

Vélemény a BKV menetdíjainak 2008. évi tervezett emeléséről

Bevezetés

A Fővárosi Önkormányzat ismét jelentősen, 13 százalékkal tervezi emelni a BKV menetdíjait. Amint az elmúlt évek tapasztalatai bebizonyították, ez a tömegközlekedési utasok számának csökkenéséhez és az autóforgalom további növekedéséhez vezet. Az eredmény több dugó, több környezetszennyezés, több asztmás és tüdőrákos megbetegedés, romló életkörülmények. A menetdíjak emelése a Fővárosi Önkormányzatnak aligha hozza meg a várt többletbevételeket, a főváros lakosságának okozott károk viszont bizonyosan sok milliárd forintba rúgnak.

A tervezett áremelés ellentétes a Fővárosi Közgyűlés által az elmúlt időszakban elfogadott programokkal, így a Podmaniczky Tervvel, a Környezeti Programmal és a Levegőtisztaság-védelmi Programmal is. Ha az emelés bekövetkezik, az emberek joggal minősíthetik ezeket a programokat szemfényvesztésnek.

A napokban konferencián mutatták be a budapesti S-Bahn terveit. Ezzel az ezermilliárd forint nagyságú beruházással – a rendezvényen elhangzottak szerint – a tömegközlekedéstől elpártolt utasok egy részét kívánják visszacsábítani. Tehát néhány milliárd forint vélt bevételért leszoktatják az utasokat a tömegközlekedésről, majd ezermilliárd forint tényleges kiadással visszaszoktatnák...

A BKV nyilatkozata szerint az elmúlt évhez képest idén 8 százalékkal csökkent a BKV utasainak a száma, ami az utóbbi évek egyik legkedvezőtlenebb fejleményének tekinthető. Ez azonban az ideji jelentős menetdíj-emelések figyelembe vételével előre látható volt: a szakértők már korábban rámutattak, hogy eddig minden díjemelés utasvesztéssel járt. A Levegő Munkacsoport azt is kimutatta, hogy ezek a díjemelések nem eredményeztek többletbevételt a BKV részére. Reálértéken számolva a menetdíjak 1990 és 2004 között a kétszeresükre emelkedtek, miközben a BKV bevételei nem nőttek.

Az Európai Unió számos programjában hangsúlyozza, hogy – az éghajlatvédelemre is tekintettel – kiemelten fontos a közösségi közlekedés feltételeinek javítása. Az utóbbi években szinte minden európai nagyváros komoly lépéseket tett ebbe az irányba. Kérjük, hogy a Fővárosi Önkormányzat is kövesse ezeket a példákat, és vonja vissza a menetdíj-emelésre vonatkozó javaslatát. Egyúttal vezessen be – számos más város példáját követve – dugódíjat vagy ahhoz hasonló megoldást. Ez rövid időn belül megoldható, és ily módon megfelelő források képződnek a közösségi közlekedés számára, egyúttal pedig csökken a gépjármű-forgalom, kevesebb lesz a dugó, és javul a környezet állapota.

Az eddigi menetdíj-emelések hatásai

A BKV Zrt. menetdíjai 2007. január 1-jével átlagosan több mint 13 százalékkal emelkedtek az addigi menetdíjakhoz (a 86/2005. (XII. 16.) Főv. Kgy. Rendeletben megállapított díjakhoz) képest. Ez kétszer akkora volt, mint a 2007. évre előrejelzett 6,2 százalékos infláció. Véleményünk szerint nagyrészt ennek a következménye, hogy idén 8 százalékkal csökkent a BKV utasainak száma¹.

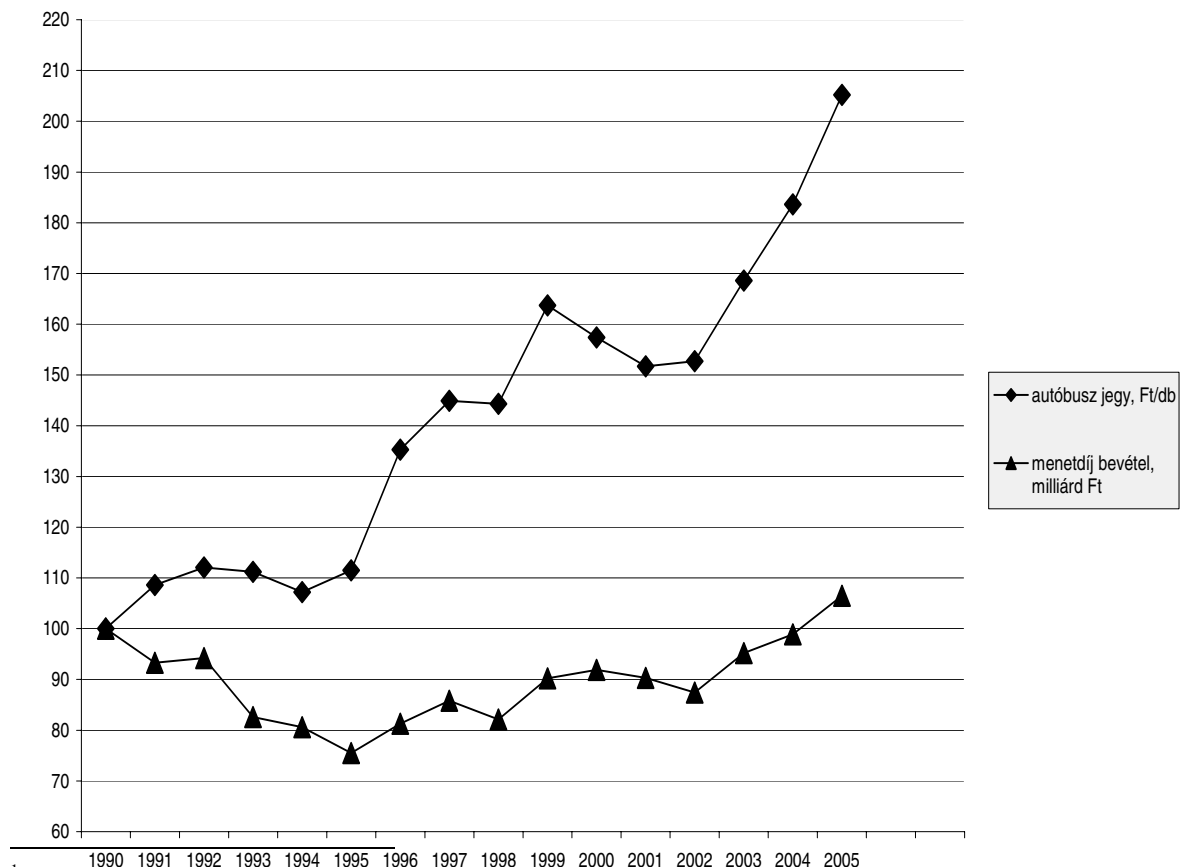
Már a korábbi években is igen jelentős volt a BKV viteldíjainak az emelkedése. Így például 2005. január 1-jétől átlagosan 10%-kal, 2005. július 1-jétől pedig további 5%-kal emelkedtek, miközben a teljes évi infláció csak 3,6%-ot tett ki. 2006-ban pedig mintegy 8%-os volt a növekedés a 3,9 százalékos általános inflációval szemben. Ezen belül a tanulók és nyugdíjasok bérletének emelkedése az elmúlt években is igen nagymértékű volt, amint az a 2. táblázatból látható.

