyek névvel, jeligével, illetve ezek nélkül is nyilvánosságot kaphatnak — a lapunkhoz elektronikusan, postai úton, illetve személyesen eljuttatott információk ellenőrzött és szerkesztett változatában, megőrizve minden közlendő anyag eredeti tartalmának lényegét.

- (1) Mindenkinek joga van a véleménynyilvánítás szabadságához.
- (2) Magyarország elismeri és védi a sajtószabadságot./ Részletek az **Alaptörvény VIII. cikk-éből**/

*

3. § A Magyar Köztársaságban a médiaszolgáltatások szabadon nyújthatók, a sajtótermékek szabadon közzétehetők, az információk és a vélemények a tömegkommunikációs eszközök útján szabadon továbbíthatók... /Részletek a **médiaszolgáltatásokról és a tömegkommunikációról szóló 2010. évi CLXXXV. törvényből**/

*

4./ § (1) A Magyar Köztársaság jogrendje elismeri és védi a sajtó szabadságát, valamint biztosítja sokszínűségét.

(2) A sajtószabadság kiterjed az államtól, valamint bármely szervezettől és érdekcsoporttól való függetlenségre is. /Részletek a sajtószabadságról és a médiatartalmak alapvető szabályairól szóló **2010. évi CIV. törvényből**/

Internet: www.fuggetlenmagyarorszag.hu

E-mail: fuggetlenmagyarorszag@fuggetlenmagyarorszag.hu

Levél cím: **6000 Kecskemét, Tinódi u. 6. B/IV/26.**

Főszerkesztő: **Velkei Árpád**

a **MAGYAR ÚJSÁGÍRÓK ORSZÁGOS SZÖVETSÉGE /MÚOSZ/**

Küldöttgyűlésének tagja

CIKKÜNK NYOMÁN

Átfogó intézkedések a **BKV**-nál —, ahol van remény a jobbító változásokra!

Miért nem a „sok kicsi sokra megy” módszert alkalmazza jegyárainál a **BKV**? címmel közöltük le néhány héttel ezelőtt, eme elektronikus hasábkon **Bóna Zoltán István újságíró** cikkét, amelyben többi között kifejtette:

Naponta találkozhatunk afféle kommandó-szerű alakzatokba csoportosult ellenőrökkel, akik vadásznak a jegy nélküli utasokra. Megértem, kell a pénz a **BKV**-nak, hiszen nagy náluk annak hiánya, tehát ahol lehet, sarcolják az embereket, csak az nem világos számomra, miből gondolják, hogy a potyázó utasok lefülelésével csökkenthetik lényegesen az ebbéli gondjaikat. Tudniillik, az átlagemberek — közöttük a kisjövedelműek, munkanélküliek, vagy éppen a már mindenféle ellátásból kiesettek — egyre nehezebben elviselhető anyagi körülmények között élnek, vergődnek, akikre most ráhajtanak e közlekedési vállalat karszalagos munkatársai a metróon, villamoson, buszon stb. Ezzel én nem azt akarom mondani, hogy nincsenek szándékos bliccelők, akiket nyilván okkal fülelnék le, büntetnek meg, de hát ez az intézményesen kiterjesztett kontroll az utas-közönség soraiban, eléggé riasztó.

Kollégánk a továbbiakban közölte, túl magas az egy útra szóló menetjegy jelenlegi 320 forintos ára, amely miatt a hattagú családjának nemrégén, rokonlátogatási célból több mint 11 ezer forintjába került Budapest egyik külső kerületéből, háromszori átszállással eljutni a másik külső kerületbe és vissza. Hát ezek után csodálkozik valaki, miért nem fogynak jelentős tételben a **BKV**-jegyek, miért próbálják elkerülni e súlyos „dézsmát” az alkalmi utazók? Szerintem a kevesebb, tehát normális összegű viteldíj esetén a bevétel is több lenne, mert tény, bizony izgalommal, feszültséggel is jár a bliccelés, amelyre sajnos egyre többen kényszerülnek.

