

Állásfoglalás a Budapesten praktizáló idegenvezetők által összehívott 2016. május 5-i szakmai egyeztetésről

Április utolsó napjaiban a turizmusban dolgozók tudomására jutott, hogy a turistabuszok behajtását a budai várba május 15-től betiltanák. Ennek állítólagos oka az, hogy a várban megkezdett építkezésekhez szükséges tehergépjárművek és munkagépek, valamint a turistabuszok együttes súlya veszélyezteti a Vár alatti barlangrendszerét.

A Budapesten nap mint nap dolgozó idegenvezetők megdöbbenéssel hallották, hogy a szakmai szervezetek nagy része kimaradt az előzetes tájékoztatásból is. Az idegenvezetők ezért szakmai egyeztetésre hívták a beutazásban érdekelt utazási irodák és a turizmusban érdekelt személyszállítók (autóbusz, hajó) érdekvédelmi szervezeteit.

Ezt a döntést a legteljesebb mértékben elfogadhatatlannak tartják, hiszen kész tények elé állítja a turizmus összes szereplőjét (ideértve az utasokat is), ráadásul minden előzetes egyeztetés, vizsgálat és hatástanulmány nélkül, a szezon közepén.

Ez nem csak egy szűk szakma belügye.

1. A hazai GDP 10,3 %-át a turizmus adja (ez körülbelül 14 milliárd dollár).
2. Rövidtávon elsősorban **káosz** várható a vár környékén, hiszen a döntéshozók által említett 66 fős helyettesítő buszok száma (5 db) elégtelen a feladathoz. Az elmúlt évek statisztikái szerint szezonban naponta átlagosan 35 000 turista fordult meg a Várban (Budavári Önkormányzat számlálása alapján), ebből legalább 15 000 szervezett csoporttal érkezik. Ha ezt a számot elosztjuk a 12 nappali órára (9-21 óráig), akkor is 1 250 utast jelentene óránként, ami 19 buszt, azaz 3 perces járatsűrűséget igényelne.
3. Logisztikailag megoldatlannak, sőt megoldhatatlannak tűnik egyelőre az is, hogy hol zajlana a turistabuszokról a BKK által üzemeltetendő járatokra való átszállás (lévén, hogy a csoportot együtt kell mozgatni, enélkül elvesznek emberek), majd ugyanez fordítva, az elégséges ütemben, valamint hol parkolnának addig az utasokra váró turistabuszok. Ez szemben áll az 1560/215 (2015.08.07.) kormányhatározattal.
4. Az átlagban 49 fős turistabuszok súlya nem nagyobb, mint a tervezett helyettesítő buszoké, és harmadannyi, mint a felújításban részt vevő munkagépeké.
5. Minden mozgásában korlátozott személy (seniorok, kisgyerekesek, kerekesszékesek) számára ez a lépés különösen diszkriminatív – ez szemben áll az EU-s elvárásokkal és előírásokkal.
6. A szervezett, csoportos túrára érkezők, az incentive, kongresszusi és konferenciaturizmus VIP résztvevőitől sem várható el, hogy buszt cseréljenek. Megjegyzendő, hogy a 2015-ös év 1020 kongresszusának/konferenciájának 77 %-át Budapesten rendezték, ezek résztvevői minimum egy alkalommal meglátogatták a Budai Várat.
7. Mindez ellehetetleníti a minőségi turizmust. Az idegenvezetők nem tudnak ezekkel a feltételekkel 40-60 fős csoportokat egyben mozgatni. Sem a turisták, sem a magyar vagy külföldi utazási irodák nem tudják vállalni annak a veszélyét, illetve felelősségét, hogy szétszakadjon a csoport egy általuk ismeretlen városban, amelynek a nyelvét sem beszélik!
8. Mindezek alapján fennáll a veszély, hogy a tervezett intézkedés miatt kialakuló kaotikus állapotok komoly kártérítési igényekre adhatnak jogalapot. (Ezt ki fogja finanszírozni?)
9. Ezen felül egyéb, számszerűsíthető anyagi hátrányok is keletkezhetnek, kieső bevételek formájában. A szervezett turizmusban csak a buszparkolás (1.920,- Ft besorozva napi 320 busszal, mert az új, 10 percre csökkentett ingyenes áthaladást nemigen fogják tudni teljesíteni), a Mátyás-templom (a kedvezményekkel együtt is átlag 1.000,- Ft) és a

Halászbástya (700,- Ft) 15 000 szervezett turistát érintő **kieső bevételei meghaladják a napi 33 milliót (33,614,000,-)**. Fél évre felszorozva több, mint 6 milliárd forint elmaradt bevétel **(6.151,362M)**. Ebben az összegben természetesen nincs benne a várbeli vendéglátóhelyek és boltok kieső bevétele.

10. A Várba így fel nem jutó turistabuszok egész Budapest forgalmára komoly kihatással lesznek, kezelhetetlen dugókat okozva.

Épp ezért az idegenvezetők **égetően fontosnak tartják, hogy minden érdekelt egységesen lépjen fel a tervezett döntés ellen, a május 15-éig hátralévő időszakban.**

Bíznak abban, hogy a döntéshozók a fent leírtak ismeretében felülvizsgálják a tervezett határidőt, és a szakmai szervezetekkel egyeztetve új alternatívákban gondolkodnak.

Tapasztalataik alapján készen állnak más, minden érdekelt által elfogadható és kivitelezhető megoldás-variációk felajánlására, amellyel elkerülhető a nemzetközi negatív visszhang.