2. táblázat: A BKV tanuló és nyugdíjas bérlet ára (Budapest közigazgatási határán belül)

Megnevezés	2003. jan. 1.	2003. júl. 1.	2004. jan. 1.	2004. júl. 1.	2005. jan. 1.	2005. júl. 1.	2006. jan. 1.	2007. jan. 1.
A bérlet ára (forint)	1445	1515	1850	2050	2250	2360	2600	2950
A bérlet ára (előző adat=100)	110,0	104,8	122,1	110,8	109,8	104,9	110,2	113,5
Infláció (előző év=100)	104,7		106,8		103,6		103,9	106,9*

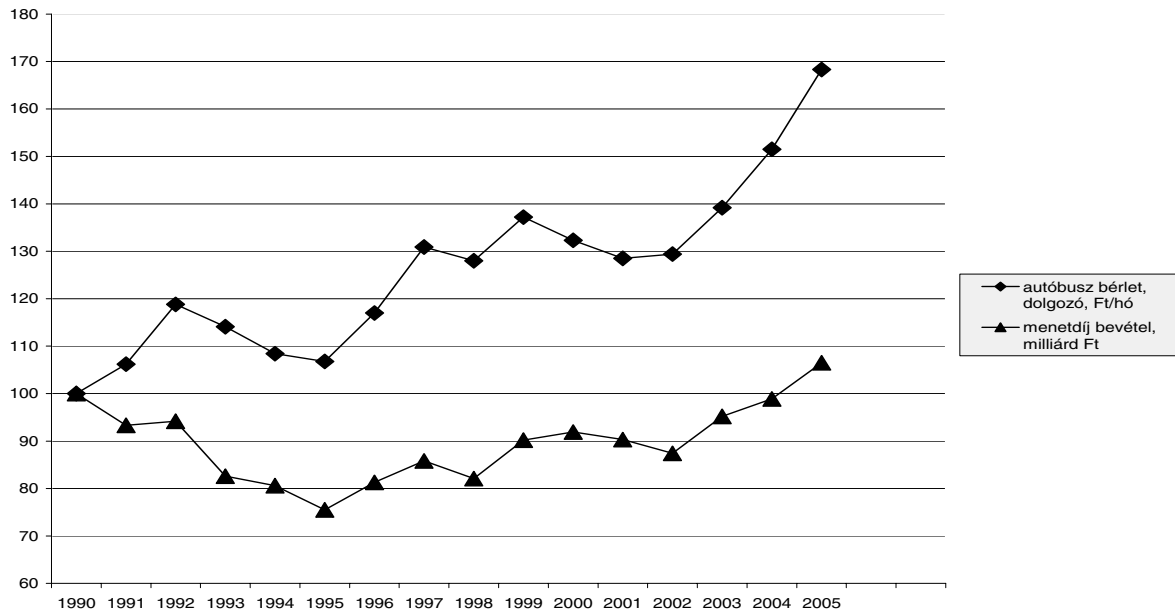
*előrejelzés

1. ábra: A BKV autóbuszjegy árának és a BKV menetdíj-bevételének alakulása reálértéken (1990=100)

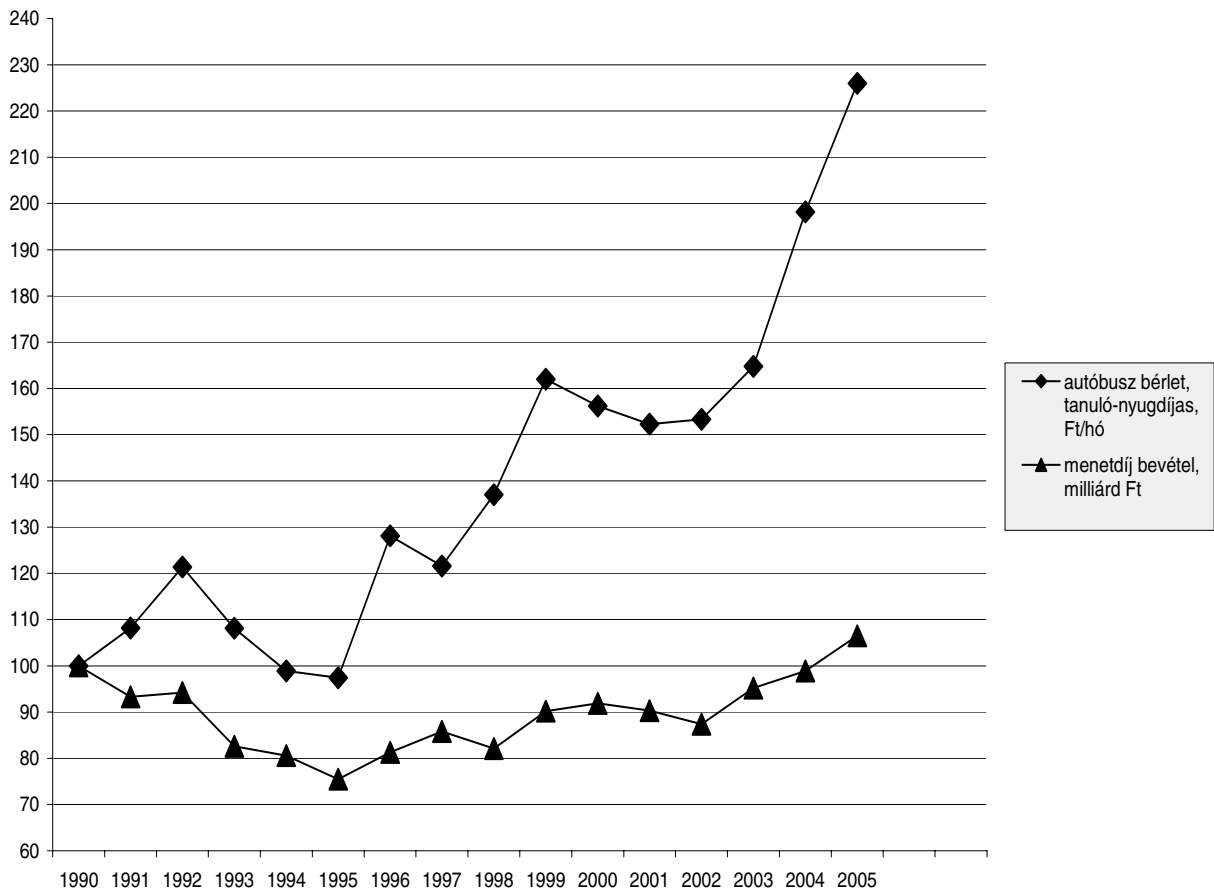


¹ <http://index.hu/politika/belfold/budapest/b34k4v36/>

2. ábra: A Budapest közigazgatási határán belüli dolgozói BKV-bérlet árának és a BKV menetdíj-bevételének alakulása reálértéken (1990=100)

