

Budapest, 2009. augusztus 25.

**Bajnai Gordon**  
**miniszterelnök**  
**a Magyar Köztársaság Kormánya**  
Budapest

Tisztelt Miniszterelnök Úr!

A kormány nemrég bejelentette, hogy „jövőre az ideinél 70 milliárd forinttal kevesebbet költhet az állam a MÁV-ra és a Volánra, miután a kormány elfogadta a közösségi közlekedési rendszer átalakításának stratégiáját, amely alapján 2010-től csak a bruttó hazai termék (GDP) egy százaléka fordítható a közösségi közlekedésre.”<sup>1</sup> Az azonban nem derült ki, hogy ezt a döntést milyen indokok alapján, milyen hatástanulmányokra alapozva hozták meg. Erre a kérdésre a helyközi közösségi közlekedés átalakításáról szóló, augusztus 7-én meghozott kormányhatározatból<sup>2</sup> sem kapunk választ.

A kormány nyilatkozata szerint az intézkedések célja az, hogy egy „magasabb színvonalú közlekedési rendszer valósuljon meg”. Azonban ezt aligha hiszi el bárki is: nyilvánvaló, hogy a 70 milliárd forint elvonása eredményeként nemhogy javul, hanem jelentősen romlik a közösségi közlekedés színvonala. Az említett kormányhatározatban megfogalmazott célkitűzések pedig túlságosan keretjellegek, a megadott szűk határidők alatt végrehajthatatlanok, és egyébként sem alkalmasak arra, hogy a pénzügyi megszorításokat érdemben ellensúlyozzák.

A kormány szerint „a gazdasági válság hozzájárulást követel minden magánszemélytől és vállalattól: magáncégektől, és államiaktól egyaránt. A MÁV és a Volán társaságok sem lehetnek kivételek.” Egy válságkezelő kormánynak viszont – véleményünk szerint – éppen az lenne a feladata, hogy ne fűnyíró elven hozzon megszorításokat, hanem részesítse előnyben azokat a tevékenységeket, amelyek leginkább elősegítik a válságból történő kilábalást. A hazai és nemzetközi tapasztalatok szerint a közösségi közlekedés éppen ez utóbbiak közé tartozik.

Válság idején különösen fontos elősegíteni a munkaerő mobilitását. A színvonalas közösségi közlekedés a lakosság széles köre számára tudja biztosítani az időben történő eljutást a munkahelyre, valamint egyéb helyekre, ahol a számukra szükséges szolgáltatásokat igénybe tudják venni (ami szintén elősegíti a munkahelyek megtartását). Ezt különösen fontos biztosítani a lakosság megszorításoktól leginkább sújtott rétegei számára, ennek elsődleges eszköze pedig a közösségi közlekedés.

Az európai országokban a közösségi közlekedésben létrehozott minden munkahely átlagosan 2,5 további munkahelyet eredményez más ágazatokban.<sup>3</sup>

A közösségi közlekedés használata csökkentheti az energiatülségünket és ezáltal javítja az ország fizetési mérlegét is. Amennyiben valaki közösségi közlekedést használ személygépkocsi helyett, évente átlagosan 500-600 liter üzemanyagot takarít meg.

A közösségi közlekedés óriási megtakarítást eredményez az országnak, ugyanis használata csökkenti a közlekedés okozta környezetszennyezésből, balesetekből, torlódásokból adódó károkat. (Ezen károk mértéke az Európai Unióban a GDP mintegy 7 százalékának felel meg.<sup>4</sup>)

A közösségi közlekedés elősegíti a társadalmi egyenlőtlenségek mérséklését, mivel azoknak is biztosítja az eljutási lehetőséget, akik egyéb közlekedési eszközt nem tudnak igénybe venni.

