

KGY/2020/40/E201

[Vonalkód]

[Vonalkód]

ikt. szám: FPH017/245-1/2020

tárgy: Javaslat a fővárosi közösségi kerékpáros rendszer megújítására és kiterjesztésére, valamint a „Bubi üzemeltetése” tárgyában, a BKK Budapesti Közlekedési Központ Zártkörűen Működő Részvénytársaság által meghirdetett közbeszerzési eljárás visszavonására

Előterjesztés*a Közgyűlés részére*

Tisztelt Közgyűlés!

A budapesti kerékpáros közösségi közlekedési rendszer (MOL Bubi) üzemeltetési szerződése 2020. november 29-én lejár. A Fővárosi Önkormányzat közlekedésszervezője, a BKK Budapesti Közlekedési Központ Zártkörűen Működő Részvénytársaság (továbbiakban: BKK) 2020. szeptember 11-én írt ki közbeszerzési eljárást a rendszer további öt éves üzemeltetésére 1,7 milliárd forint értékben. A részvételi jelentkezés beadási határideje 2020. október 26.

A folyamatban lévő, a BKK Igazgatósága által elfogadott tenderkiírás azonban több súlyos szakmai hibát is tartalmaz, amelyek alapvető befolyással lehetnek arra, hogy a közösségi kerékpározás a jövőben is Budapest fenntartható mobilitási kínálatának része lehessen.

Előzmények – a rendszer eddigi üzemeltetési tapasztalatai

Számos nyugat-európai (pl. London, Párizs) és közép-európai (pl. Varsó, Prága, Ljubljana) várost követően 2014 szeptemberétől Budapesten is elérhető a közösségi bérbicikli rendszer. A projekt teljes összköltsége több mint 1 milliárd forint volt, amelyből közel 900 millió Ft-ot az Európai Unió finanszírozott. A eszközök (kerékpárok, dokkolóállomások) a BKK tulajdonát képezik, az üzemeltetést a Közbringa Kft. végzi. Az 1100 kerékpárral és 76 dokkolóállomással indult MOL Bubi rendszerben mára közel 2100 bicikli érhető el 158 állomáson.

Az elmúlt évek fejlesztései ugyanakkor kizárólag az elérhető kerékpárok mennyiségére, valamint a hatásterület (Budapest belső kerületeiben történő) bővítésére koncentráltak –

nem érintették a rendszer szolgáltatási karakterisztikáját, termék- és árazási struktúráját (nehézkés adminisztráció és személyes szerződéskötés, 25.000 Ft-os kaució), valamint informatikai hátterét. Szintén jelentősek a rendszer fizikai korlátai is: a 24,5 kg súlyú, tömött gumis kerékpárokat fizikailag nehéz tekerni. **A BKK tehát az elmúlt időszakban nem könnyített/módosított az ügyfelfolyamatokon, fizetési követelményeken és a kerékpárok súlyán sem.**

A fentiekkel is magyarázható, hogy az indulás óta a fenntartási költségek folyamatosan emelkedtek a növekvő bicikli darabszámmal arányosan, miközben a felhasználószám csak a járvány hatására kezdett újra növekedni a kezdeti siker után.

A rendszerkiírás súlyos problémái

A fenti problémák jelentős része kezelhető lenne pusztán az informatikai rendszer és a felhasználási feltételek, adminisztratív előírások radikális frissítésével/cseréjével, újratárgyalt üzemeltetési díjjal, a tarifakoncepció teljes újragondolásával. Ehhez a kerékpárok és az állomások teljes cseréje nem szükséges, sőt, kifejezett reputációs és működési kockázatot hordoz.

De ha már a Főváros vezetése és a BKK a rendszer teljes cseréje mellett dönt, ilyen volumenű – még ha üzemeltetési díjon keresztül szolgáltatásként is igénybe vett – beruházás előtt a Fővárosi Közgyűlés tájékoztatása vagy döntésének kérése indokolt lenne. Arról nem beszélve, hogy a tender a Bubi jövőbeni fejlesztésének gátját és egyben a mai rendszer visszafejlesztését is jelenti. Főpolgármester úr programja szerint ehhez a budapestiek megkérdezése, társadalmi egyeztetés és részvételiségi konzultáció megtartása indokolt lett volna – de semmi ilyen nem történt, még a fővárosi képviselők is csak a közbeszerzési hirdetményből értesülhettek egy közszolgáltatás teljes cseréjéről, átalakításáról, volumenének visszafogásáról.

További problémák:

Elektromos rásegítésű kerékpárok hiánya: a kiírás elzárkózik a technológiai fejlődés elől, hiszen deklaráltan nem tartalmazza a flotta elektromos kerékpárokkal való bővítését. Így tehát nem lenne továbbra sem kiterjeszthető a rendszer a budai hegyvidéki területekre és nem lenne használható nagyobb távokon sem, 2026-ig biztosan.

Továbbra is maradnak a nehézkes, lomha kerékpárok: a kiírás szerint a kerékpárok súlya 19-23 kg lehet, ezzel a jelenlegi rendszer egyik legfőbb problémája, és nehezen hajtható kerékpárok problémája a jövőben is fennáll majd. Ezt ráadásul a kiírás pontozási-súlyozási rendszere is "támogatja": hiába pályázik valaki pl. 13 kg súlyú kerékpárral, akkor is csak 19 kg-nak megfelelő pontszámot kap. A 23 kg-os tömeg a meglévő kerékpár-állomány fejlesztésével (abroncsok cseréje tömőről felfújhatóra) is elérhető lenne, ezért kár új rendszert vásárolni.