Sorait így zárta: Gondolkozzanak mindezen el az érintett döntnökök! Meg azon is, hogy **egy mérsékeltebb jegyár bevezetésével feltehetőleg érvényesülhet, eredménnyel járhat a „sok kicsi sokra megy” népi bölcsesség elve és gyakorlata!**

Szerkesztői megjegyzés-ként hozzáfűztük:

Bár ismert tény, az új fővárosi önkormányzat csaknem 80 milliárd adóssággal vette át a **BKV** tulajdonosi irányítását, ráadásul 700 milliárd kell az 50-40-35-25 éves járműállomány halaszthatatlan cseréjéhez, e számok tükrében sarkalatos kérdéseket tesz fel az utazóközönség. Például ilyeneket:

Mi indokolta, hogy a **BKV** úgymond csúcs vezetői körében sokszázszáz, vagy milliós nagyságrendűek lehettek a havi bérezések? Mi indokolta, hogy a cégnél működő 28 szakszervezet egyes vezetői esetében — ezt az említett műsorban épp a **főpolgármester** tette közzé —, olyan jövedelmek lehetett zsebre tenni, amelyek meghaladhatják a miniszterelnöki fizetést is? Vajon mikor vizsgálják át az irányító apparátus személyi juttatásának eddig paramétereit, s korrigálják a túlzott javadalmazást lehetővé tevő további munkaszerződéseket? És a korábbi plusz-juttatások, így a jutalmak, prémiumok megalapozottságát, jogosultságát ellenőrizték-e? Születtek-e már döntések a tisztességtelenül magas személyi javadalmak

visszafizettetésére? Hol tart a negyedik metró építésével kapcsolatos eddigi irdatlan pénztömeg kifizetése jogosságának kontrollja? És az önkormányzói testület vajon fontolóra veszi-e a jegyárak mérséklését, amiről az **újságíró kollégánk** társadalmi állásponton nyugvó javaslata is szól?

Hogy az előzőkre választ kaphassunk, az elektronikus oldalainkon olvasható írást eljuttattuk **Tarlós István budapesti főpolgármester** úrhoz, kérve az ügybeli postai reagálását, amely alapján tájékoztatjuk majd olvasóinkat, a **népújságunk Civil Panaszügyi Szolgálat-a NYILT FÓRUMÁ**-nak internetes oldalain, mégpedig **a sajtószabadságról és a médiatartalmak alapvető szabályairól** rendelkező **2010. évi CIV. törvény**-ben foglaltaknak, így a hitelességnek, pontosságának, a tény- és időszerűségnek, a sokoldalúságnak és a kiegyensúlyozottnak megfelelően!

Nos, e felkereső levelünkre illetékességből a **Budapesti Közlekedési Központ** Koordinációs és Ügyfélszolgálati Főosztályának megbízott csoportvezetője, **STIEGLERNÉ KASSA EDIT** válaszolt e-mailen. Az alábbiakban szó szerinti pontossággal idézzük sorait:

Előzetes számítások révén készül a tarifa

A jegyárak megállapításával kapcsolatos észrevételre szíves tájékoztatásul közöljük, hogy a tarifaszint változása valóban befolyásolja a jegy- és bérletvásárlási hajlandóságot, munkatársaink minden tarifaváltozás előkészítésekor számításokat készítenek, vizsgálva, hogy az árváltozás hogyan fog hatni a menetdíjbevételekre és az eladott jegyek/bérletek darabszámára.

Az elmúlt évek tarifaemelési tapasztalataink és kutatásainkon alapuló számításaink azt mutatják, hogy a jegyek és bérletek árának csökkenése következtében megnövekvő kereslet nem képes ellensúlyozni a bevételben az alacsonyabb árak következtében előálló veszteséget. Ezért nem lenne eredményes intézkedés a viteldíjak "sok kicsi sokra megy" alapon történő megállapítása. Az is tény, hogy vannak olyan utasaink, akiket valóban az anyagi problémák kényszerítenek bliccelésre. Ennek ellenére nem tartjuk alátámasztottnak azt a következtetést, hogy alacsony és arányos tarifaszint esetén jelentősen csökkenthető lenne a jegyellenőrök száma. Megfelelő jegyellenőrzés nélkül a jegypénztáraink "becsületkasszává" válnának, mert kellő presszió hiányában, amelyet most az ellenőrök képviselnek, az utasok többsége még az időt is sajnálná a jegy/bérlet megvásárlására, nem is beszélve a pénzről. Így azt az összeget, amelyet Társaságunk meg tudna takarítani az ellenőrök elbocsátásán, sokszorososan veszítené el a menetdíjbevételek csökkenésén. Mivel pedig az alacsonyabb viteldíjakat nem csak azoknak kellene biztosítani, akik bliccelés helyett az olcsóbb jegy vagy bérlet megvásárlását választják, hanem az összes utasnak, ezért az előző bekezdésben írottak alapján még 100%-ig becsületes utazóközönség esetén is bevételkieséssel kellene számolni.