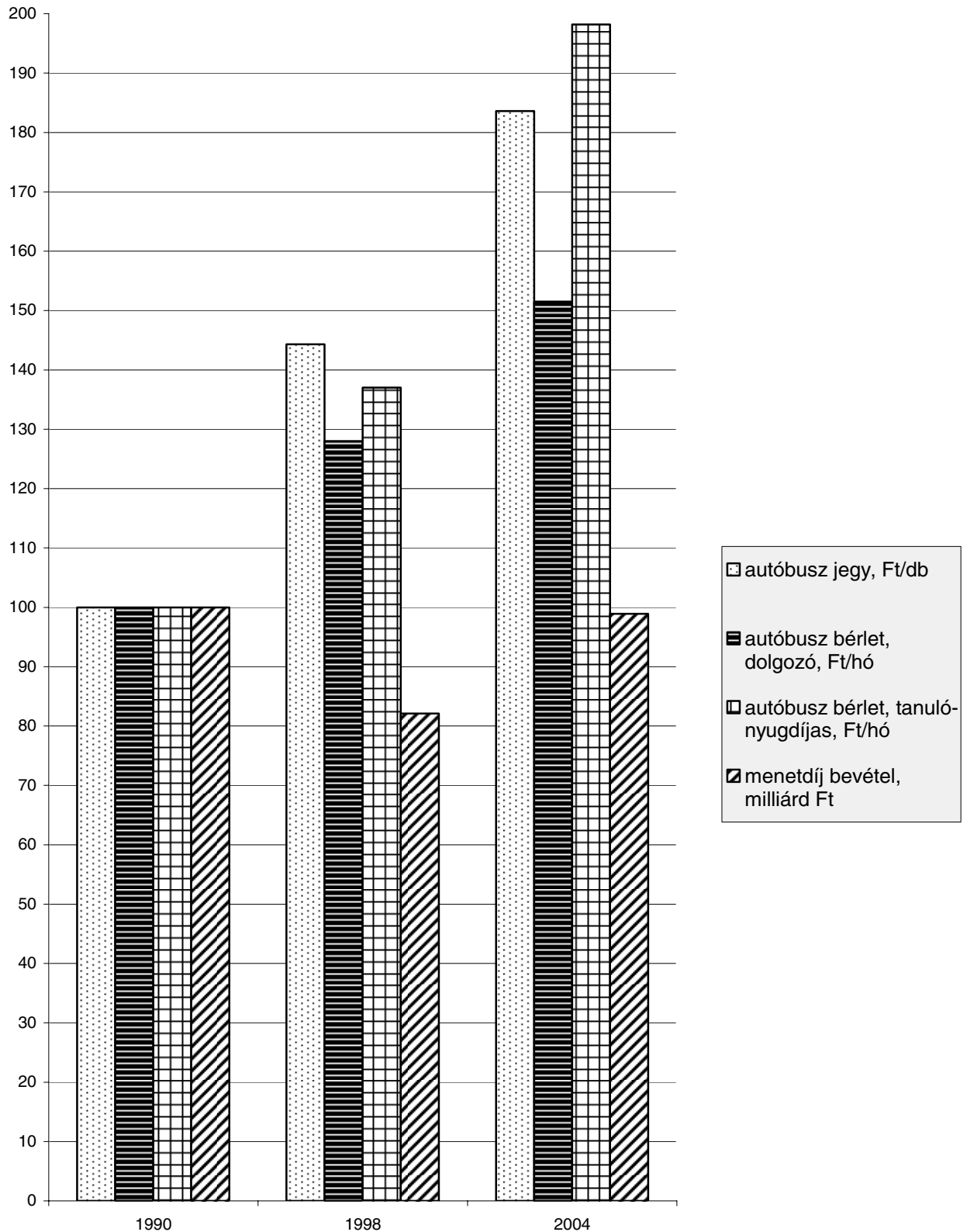


3. ábra: A Budapest közigazgatási határán belüli tanuló-nyugdíjas BKV-bérlet árának és a BKV menetdíj-bevételének alakulása reálértéken (1990=100)



4. ábra:

**A BKV jegyek és bérletek árainak,
valamint a menetdíj-bevétel alakulása reálértéken
(1990=100)**



Az eddigi gyakorlat viszont azt mutatta, hogy a menetdíj-emelések nem növelik a BKV bevételeit (ld. az 1–4. ábrát). Tehát minden menetdíj-emeléskor csökken az utasok – illetve a fizető utasok – száma. Egyébként a GKI Gazdaságkutató Zrt. 2006 novemberében közzétett tanulmánya is megállapította, hogy „az árbevétel növelése áremeléssel gyakorlatilag nem teljesíthető”. A „Szakmai javaslat a Fővárosi Önkormányzat gazdálkodásának kiigazítási koncepciójára az egyensúly érdekében 2007-2010” című tanulmány ezt a következőkkel indokolja: „*Becslések szerint egy cca 15%-os áremelés a fizető utasok teherviselő képessége miatt jó esetben cca 1 milliárd forint többlet árbevételt hozhat csak. Másrészt tovább növelheti a ma is igen jelentős bliccelési mértékét – ez szakértői becslések szerint már jelenleg is 15% és 30% között lehet! A bliccelés csökkentése a BKV minden ezirányú erőfeszítése ellenére sem csökkenthető tovább a jelenlegi „technológiával”. Ráadásul a jogszabályi háttér bizonytalansága csak törvényi úton lenne változtatható. Az árbevétel növelésének **reális útja a bliccelés csökkentése és a teljesítmény arányos tarifa alkalmazása.**”*

A menetdíjak emelésének egyes környezeti és jogi vonatkozásai

A BKV menetdíjainak emelése tehát tovább ösztönzi a lakosságot – és ezen belül elsősorban a fiatalokat –, hogy egyre kevésbé vegyék igénybe a tömegközlekedést, hanem inkább személygépkocsit használnak, hacsak tehetik. Különösen aggasztó, hogy a fiatalok nagy része – főleg anyagi okokból – motorkerékpárt választ közlekedési eszközül. Ez rendkívüli veszélyekkel jár, hiszen a motorkerékpárral fajlagosan sokkal több baleset történik, mint például személygépkocsival, és ezek a balesetek sokkal súlyosabb sérülésekkel is járnak. Ezt támasztja alá a svájci INFRAS és a német IWW kutatóintézetek 2004-ben megjelent közös tanulmánya (External Costs of Transport. INFRAS Zürich, IWW Karlsruhe. Párizs). Az Európai Unió 15 akkori tagállama, valamint Norvégia és Svájc adatait összegző kutatás arra a következtetésre jutott, hogy a motorkerékpárok baleseteinek fajlagos költségei (éppen a gyakoriságuk és súlyosságuk miatt) messze a legmagasabbak az összes közlekedési mód közül (ld. a 3. táblázatot).