Az Európai Unió nyugati felén (sőt, már az Amerikai Egyesült Államokban is) hatalmas erőfeszítéseket tesznek a korábban leépített közösségi közlekedési rendszerek újbóli felfejlesztésére. Magyarországon sajnos az elmúlt években inkább a leépítés volt jellemző. Az egyre alacsonyabb színvonalú szolgáltatások és a drasztikusan megemelt viteldíjak miatt elpártolnak az utasok, amit a kormány láthatólag úgy értelmez, hogy csökken az igény a közösségi közlekedésre. Ezzel szemben számtalan példa bizonyítja, hogy amennyiben a közösségi közlekedést megfelelően fejlesztik, ugrásszerűen megnövekszik az utasok száma.<sup>5</sup>

A közösségi közlekedésben történt eddigi leépítések (így például a MÁV egyes vonalainak bezárása az elmúlt időszakban) azt bizonyították, hogy kimutatható államháztartási megtakarításokat nem sikerült ilyen módon elérni, az érintett térségekben viszont súlyosbodtak a gazdasági és társadalmi problémák.

A kormány szerint „a jelenlegi közlekedési rendszer finanszírozása nem tartható tovább”. A közlekedési rendszer eddigi finanszírozása tovább már valóban tarthatatlan, de nem a közösségi közlekedésé. A közúti közlekedésnek nyújtott mértéktelen támogatásokat kellene mielőbb felszámolni.<sup>6</sup> Így például a kilométer-arányos útdíj haladéktalan bevezetésével meg kellene szüntetni azt az állapotot, hogy a – nagyrészt külföldi – kamionok gyakorlatilag ingyenesen használják és teszik tönkre az adófizetők pénzén, ezermilliárdos összegekből kiépített gyorsforgalmi úthálózatunkat.

Az elmúlt időszakban joggal háborították fel a közvéleményt az egyes közösségi közlekedési vállalatokkal kapcsolatban nyilvánosságra került botrányos esetek. Természetesen mindent meg kell tenni annak érdekében, hogy ilyenek ne fordulhassanak elő. Ezek az esetek azonban semmiképp sem szolgálhatnak indokul a közösségi közlekedés állami támogatásának csökkentésére, hiszen ez nem gátolja meg a visszaéléseket, viszont – amint fentebb kifejtettük – a társadalomnak sokkal nagyobb károkat okoz, mint amennyi „megtakarítása” az államnak származik belőle.

Arra is fel kell hívnunk a figyelmet, hogy a közlekedés egyéb területén nagyságrendekkel nagyobb visszaélések történnek, mint a közösségi közlekedés terén. Ilyenek például az autópálya-építések során eltűnő milliárdok. A közúti áru fuvarozásban a fekete (adózatlan) bevételek összege évente több százmilliárd forintra tehető.<sup>7</sup> Az autórónccok illegális bontásából származó feketejövedelmet a szakértők évi 500 milliárd forintra becsülik.<sup>8</sup> Kérdés, hogy a kormány miért nem tesz semmit már évek óta ezeknek a közismert, óriási gazdasági és társadalmi károkat okozó jelenségeknek a visszaszorítására. Miért hagyja sorozatosan figyelmen kívül a szakértők ilyen jellegű javaslatait? Miért nem hasznosítja azon országok példáit, ahol sikeresen vették fel a küzdelmet a hasonló jelenségekkel szemben? Miért teszi meg ehelyett a közösségi közlekedést bűnbakká az ország bajaiért?

A kormány szerint „ma minden magyar állampolgárnak, függetlenül attól, hogy utazik-e vonaton vagy Volán buszon, évente 33 ezer forintjába kerül a közösségi közlekedés”. A nyilatkozat akkor lett volna tárgyilagos, ha azt is közölték volna, hogy ennek a többszörösébe kerülne, ha a kormány nem támogatna a közösségi közlekedést. Például ebben az esetben a nagyobb városokban az egész közlekedés összeomlana, a gazdaság pedig gyakorlatilag leállna. Azt is el kellett volna mondania, hogy a kamionos szállításhoz minden állampolgár évente legalább 100 ezer forinttal járul hozzá, viszont amennyiben ezt a költséget útdíj formájában kivetnék a kamionokra, akkor az ország gazdasági helyzete nemhogy romlana, hanem javulna!<sup>9</sup>



