

## Helyközi közlekedés: először számoljon a kormány, utána vágjon!

**A helyközi közlekedés menetrendi koncepciója<sup>1</sup>, amelyet a kormány a napokban hozott nyilvánosságra, egyebek mellett a következőket jelenti ki: „Magyarország helyközi közösségi közlekedésére fordított költségvetési terhek jelenleg meghaladják az ország teherbíró képességét. ... Az adófizetők terhei csökkenjenek!”**

Egy személygépkocsi használata 2008-ban átlagosan 41 forintba került utaskilométerenként,<sup>2</sup> a MÁV-START és a Volán esetében pedig 27 forintba.<sup>3</sup> (A BKV-nál 23 forintba.<sup>4</sup> Bár a koncepció csak a helyközi közösségi közlekedésről szól, köztudott, hogy használói sok esetben a helyi tömegközlekedést is igénybe veszik. Aki viszont személygépkocsival indul el, az az esetek túlnyomó részében már nem is száll át közösségi közlekedésre.) Ezek a számok azt bizonyítják, hogy ugyanolyan teljesítményre vetítve az autózás 50-80 százalékkal többbe kerül, mint a közösségi közlekedés. Ha az okozott környezeti károk, balesetek és torlódások költségeit is számításba vesszük, akkor a különbség ennél is sokkal nagyobb, a személygépkocsi használata össztársadalmi szinten akár háromszor annyiba is kerülhet, mint a közösségi közlekedés!<sup>5</sup> Mivel mindent mi, állampolgárok fizetünk, ebből a szempontból lényegtelen, hogy közvetlenül fordítjuk-e a közlekedésre, vagy pedig az állam közvetítésével. A kormánynak pedig annak alapján kell döntenie, hogy az adott tevékenységet nemzetgazdasági szinten miként lehet a legkisebb költséggel elvégezni, tekintettel a környezetvédelmi és esélyegyenlőségi szempontokra is.

Amennyiben tehát a kormány célja valóban a lakosság, az adófizetők terheinek csökkentése, akkor közösségi közlekedés fokozott támogatásával elő kell segítenie, hogy azt használják minél többen. A források előteremtése pedig csupán politikai akarat kérdése.<sup>6</sup> A korrupciót, a pazarlásokat természetesen a közösségi közlekedési vállalatoknál is – csakúgy, mint minden más területen – fel kell számolni, azonban az egyes vezetők által elkövetett visszaélések miatt nem szabad az egész ország lakosságát büntetni.

Budapest, 2009. augusztus 31.

*Levegő Munkacsoport*

<sup>1</sup> A távolsági és elővárosi közlekedés, valamint a regionális integrált közlekedés 2009/2010. évi menetrendi koncepciója, [http://www.khem.gov.hu/data/cms2008835/Menetrendi\\_koncepci\\_.pdf](http://www.khem.gov.hu/data/cms2008835/Menetrendi_koncepci_.pdf)

<sup>2</sup> A Közlekedéstudományi Intézet Kht. adatai szerint egy átlagos személygépkocsi költsége 2006-ban 50 forint volt utaskilométerenként. Ezt beszorozva a személygépkocsikra vonatkozó infláció mértékével, 7,2 százalékkal, 2008-ra 53,60 Ft-ot kapunk. Egy autóban átlagosan 1,3 fő utazik. Tehát a költség utaskilométerenként 41,2 Ft. Ezt az adatot más módon is kiszámoltuk. A KSH adatai alapján 2008-ban Magyarországon személyautóval 46,2 milliárd utaskilométeret tettek meg, miközben a személygépkocsik vásárlására 750 milliárd forintot, üzemeltetésükre 1173 milliárd forintot költöttek. Így egy utaskilométerre 41,7 forint adódik.

<sup>3</sup> 2008-ban a MÁV-START Zrt. kiadásai 225 milliárd forintot tettek ki, és 8,3 milliárd utaskilométert teljesített, a Volán társaságok kiadásai 235 milliárd forintot értek el, teljesítményük pedig 8,5 milliárd utaskilométer volt.

<sup>4</sup> 2008-ban a BKV Zrt. 119 milliárd forint kiadással 5,1 milliárd utaskilométert teljesített.

<sup>5</sup> Ld. például: <http://www.levego.hu/letoltes/kiadvanyok/tiltandotamogatas.pdf> (különösen: 283. és 284. oldal), [http://www.levego.hu/kamionstop/kozl-extern\\_0804.pdf](http://www.levego.hu/kamionstop/kozl-extern_0804.pdf)

<sup>6</sup> A forrásteremtésre a Levegő Munkacsoport számos konkrét javaslatot tett, ld.: [http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo\\_anyagok/tomegkozl\\_Bajnai0908.pdf](http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/tomegkozl_Bajnai0908.pdf), [http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo\\_anyagok/pm10-buszok-oszko\\_0906.pdf](http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/pm10-buszok-oszko_0906.pdf)