Tehát a menetdíjak emelése fokozottan sérti az egészséges élethez (sőt, magához az élethez!) való alkotmányos jogot (az Alkotmány 70/D. § (1) bekezdése).

3. táblázat: Az egyes közlekedési módok baleseteinek átlagköltségei Nyugat-Európában (euró/1000 utaskm)

Közút					Vasút		Légi		Vízi
autó	motorkerékpár	busz	könnyű tehergépkocsi	nehéz tehergépkocsi	személy	áru	személy	áru	áru
30,9	189	2,4	35,0	4,8	0,74	0	0,37	0	0

A megnövekedett gépjármű-forgalom miatt tovább romlik a főváros környezeti állapota. A levegőszennyezettség már jelenleg is olyan mértékű, hogy azonnali beavatkozásra van szükség. Ezt rögzítette Budapest Főváros Levegőtisztaság-védelmi Intézkedési Programja (amelyet 2006. május 25-én hagyott jóvá a Fővárosi Közgyűlés²). Szintén ezt állapította meg

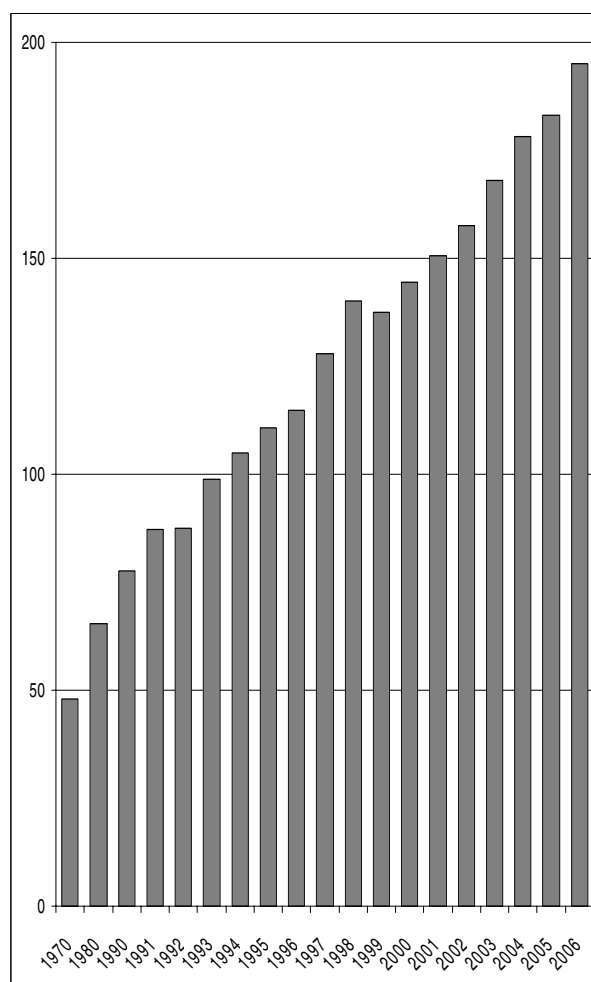
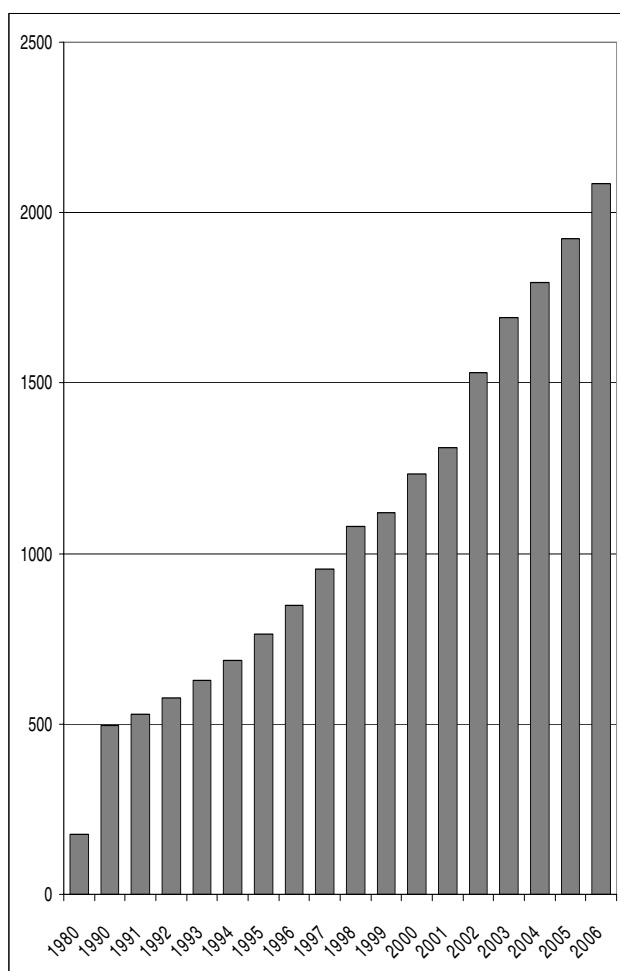
² <http://www.budapest.hu/engine.aspx?page=tirhidden&agendaitemid=53634&command=showagendaitem>

az Európai Unió megbízásából készített tanulmány³. Budapesten csak a – döntő mértékben a gépjárművek által kibocsátott – porszennyezés miatt a budapesti lakosok átlagosan várhatóan 3 évet veszítenek az életükből. A légszennyezés következtében évente több mint 100 000 megbetegedés történik a fővárosban. Az egyébként is beteg emberek állapota pedig gyakran súlyosbodik a légszennyezés következtében, ami családi és társadalmi szintű bevételcsökkenésben és többletkiadásokban jelentkezik. 1980 óta a fővárosban az asztmások aránya csak nem tízszeresére, a tüdőrákosoké két és félszeresére emelkedett. Ami még riasztóbb, hogy az emelkedés folyamatos, ez a tendencia állandóvá vált (5. és 6. ábra).

A BKV menetdíjainak emelése ellentétes a Fővárosi Önkormányzat által 2007 novemberében elfogadott Környezeti Programmal is, amely egyebek mellett a következőket rögzíti: „A városon belüli mobilitásban a 61-62%-os közösségi részarány stabilizálása, megőrzése a feladat. A városhatárt átlépő utazásoknál a jelenleg 42%-os közösségi közlekedési részesedés az időszak végére 50% felé közelítsen...”