Elektronikával az arányosabb viteldíjrendszerért

Itt megjegyezzük, hogy az ellenőrzésre fordított összegek nem érik el a bliccelés miatt becsülhető bevételkiesés összegét. Természetesen Társaságunk továbbra is törekszik arra, hogy minél arányosabb és az utazási szokásoknak leginkább megfelelő tarifarendszert hozzon létre. **Budapest Főváros Közgyűlésének** 2012. január 25-i ülésére Társaságunk kidolgozta az elektronikus jegyrendszer megvalósíthatósági vizsgálatát, amelyben kitértünk arra a körülményre is, hogy a jelenlegi viteldíjrendszert érdemes lehet egy arányosabb rendszerrel felváltani. Az elektronikus jegyrendszer kiépülése fog tehát lehetőséget biztosítani a tarifarendszer átfogó reformjához.

Magas megterhelés magas fizetéssel honorálva

A Fővárosi Közgyűlés a 1809-1811/2010 számú Határozatában szabályozta fővárosi szinten a köztulajdonban álló Társaságok vezetői fizetéseinek a gyakorlatát és az alsó/ felső korlátait. Az abban foglalt összegek az országban hasonló típusú munkakörökben jellemző javadalmazásnak megfelelően lettek megállapítva. Az átlag magyar fizetésekhez képest tényleg magasnak tűnnek ezen összegek, azonban ezen vállalatvezetők több milliárd forint és több ezer ember fölött diszponálnak, ami rendkívüli szakmai és emberi felkészültséget igényel és folyamatosan magas megterheléssel jár, amit elsősorban a magas fizetéssel kell honorálni. Fontos megemlíteni, hogy az új korlátok jelentős vezetői bércsökkenéssel jártak, ami éves szinten kb. 300 millió Ft bruttó bérmegtakarítást (azaz kb. 400 millió Ft teljes költségcsökkenést évente) eredményezett csak a **BKV Zrt.**-nél.

A szakszervezeti vezetők fizetésével kapcsolatban szíves tájékoztatásul közöljük, hogy a fizetési gyakorlat az előző városvezetés és menedzsment alatt alakult ki, a bérek lecsökkentése folyamatos igénye az új vezetésnek, de a Munka Törvénykönyve nem teszi lehetővé a munkavállalók egyoldalú bércsökkenését (függetlenül annak indokoltságától), így csak az érintettek hozzájárulásával lehet közös megegyezéssel bért csökkenteni, de sajnos ezen hozzájárulások még nem történtek meg teljes körűen. Az ügy folyamatosan napirenden van, remélhetőleg a helyzet rövidesen rendeződik.

Milliárdos juttatásokat vontak el

Az új Kollektív Szerződés 2012. július 1-jei módosítása több milliárd forint értékű juttatást vett el a teljes állománytól, beleértve a vezetőket is, így jelenleg a havi 5.000 Ft Erzsébet utalványon kívül senki sem kap személyi jellegű többletjuttatást. A végkielégítések erkölcsileg indokoltnál magasabb megadóztatását és a munkaviszony megszűnésénél adható juttatások korlátozását a köztulajdonú társaságoknál törvényi szinten szabályozták, így már évek óta nincs rá példa, hogy a **BKV Zrt.**-nél jó erkölcsbe ütközően magas kifizetések keletkeznek vagy szerződéseket kössenek.

Kezdeményezések a jó erkölcsbe ütköző kifizetések visszaszerzésére

A Társaság belső ellenőrzése tételesen megvizsgálta a jelentősebb összegű kifizetéseket, és amelyet indokolatlannak találtak, azok esetében büntető feljelentést tettek, illetve a **BKV Zrt.** polgári peres úton kezdeményezte a jó erkölcsbe ütköző kifizetések visszaszerzését.

Szigorú ellenőrzések alatt a 4-es metró beruházás költségei

Szíves tájékoztatásul közöljük, hogy az M4 metró projekt jelenleg tervezett összköltségvetése 452,5 milliárd forint, amely a projekt megvalósításával összefüggésben tartalmazza valamennyi már megkötött, illetve még megkötendő szerződés, továbbá a jelenlegi és a várható vitatott tételek, vállalkozói követelések kalkulált maximális összegét (azaz a maximális kockázatot, 67,5 milliárd forint értékben, ami egy maximális elvi keret, nem jelentve azt, hogy ezzel az összeggel ténylegesen is növekedni fognak a beruházás költségei). Vitatott tételek, vállalkozói követelések abban az esetben kerülnek kifizetésre, ha azokat döntőbizottság, vagy választott bíróság jogosnak ítélte meg. A 2012. október végéig elfogadott, leszámolt műszaki teljesítés 254,6 milliárd forint. A beruházást számtalan különböző szervezet, illetve testület ellenőrizte és ellenőrzi ma is folyamatosan.