Az elmúlt időszakban már számos alkalommal felhívtuk a kormány figyelmét a közösségi közlekedés előnyeire.<sup>10</sup> Válaszaiban ezeket az előnyöket a kormány is elismerte. Kérjük, hogy ennek megfelelően cselekedjenek, és a közösségi közlekedést – elvonások helyett – kiemelt, a nemzetgazdasági jelentőségének megfelelő támogatásban részesítsék. Ennek lehetséges forrásaira a fentiekben, valamint a kormány részére már korábban eljuttatott anyagainkban már számos konkrét javaslatot tettünk.<sup>11</sup>

Mielőbbi válaszát várva,  
üdvözlettel:

Lukács András  
elnök

---

<sup>1</sup> [http://www.kormanysovivo.hu/news/show/news\\_2203?lang=hu](http://www.kormanysovivo.hu/news/show/news_2203?lang=hu)

<sup>2</sup> <http://www.kozlonykiado.hu/nkonline/MKPDF/hiteles/mk09113.pdf>

<sup>3</sup> Wirtschaftsfaktor Öffentlicher Verkehr. Verkehrsclub Österreich, 2004

<sup>4</sup> External Costs of Transport. INFRAS Zurich / IWW Karlsruhe, 2004

<sup>5</sup> Ld. például: Város, vidék, vasút – Kötőtpályás megoldások a regionális közlekedésben: 16 sikeres példa, [http://www.mkk.zpok.hu/doc/hu\\_aps\\_positivbeispiele\\_auf12\\_070622\\_klein.pdf](http://www.mkk.zpok.hu/doc/hu_aps_positivbeispiele_auf12_070622_klein.pdf)

<sup>6</sup> Ld. **Tiltandó támogatások – Környezetileg káros támogatások a magyar gazdaságban**, <http://www.levego.hu/letoltes/kiadvanyok/tiltandotamogatas.pdf>

<sup>7</sup> Uo.

<sup>8</sup> **Illegális bontók, feketemilliárdok. A hazai roncsautóknak csaknem a fele tűnik el kézen-közön.**

Népszabadság, 2009. július 20. [http://www.nol.hu/gazdasag/20090720-illegalis\\_bontok\\_feketemilliardok-2](http://www.nol.hu/gazdasag/20090720-illegalis_bontok_feketemilliardok-2)

<sup>9</sup> Ld. <http://www.levego.hu/kamionstop/kamionkiadvany1.pdf>,

[http://www.levego.hu/kamionstop/teherauto\\_0902.pdf](http://www.levego.hu/kamionstop/teherauto_0902.pdf), [http://www.levego.hu/kamionstop/szallitasigenyességoka\\_0710.pdf](http://www.levego.hu/kamionstop/szallitasigenyességoka_0710.pdf)

<sup>10</sup> Legutóbb 2009. július 3-i levelünkben: [http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo\\_anyagok/pm10-buszok-oszko\\_0906.pdf](http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/pm10-buszok-oszko_0906.pdf), [http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo\\_anyagok/buszcsere-abrak\\_200907.pdf](http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/buszcsere-abrak_200907.pdf)

<sup>11</sup> Ld. például: [http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo\\_anyagok/ogy-valsag-hatjav\\_0904.doc](http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/ogy-valsag-hatjav_0904.doc),

[http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo\\_anyagok/nemzeti-erdek\\_0812.pdf](http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/nemzeti-erdek_0812.pdf),

[http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo\\_anyagok/nemzeti-erdek\\_0812.pdf](http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/nemzeti-erdek_0812.pdf),

[http://www.levego.hu/letoltes/kiadvanyok/zoldkolts\\_tan\\_2008.pdf](http://www.levego.hu/letoltes/kiadvanyok/zoldkolts_tan_2008.pdf)