5. és 6. ábra:

Az asztmás és tüdőrákos betegek számának alakulása Budapesten (100 000 lakosra)



Forrás: Országos Korányi TBC és Pulmonológiai Intézet

³ <http://levego.hu/pm10.htm>

Jelenleg viszont egyre növekszenek a forgalmi torlódások, amelyek sokszor már elviselhetetlen mértékűek. Ez megsokszorozza a levegőszennyezés mértékét, hiszen az állandóan fékező, majd újra gyorsító járművek a többszörösét bocsátják ki annak, mint ha egyenletes sebességgel haladnának. A túlságosan alacsony sebességnél szintén jóval nagyobb a kibocsátás, mint a városban engedélyezett legnagyobb (50 km/h) vagy ahhoz közeli sebesség esetén (4. és 5. táblázat). E helyzet hátrányosan hat az energiafelhasználásra és ezzel a gazdaság versenyképességére is.

A forgalmi torlódások miatt romlik a tömegközlekedés is, hiszen az autóbuszok és trolibuszok (esetenként a villamosok is) lassabban tudnak haladni. Azon felül, hogy ez mind az utasoknak, mind a főváros gazdaságának jelentős károkat okoz, az autóbuszok fokozott szennyezőanyag-kibocsátását is előidézi.

4. táblázat: A személygépkocsik fajlagos emissziós tényezői (g/km)

Sebesség km/h	Szén- monoxid CO	Szén- hidrogének CH (FID)	Nitrogén- oxid NO _x	Kén- dioxid SO ₂	Részecske PM	Szén- dioxid CO ₂
5	42,9	3,53	1,43	0,0146	0,288	348,3
10	34,2	3,18	1,41	0,0123	0,241	290,4
20	22,1	2,54	1,32	0,00955	0,177	226,1
30	16,6	2,09	1,36	0,0082	0,139	190,9
40	12,6	1,69	1,37	0,00792	0,119	171,2
50	10,4	1,62	1,45	0,00695	0,103	163,6

5. táblázat: A 3,5 t megengedett össztömegnél nagyobb tehergépkocsik fajlagos emissziós tényezői (g/km)

Sebesség km/h	Szén- monoxid CO	Szén- hidrogének CH (FID)	Nitrogén- oxid NO _x	Kén- dioxid SO ₂	Részecske PM	Szén- dioxid CO ₂
5	27,29	6,16	9,46	0,199	3,25	1410,3
10	23,15	2,45	8,47	0,157	2,63	1110,5
20	16,84	1,7	6,94	0,121	2,05	863,5
30	13,2	1,15	6,31	0,107	1,81	764,9
40	11,33	0,831	6,06	0,0987	1,67	702,8
50	9,37	0,663	6,05	0,0961	1,61	678,7

Forrás: „A hazai közúti, vasúti, légi és vízi közlekedés országos, regionális és lokális emisszió-kataszterének meghatározása a 2003-as évre vonatkozóan.” Közlekedéstudományi Intézet Kht. Járműtechnikai, Környezetvédelmi és Energetikai Tagozat, Beszámoló jelentés, Budapest, 2005

Így a menetdíjak emelése következtében sérül a környezet védelméről szóló 1995. évi LIII. törvény (Kvtv.) 22. és 101. §-a:

„22. § „(1) A levegő védelme kiterjed a légkör egészére, annak folyamataira és összetételére, valamint a klímára.

(2) A levegőt védeni kell minden olyan mesterséges hatástól, amely azt, vagy közvetítésével más környezeti elemet sugárzó, folyékony, légnemű, szilárd anyaggal minőségét veszélyeztető, vagy egészséget károsító módon terheli.

(3) A tevékenységek, létesítmények tervezésénél, megvalósításánál, folytatásánál, valamint a termékek előállításánál és használatánál törekedni kell arra, hogy a légszennyező anyagok kibocsátása a lehető legkisebb mértékű legyen.”

„101. § (1) Aki tevékenységével vagy mulasztásával a környezetet veszélyezteti, szennyezi vagy károsítja, illetőleg tevékenységét a környezetvédelmi előírások megszegésével folytatja (a továbbiakban együtt: jogsértő tevékenység) az e törvényben foglalt és a külön jogszabályokban meghatározott (büntetőjogi, polgári jogi, államigazgatási jogi stb.) felelősséggel tartozik.

(2) A jogsértő tevékenység folytatója köteles

a) az általa okozott környezetveszélyeztetést, illetőleg környezetszennyezést megszüntetni, illetőleg környezetkárosítást abbahagyni;

b) az általa okozott károkért helytállni;

c) a tevékenységet megelőző környezeti állapotot helyreállítani.

(3) A (2) bekezdés a) pontjában foglalt intézkedés elmaradása vagy eredménytelensége esetén az erre jogosult hatóság, illetve a bíróság a tevékenység folytatását korlátozhatja, az általa megállapított feltételek biztosításáig felfüggeszheti vagy megtilthatja.”

A menetdíjak emelése fokozza a jelenleg már fennálló jogsértést, vagyis a 14/2001. (V.9.) számú KöM-EüM-FVM együttes rendelete előírásainak be nem tartását (különösen a 4. § (1) és (4) bekezdése, valamint 2. melléklete tekintetében).

Az Alkotmánybíróság 28/1994 (V. 20.) számú határozatában megállapította: „az Alkotmány 18. §-ában megállapított, az egészséges környezethez való jog a Magyar Köztársaságnak azt a kötelezettségét is magában foglalja, hogy az állam a természetvédelem jogszabályokkal biztosított szintjét nem csökkentheti, kivéve, ha ez más alapjog vagy alkotmányos érték érvényesítéséhez elkerülhetetlen. A védelmi szint csökkentésének mértéke az elérni kívánt célhoz képest ekkor sem lehet aránytalan.” Az Alkotmány ezen értelmezését a természetvédelmen túl a környezetvédelem valamennyi szakterületére értette az Alkotmánybíróság, ahogy azt a 28/1998. (V. 8.) számú határozatában leszögezte. Tehát az alkotmánybírósági határozat értelmében a díjemelésről hozandó fővárosi rendelet alkotmányellenes, mivel a környezet védelmének a korábbi vonatkozó rendelettel biztosított szintjét az elérni kívánt célhoz képest aránytalanul csökkenti.

A személygépkocsi-közlekedés kárai és a kedvezmények növekedése

A gépjárművek által okozott károk Budapesten meghaladják az évi 1000 milliárd forintot (ld. a Közlekedési támogatások című tanulmányt⁴). Ez azt jelenti, hogy ennek a kárnak még akár 1 százalékos növekedése is jóval meghaladja a BKV-nak az áremelésből tervezett többlet-bevételeit. Tehát, a menetdíjak emelésével a Fővárosi Önkormányzat olyan módon próbálja áthárítani a kiadásait, hogy az a főváros lakossága számára jóval nagyobb költségeket okoz, mint amekkora „megtakarítást” az önkormányzat elér. Úgy véljük, hogy ez ütközik az arányos közteherviselés alkotmányos elvével (az Alkotmány 70/I §-a).