Tekintettel arra, hogy az M4 metró beruházás európai uniós projekt, a Nemzeti Fejlesztési Ügynökség és közreműködő szervezeteként KIKSZ Közlekedésfejlesztési Zrt. folyamatosan

ellenőrzi a kifizetések jogszerűségét. Ezen túlmenően időszakosan az NFÜ és a KIKSZ Zrt. helyszíni műszaki ellenőrzéseket is végez, illetve itt kell megemlíteni az Európai Támogatásokat Auditáló Főigazgatóságot is (EUTAF), amely pénzügyi, jogi és műszaki szempontból egyaránt ellenőrzi a projektet éves rendszerességgel.

A DBR Metró Projekt Igazgatóság tevékenységét folyamatosan ellenőrzi a **BKV Zrt.**, Igazgatósága, illetve Felügyelő Bizottsága is, mindkét testület részére negyedévente beszámolót küld a DBR, valamint az Igazgatóság rendszeresen tájékoztatja a **Fővárosi Közgyűlést** is tevékenységéről. Az Európai Beruházási Banktól (EIB) felvett hitelhez kapcsolódóan a beruházás Független Ellenőrző Mérnöke szintén folyamatosan vizsgálja a számlák kifizethetőségének jogszerűségét. Időszakos működési-pénzügyi ellenőrzéseket végez ezeken túlmenően az Állami Számvevőszék (ÁSZ) és az Európai Unió illetékes Intézményei (Európai Bizottság, Európai Számvevőszék) is, valamint több nyomozás is indult korábban a beruházás kapcsán - a kifizetések jogszerűségére vonatkozóan, de szabálytalanságot eddig egyetlen eljárás sem állapított meg.

*

Szerkesztőségünk örömmel konstatálja, hogy a csaknem 2 milliós magyar főváros, Budapest tömegközlekedésének ésszerű, szabályszerű működtetése, illetve e szolgáltatás kiszélesítése érdekében összehangoltan tevékenykednek a műszaki, a jogi és a pénzügyi szervezetek, hatóságok — mert erről szólnak a kapott információink! Azt pedig csak remélhetjük, hogy az utazóközönség mindezen átfogó intézkedéseknek mielőbb lehet majd a haszonélvezője, ami által a jelenleginél sokkal nagyobb bizalom és kölcsönös érdek teremthető meg a közlekedési szolgáltató és annak igénybe vevői között!

Végezetül röviden arról, ami kimaradt a kapott **BKK**-reagálásból:

A **Fővárosi Közgyűlés** október 31-én határozott a budapesti tömegközlekedés megdrágulásáról, s ennek értelmében januártól, például a metrószakaszjegy a jelenlegi 260 forint helyett 300, a buszvonaljegy pedig a mostani 320-al szemben 350 forintba kerül. Ha maradunk a **kollégánk, Bóna Zoltán István** bevezetőben említett saját eseténél, bizony az ő hatfős családjának még több mint 1000 forintért kell belenyúlnia a saját kasszába, ha az év elejei rokonlátogatást kívánja lebonyolítani a peremkerületek buszai igénybe vételével, vagyis a háromszori oda- és visszaúti átszállással. Ha nem jött össze ez a pénz, s mégis menniük kell, hát óhatatlan a kockázatvállalás: amennyiben nem találkoznak ellenőrökkel, ők járnak jól, ha azonban lebuknak, akkor a közlekedési cég, amely büntet is ilyenkor. Szóval macska-egér harc lesz ez a javából a jövőben is. Óhatatlan kérdés: mennyi pluszt hozhat a szolgáltatónak, s mily mértékben ronthatja az utazóközönség talán korántsem jelentéktelen részének hangulatát, kedélyállapotát, nem utolsósorban pedig az egzisztenciáját, életfeltételeit?

INFORMÁLJA, KÉRDEZZE, OLVASSA

a **rendszerváltozás veszteseinek** készülő

VILÁGHÁLÓS NÉPÚJSÁGUNKAT,

a

FÜGGETLEN

MAGYARORSZÁG-ot!

Internetes cím: www.fuggetlenmagyarország.hu

E-mail cím: fuggetlenmagyarország@fuggetlenmagyarország.hu

Levélcím: **6000 Kecskemét, Tinódi u. 6. B/IV/26.**