40%-os flottaállomány-csökkentés: A kerékpárok száma a jelenlegi közel 2000 db-ról jelentősen, 1200 db-ra csökken (+360 db opcióval, de még úgy is jelentősen) annak

ellenére, hogy legalább 2000 db kerékpár elhelyezésére biztosítani kell a dokkolás/lezárás helyét. A maihoz képest tehát 5 évre, 2026-ig deklaráltan csökkentett bicikli darabszám maradna, közbeszerzési szempontból a rendszer nem lenne bővíthető, így biztosan nem jutna el Csepelre, Kelenföldre, Újpestre, Kőbányára, a XVIII. kerületbe vagy bármely olyan területre, amely ma a Bubi által le nem fedett.

Hatásterület bővítés hiánya: A dokkoló-állomások száma nem változik a kiírás szerint, az új üzemeltetőnek továbbra is 158 db helyszínen kell biztosítania a szolgáltatást, (+15 db-os lehívható opciós lehetőséggel). A belvárostól távolabbi vagy külsőbb kerületekbe, illetve akár a fővárosi agglomeráció felé a rendszer így 5 éven belül nem lesz értelmesen kiterjeszthető, az állomások száma gyakorlatilag változatlan marad 2026-ig.

Átmeneti időszak kezelése: szerződéskötéstől számított legrövidebb implementációs időszak 5 hónap, így ideális esetben is csak 2021. márciusban tud elindulni az új rendszer, de a tender bármilyen okból való elhúzódása vagy az új szolgáltató hosszabb felkészülési ideje esetén jövő tavasszal nem lesz Bubi, ami óriási reputációs kockázat.

A tender a kerékpárok és a rendszer teljes cseréjével számol, **az új eszközök azonban már nem kerülnének a BKK tulajdonába, azokat szolgáltatásként vennék igénybe.** Történne mindez annak ellenére, hogy a jelenlegi rendszert európai uniós forrásokból vette és bővítette a BKK az elmúlt években, minden kerékpár és dokkolóállomás a cég tulajdonában van. A kiszervezés tehát jelentősen növelni fogja az üzemeltetés költségeit (hisz az új eszközöket is meg kell finanszírozni), ráadásul a Bubi bővítésére az elmúlt években igénybe vett uniós forrásokat is vissza kell fizetnie a BKK-nak.

A sikeres európai példák (Varsó, Párizs, Barcelona) alapján egy hatékonyan működő – közszolgáltatásként is értelmezhető – közbiciklirendszer jelentősen hozzá tud járulni Budapest fenntarthatóságához, valódi alternatívát kínálva az autós közlekedéssel szemben, kiegészítve a közösségi közlekedési szolgáltatásokat – ahogyan azt az idei világvárvány idején is tapasztalhattuk, amikor a rendszer használóinak száma jelentősen megnövekedett a rendkívüli díjkedvezményeknek is köszönhetően.

A fentiek alapján kérem a T. Közgyűlést a következő határozati javaslatok elfogadására:

Határozati javaslat

A Fővárosi Közgyűlés úgy dönt, hogy:

1.

egyetért a fővárosi közösségi kerékpáros rendszer megújításával oly módon, hogy a fejlesztésnek magában kell foglalnia a kerékpárok súlyának könnyítését, a flotta elektromos kerékpárokkal való bővítését, az ügyfolyamatok fejlesztését és a rendszer mai volumenének fenntartását, illetve későbbi bővíthetőségének lehetőségét szolgáló opciós elemeket.

határidő: azonnal

felelős: főpolgármester

2.

felkéri a főpolgármestert, hogy a BKK Budapesti Közlekedési Központ Zártkörűen Működő Részvénytársaságot tájékoztassa a Közgyűlés döntéséről, és intézkedjen annak érdekében, hogy a „Bubi üzemeltetése” tárgyú közbeszerzési eljárást a BKK Budapesti Közlekedési Központ Zrt. azonnali hatállyal visszavonja.

határidő: azonnal

felelős: főpolgármester

3.

felkéri a főpolgármestert, hogy indítson társadalmi párbeszédet a Bubi megújításáról és kérje ki a budapestiek véleményét a rendszer továbbfejlesztésének lehetséges irányairól

határidő: 2020. november 30.

felelős: főpolgármester

4.

felkéri a főpolgármestert, hogy konzultáljon a Kormány képviselőivel és a Budapest Fejlesztési Központtal a rendszernek a budapesti agglomeráció felé történő kiterjesztéséről, az együttműködés lehetőségéről.

határidő: 2020. október 31.

felelős: főpolgármester

5.

felkéri a főpolgármestert, hogy legkésőbb 2021. január 31-ig tegyen komplex javaslatot a Közgyűlés számára a Bubi rendszer megújítására, az új rendszer elkészültéig pedig tegyen meg minden szükséges intézkedést a jelenlegi rendszer fenntartása és működtetése érdekében.

határidő: 2021. január 31.

felelős: főpolgármester

Határozathozatal módja:

egyszerű szótöbbség

Budapest, 2020. október 21.


Ughy Attila
képviselő