⁴ http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/kozl_tam.pdf

A menetdíj emelésének kedvezőtlen hatását tovább erősítik a következő tényezők.

A forint az utóbbi években jelentős mértékben erősödött a dollárhoz viszonyítva. Ez nagymértékben mérsékelte az üzemanyagok áremelkedését, ez utóbbi ugyanis a kőolaj árával változik, amely a dollárhoz kötött. 2007. január-szeptember időszak alatt Magyarország közel 6,4 milliárd USD értékű energiát importált (ennek több mint a felét a kőolaj és termékei tették ki), amelyért 1193,1 milliárd forintot fizettünk, mert a forint árfolyama kedvező volt. Ebben az évben eddig egy dollárt 187 forintért vehettünk, míg az árfolyam 2000-ben még 282 Ft/USD volt. A forint erősödése révén 50%-kal, vagyis 400 milliárd forinttal olcsóbban vehettük meg az energiát. A motorizáció közvetlen és közvetett üzemanyag-felhasználása a teljes mennyiség mintegy 15 százaléka tehető, vagyis a gépjárművek tulajdonosai ez év végéig közel 90 milliárd forinttal olcsóbban jutnak az üzemanyaghoz, mintha a 2002. évi árak maradtak volna. Hasonló módon számolva, a 2004 és 2007 közötti időszakra 900 milliárd forintot meghaladó összeget kapunk, amelyből a motorizációra több mint 270 milliárd forint jut.

Magyarországon 2002. július 1. óta változatlan az üzemanyagok jövedéki adójának mértéke (a benzinnél 103,50 Ft/liter, a gázolajnál 85 Ft/liter), miközben 2007 végére 2004-től számítva a fogyasztói árak több mint 22%-kal nőttek, illetve nőnek. Ráadásul 2005. október 1-től az üzemanyagok addigi áfa-mértéke 25 százalékról 20 százalékra csökkent. Ennek következtében az üzemanyagok hazai ára reálértékben összességében csak 2007-ben 147 milliárd forinttal olcsóbb, mint 2003-ban. A 2004 és 2007 közötti időszak egészére e rejtett támogatás összege 361 milliárd forintot tesz ki.

A fenti két tényező miatt a **motorizáció az említett időszak alatt összesen mintegy 630 milliárd forint rejtett támogatásban részesült, vagyis ennyi kedvezményt kapott az autózás.**

Ezek a kedvezőtlen folyamatok az idén különösen felgyorsultak, amint azt a 6. táblázat adatai is bizonyítják. A közlekedés terén a legsúlyosabban szennyező módok ára – reálértéken számolva – csökkent (sőt, az üzemanyagok esetében még nominál értéken is), miközben a közösségi közlekedés árai az inflációt jóval meghaladó mértékben növekedtek. Így például csak ez év első kilenc hónapjában a személygépkocsik ára mindössze 2,2 százalékkal, a motorkerékpároké 3,9 százalékkal, a légi közlekedésé 0,5 százalékkal nőtt, az üzemanyagoké pedig 4,3 százalékkal csökkent, miközben a közösségi közlekedésé 14,9 százalékkal, és ezen belül a vasúti személyszállításé 41,2 százalékkal nőtt. (Az összes fogyasztóiár-színvonal ugyanezen időszak alatt 8,3 százalékkal emelkedett.)

6. táblázat: A fogyasztóiár-színvonal alakulásának összefoglaló adatai az egyéni fogyasztás rendeltetés szerinti osztályozása (COICOP) alapján 2007 első három negyedévében

Megnevezés	%*	Milliárd Ft**
Közlekedés és szállítás	102,3	31,4
<i>Személygépkocsi</i>	102,2	9,1
<i>Motorkerékpár</i>	103,9	0,3
<i>Személyszállító járművek üzemeltetése (egyéni)</i>	98,9	-7,7
<i>Személyszállító járművek alkatrészei és tartozékai (egyéni)</i>	103,8	2,1
<i>Üzemanyagok és kenőanyagok</i>	95,7	-20,2
Közlekedési és szállítási szolgáltatások (közösségi közlekedés)	114,9	30,2
<i>Kötőpályás személyszállítás</i>	141,2	11,3
<i>Közúti személyszállítás</i>	111,5	7,8
<i>Légi személyszállítás</i>	100,5	0,1
Összes termék és szolgáltatás (nem csak közlekedési)	108,3	768,6

* 2007. I-IX. hónap (az előző év hasonló időszaka = 100)

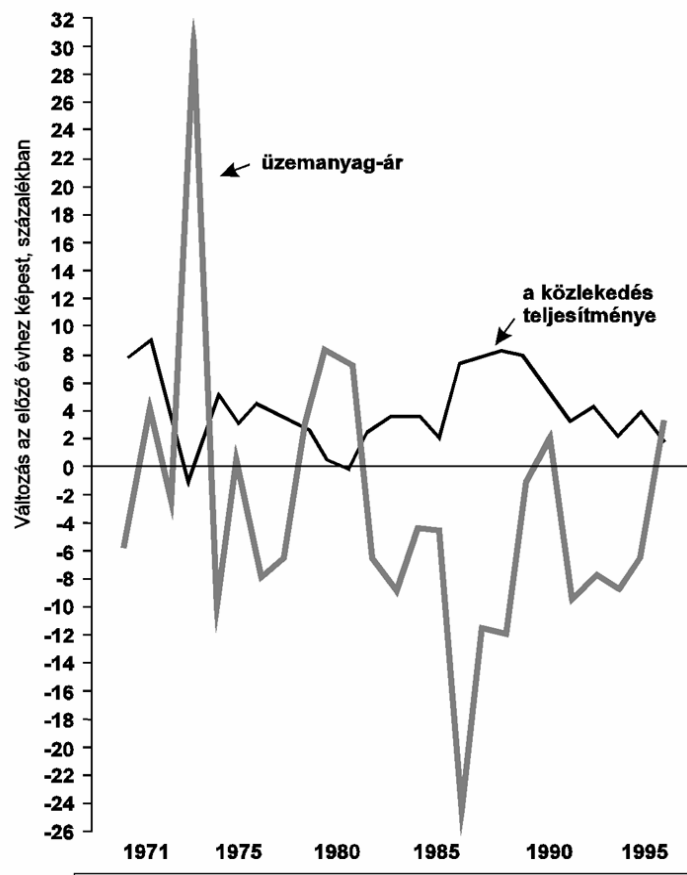
** A változás hatása milliárd forintban kifejezve, saját számítás a KSH adatai alapján.

Forrás: A Központi Statisztikai Hivatal gyorstájékoztatója

Az említett tényezők (a BKV menetdíjai kivételével) természetesen a Fővárosi Önkormányzattól függetlenül alakultak így, azonban az Önkormányzatnak ezeket a tényeket, adatokat is figyelembe kell vennie a döntése meghozatalakor. Azt ugyanis a hazai és nemzetközi gyakorlat egyaránt bebizonyította, hogy a tömegközlekedés és személygépkocsi-közlekedés aránya függ az üzemanyagok árától. A 7. ábrán azt láthatjuk, hogy Ausztriában növekvő üzemanyagár esetén a közúti közlekedés teljesítménye csökkent, csökkenő üzemanyagáraknál pedig növekedett. A 7. táblázat pedig azt mutatja, hogy Németországban miként alakult az üzemanyag-fogyasztás és a tömegközlekedés használata, miután 1999-től kezdve minden évben emelték az üzemanyagok adóit. Az üzemanyag árának emelkedésének köszönhetően megfordult az az 1950 óta tartó folyamat, hogy az üzemanyagok fogyasztása állandóan növekedett, a tömegközlekedést igénybe vevők száma pedig évről évre csökkent. Negyven év óta először fordult elő, hogy 5 egymást követő évben folyamatosan csökkent az üzemanyag-felhasználás és növekedett a tömegközlekedési utasok száma!

7. ábra:

Az üzemanyag árának és a közlekedés teljesítményének változása 1970 és 1995 között Ausztriában



Forrás: Environmental Balance of Transport, Austria 1950–1996.
Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie

**7. táblázat: A közlekedési üzemanyag értékesítésének és a tömegközlekedési utasok számának alakulása Németországban 2000 és 2005 között
(százalék, az előző évhez viszonyítva)**

Megnevezés	2000	2001	2002	2003	2004	2005
A közlekedési üzemanyag értékesítésének alakulása	-2,8	-1,0	-2,3	-3,5	-2,3	-4,9
A tömegközlekedési utasok számának alakulása	+0,8	+0,8	+0,5	+1,5	+0,9	n.a.

Budapesten 2001 és 2006 között a BKV-vonaljegy árát 130 százalékkal, a dolgozói bérletét 92 százalékkal emelték, miközben a parkolási díjakat mindössze 10-15 százalékkal (7. táblázat).

**A BKV menetdíjainak és a parkolási díjak változása
Budapesten 2001 és 2007 között**

	2001. jan. 1. Ft	2007. jan. 1. Ft	2007/2001 %
BKV vonaljegy	100	230	130
BKV dolgozói bérlet	3820	7350	92
Parkolási díj (kiemelt zóna)	240	265	10
Parkolási díj (I. zóna)	200	230	15

A BKV jegyárak nemzetközi összehasonlításban már ma is rendkívül magasak. Nyugat-Európában ugyanis általában hasonló összegért lehet venni menetjegyet, azonban ezek nem egy vonalra érvényesek, mint nálunk, hanem 1-2 órán keresztül lehet velük utazni az egész városban vagy annak jelentős részén.

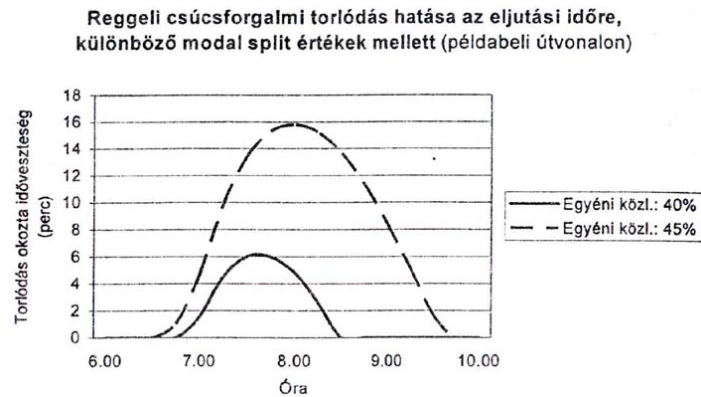
A közösségi közlekedés és a személygépkocsi-közlekedés főbb mutatóinak összehasonlítása

„A BKV Rt. 2003. évi viteldíjai, Előterjesztés a Fővárosi Önkormányzat számára, 10+5% (2002. december 5.)” című dokumentum – amelyet Budapest Főváros főpolgármester-helyettese 10-3995/3/2002. számú, „Javaslat a BKV Rt. 2003. évi viteldíjaira” c. anyagában a következőként értékelt: „szakmailag megalapozottnak tartjuk, és annak elfogadását javasoljuk” – az alábbiakat jelenti ki:

„A tömegközlekedés és az egyéni közlekedés használatának aránya (modal split) érzékeny fokmérője a városi közlekedési feladatmegoszlásnak. A Budapesten még ma is kedvezően magas, 60–63%-os tömegközlekedési részarány – mégha lényegesen alacsonyabb is a 20 évvel ezelőtti 80–85%-nál – európai mércével kedvező, megőrzendő. (...) A tömegközlekedés térvesztésének hatása a közlekedési úthálózati igényt feszítővé teszi, a városi közlekedés környezetkárosító hatását növeli, valamint a forgalom romlását okozza, mint ez utóbbit a 2. ábra is szemlélteti.” Amint az ábrából látható, a jelenlegi helyzetben a tömegközlekedésnek már viszonylag kisebb mértékű térvesztése is igen komoly – hátrányos – következményekkel jár. A forgalmi torlódások súlyosbodásával a károk exponenciálisan emelkednek.

A közlekedési beruházásoknál az egyik legfontosabb tényezőként az utasok által megtakarítható időt tekintik. Például a 4-es metró gazdaságosságát is úgy számolták ki, hogy az utasok időmegtakarítását forintosítják: 500 milliárd forintot költenek el arra, hogy utazásonként néhány percet megtakarítsanak. Azt viszont nem számolták ki, hogy az eddigi és

a tervezett menetdíj-emelések hatására hányan ülnek át személyautóba, és ez a dugók miatt milyen veszteséget okoz mind a tömegközlekedéssel utazóknak, mind pedig az autósoknak. Pedig egyértelmű, hogy a menetdíj-emelések elhagyásával vagy a menetdíjak csökkentésével sokkal költséghatékonyabb módon lehetnek utazási időt megtakarítani, mint a metróberuházással.



2. ábra

Budapest közlekedési rendszerének fejlesztési terve, amelyet a Fővárosi Közgyűlés 2002-ben jóváhagyott, a következőket rögzíti: „A közlekedés fejlesztésének legfontosabb feladata a közösségi közlekedés stratégiai jelentőségének megőrzése, szolgáltatásainak javítása, az egyéni közlekedéssel szembeni versenykörülményeinek erősítése, az utazások arányában jelentős **túlsúlyának megőrzése.**”

Budapesten az utazások 62%-át bonyolítja le a tömegközlekedés, 38%-át pedig a személyautók (az egyéb közlekedési módokat itt most figyelmen kívül hagyjuk). A BKV, a Volánbusz és a MÁV naponta közlekedő járműveinek száma Budapesten mintegy 4000-re tehető. Ezzel szemben mintegy 650 ezer személygépkocsi van fővárosunkban, és naponta további mintegy 200 ezer lép be a városhatáron. A budapesti személygépkocsiknak naponta csak egyharmada indul el, számításainknál azonban a fennmaradó kétharmadot is figyelembe vesszük, hiszen ezek helyet (többnyire közterületet) foglalnak el, egyaránt akadályozva a gépjárművek, a kerékpárosok és a gyalogosok mozgását, és tulajdonosaiknak akkor is pénzbe kerülnek, ha nem közlekednek.

A BKV, a Volánbusz és a MÁV 2002-ben összesen mintegy 100 milliárd forintot fordít a budapesti tömegközlekedésre. Ezzel szemben az említett 850 ezer személygépkocsi fenntartása, üzemeltetése ugyanebben az évben mintegy 450 milliárd forintba került. (Ez az összeg természetesen nem tartalmazza azt a hányadot, amikor az említett autósok Budapesten kívül használják járműveiket. Tartalmazza viszont a személyautó-használat külső költségeit, vagyis azokat a környezeti károkat és egyéb költségeket, amelyeket nem az autótulajdonosok fizetnek meg, vagy nem közvetlenül fizetnek meg.)

Budapesten a közlekedési eredetű légszennyező anyagok 60 százalékát a személygépkocsik bocsátják ki, míg az autóbuszok csupán 6 százalékát, a fennmaradó 34 százalékért pedig a teherautók a felelősek.

Egy tömegközlekedési jármű átlagosan 30 négyzetméter területet foglal el. A 4000 járműre számolva ez 120 ezer m²-t jelent. Ha feltételezzük, hogy az összes jármű egyidejűleg van mozgásban, és a követési távolság 4 m, akkor a teljes elfoglalt területre 152 ezer m²-t kapunk. A 850 ezer személygépkocsi területfoglalása — autónként átlagosan 8 m²-rel számolva — 6,8 millió m². Ha feltételezzük, hogy ezekből egyidejűleg 100 ezer mozog, akkor a többlet helyfoglalás (3 m követési távolságot figyelembe véve) 600 ezer m².

A tömegközlekedési járművek az utóbbi években évente általában 70 személyi sérüléssel járó közlekedési balesetet okoztak. A személygépkocsik esetében ez a szám 2200 körül alakult.

Összefoglalva (ld. a 8. táblázatot) a következőket állapíthatjuk meg.

Budapesten a gépjárművel történő utazások közel kétharmadát a tömegközlekedés bonyolítja le az összes személyszállító jármű fél százalékával, a személyszállítás összköltségeinek 18 százalékát felhasználva, a közlekedési eredetű légszennyezés 6 százalékát kibocsátva, a közlekedési balesetek 3 százalékát okozva, és az összes gépjármű által elfoglalt terület 2 százalékát igénybe véve.

Az utazások fennmaradó egyharmada személygépkocsival történik a járművek 99,5 százalékával, a költségek 82 százalékának felhasználásával, a légszennyezés 60 százalékát eredményezve, a közlekedési balesetek 97 százalékát okozva, és a terület 98 százalékát foglalva el.

8. táblázat: A fővárosi tömegközlekedés és személygépkocsi-közlekedés néhány jellemző adatának összehasonlítása

Megnevezés	Tömegközlekedés	Személygépkocsi-közlekedés	Arány (tömegközlekedés /személygépkocsi-közlekedés)
Részarány a budapesti utazásokban	62%	38%	62:38
Járművek száma	kb. 4000	850 000	0,5:99,5
Éves költség	100 milliárd Ft	450 milliárd Ft	18:82
Kibocsátott légszennyező anyagok	6%	60%	9:91
Területfoglalás	150.000 m ²	7.200.000 m ²	2:98
Személyi sérüléssel járó balesetek	70	2200	3:97

A tömegközlekedés helyzetét nemcsak a támogatások csökkentése, illetve elmaradása ronthatja, hanem az is, amennyiben emelik a jegyek és bérletek árát. Az elmúlt évek tapasztalatai ugyanis egyértelműen azt bizonyítják, hogy minden egyes viteldíj-emelésnél számottevően csökken a tömegközlekedési utazások száma.

Tehát a fentiekből megállapítható, hogy a BKV Rt. pénzügyi helyzetének stabilizálása, az eddigi támogatásnak legalább a szintentartása, valamint a jegy- és bérletárak további emelésének elkerülése alapvetően fontos környezetvédelmi, közlekedési és gazdasági érdek.

Megoldási lehetőségek

Amint a fentiekből látható, a BKV menetdíjainak emelése, illetve járatainak ritkítása nem jelent megoldást, hanem éppen ellenkezőleg: tovább súlyosbítja a problémákat. A kiutat a következő intézkedések jelenthetik:

1. Amint azt szerte a világon számos példa bizonyítja, a dugódíjak vagy ehhez hasonló díjak bevezetésével megfelelő források képződnek a közösségi közlekedés számára, egyúttal pedig csökken a gépjármű-forgalom, kevesebb lesz a dugó, és javul a környezet állapota. Ilyen intézkedést Budapesten is rövid idő alatt be lehet vezetni. Erre konkrét javaslatot teszünk a mellékelt „Javaslat a Budapest főváros közigazgatási

területén a járművel várakozás rendjének egységes kialakításáról, a várakozás díjáról és az üzemképtelen járművek tárolásának szabályozásáról szóló 19/2005. (IV. 22.) Főv. Kgy. Rendelet módosítására” című anyagunkban. Meggyőződésünk, hogy a javaslatot a lakosság túlnyomó többsége támogatni fogja, hiszen a javaslat alternatívája a tömegközlekedési menetdíjak emelkedése, a járatok ritkítása, a dugók és a környezetszennyezés növekedése, még több asztmás és tüdőrákos beteg, a város élhetőségének, vonzerejének és gazdasági versenyképességének számottevő romlása.

2. Szükséges a tömegközlekedési járművek forgalmi előnyben részesítésének a felgyorsítása (buszsávok létesítése és betartatása, a közlekedési lámpáknak a tömegközlekedésre hangolása stb.). Ezek a beruházások viszonylag gyorsan elvégezhetőek, hamar megtérülnek, és jelentősen javítják a közösségi közlekedés színvonalát.
3. Szükséges a Budapesti Közlekedési Szövetség továbbfejlesztésének a felgyorsítása is, hiszen ezáltal is vonzóbbá válik a közösségi közlekedés, egyúttal ésszerűbb, gazdaságosabb üzemeltetést lehet kialakítani

Budapest, 2007. december 17.

Levegő Munkacsoport