



Budapest, 2005. október 24.

Demszky Gábor
főpolgármester

Bakonyi Tibor
főpolgármester-helyettes

Vajda Pál
főpolgármester-helyettes

Fővárosi Önkormányzat
Budapest

Tisztelt Főpolgármester Úr!
Tisztelt Főpolgármester-helyettes Urak!

A Fővárosi Közgyűlés a közeljövőben ismételten jelentősen emelni tervezi a BKV jegyek és bérletek árát. Kérjük Önöket, kezdeményezzék a BKV viteldíjak bármiféle emelésének az elutasítását. Kérésünket az alábbiakkal indokoljuk.

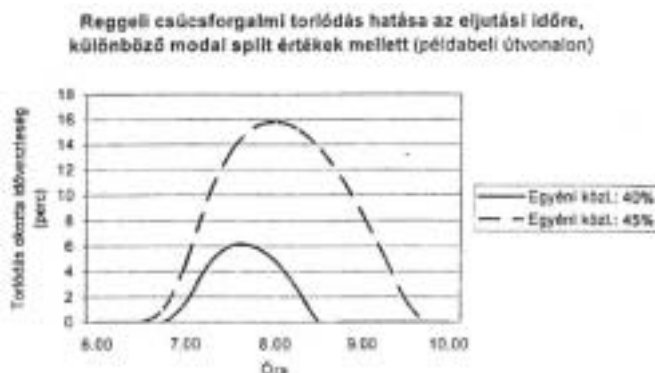
Az elmúlt évek tapasztalatai egyértelműen azt bizonyítják, hogy minden egyes viteldíj-emelés nyomán számottevően csökken a tömegközlekedési utazások száma és növekszik a személygépkocsi-forgalom. Emiatt a BKV bevételei sem emelkednek a várt mértékben. (A most tervezett emeléstől remélt 3,2 milliárd többletbevétel is megkérdőjelezhető, mivel előre látható, hogy ismét csökkenni fog a – fizető – utasok száma.) Ugyanakkor egyre inkább ellehetetlenül a fővárosi közlekedés, romlik a környezet állapota, fokozódnak a társadalmi feszültségek. A viteldíj-emelés tehát összességében sokkal nagyobb veszteséget okoz a városnak, mint amekkora bevétele származik ebből a BKV-nek.

Az alábbiakban kissé részletesebben is bemutatjuk a fővárosi tömegközlekedés előnyeit a személygépkocsi-használattal szemben.

„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 Budapestben 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

környeztkárosító 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 tévesztése is igen hátrányos következményekkel jár. A forgalmi torlódások súlyosbodásával a károk exponenciálisan emelkednek.



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 mintegy 60%-át bonyolítja le a tömegközlekedés, 40%-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 250 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 összesen évente mintegy 100 milliárd forintot fordít a budapesti tömegközlekedésre (2002. évi adatok szerint). 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 autók Budapesten kívül használják járműveiket. Részben 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 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.

A fővárosi tömegközlekedés és személygépkocsi-közlekedés néhány jellemző adatának összehasonlítása

Megnevezés	Tömegközlekedés	Személygépkocsi-közlekedés	Arány (tömegközlekedés/személygépkocsi-közlekedés)
Részarány a budapesti utazásokban	60%	40%	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 viteldíj-emelés elutasítását az is indokolja, hogy – a KSH adatai szerint – az utóbbi években rendkívül kedvezőtlenül alakult a személygépkocsik és a helyi tömegközlekedés árának aránya, és ez is hozzájárult a Budapesten kialakult, már szinte elviselhetetlen helyzethez.

A személygépkocsik, az üzemanyagok és a helyi közlekedés fogyasztói árainak és a fogyasztói árindex alakulása (a másodikként jelölt időpontban; az elsőként jelölt időpont=100)

	2001/2000	2002/2001	2003/2002	2004/2003	2005. szept./2004. szept.	2005/2000
Új személygépkocsik	103,0	98,2	101,3	103,0	98,1	103,5
Használt személygépkocsik.	95,6	90,5	98,2	100,2	98,5	83,9
Üzemanyag	97,7	98,4	104,5	105,4	117,1	124,0
Helyi tömegközlekedés	106,8	105,7	109,7	116,6	113,5	163,9
Fogyasztói árindex	109,2	105,3	104,7	106,8	103,7	133,3

Forrás: KSH, Fogyasztói árak alakulása

A legkirívóbb az, hogy a környezetet leginkább szennyező, használt személygépkocsik ára 2000 óta napjainkig 16,1%-kal csökkent (nominál értékben, ami azt jelenti, hogy reálértéken a csökkenés jóval nagyobb), az új személygépkocsik ára 5 év alatt mindössze 3,5%-kal, az

üzemanyagok ára 24%-kal nőtt, miközben a fogyasztói árindex 33,3%-kal emelkedett. Ugyanakkor a – környezetet kímélő – helyi tömegközlekedés díja 63,9%-kal nőtt. (Ez országos átlag, Budapesten még ennél is rosszabb a helyzet.) Ezt az aránytalanságot nem szabad tovább fokozni.


A viteldíj-emelés helyett a következő intézkedéseket javasoljuk:

1. **A tömegközlekedési járatoknak forgalmi előnyt kell adni minden vonalon.** Ahol lehet, buszsávokat kell létesíteni, és a többi tömegközlekedési jármű vonalát is meg kell védeni az egyéb forgalomtól. Ezt szigorú ellenőrzéssel és szankcionálással be is kell tartatni (megfontolandó, hogy a Fővárosi Önkormányzat legalább részben ettől tegye függővé a rendőrségnek nyújtott támogatását). A közlekedési lámpákat a tömegközlekedési járművekre kell hangolni. (Németország, Hollandia és Svájc városaiban például elképzelhetetlen, hogy a közlekedési lámpákat ne a villamosok irányítsák. Természetesnek tartják, hogy a tömegközlekedési járműveknek kell előnyt biztosítani, hiszen egy villamos 50-szer annyi embert szállít, mint az ugyanannyi helyet elfoglaló néhány személyautó.) Egyéb intézkedéseket is kell hozni, hogy a tömegközlekedési járművek folyamatosan, akadálytalanul és megfelelő sebességgel tudjanak haladni. Mindez évente több milliárd forint megtakarítást eredményezne a BKV Rt. részére (kevesebb üzemanyag fogyna, ugyanannyi járművel sokkal több utast, jóval gyorsabban lehetne elszállítani stb.). Így sokkal vonzóbbá válna a tömegközlekedés, aminek eredményeképpen a BKV bevételei is növekednének. Az említett intézkedések viszonylag kis összegekből megoldhatók. A BKV és más intézmények már több tanulmányt készítettek erről, konkrét javaslatokkal, így sok esetben rövid idő alatt el lehet jutni a gyakorlati kivitelezésig.
2. **A fővárosi közlekedést egységesen kell kezelni.** Ebbe az is beletartozna, hogy **a fizetős parkolási rendszereket a BKV üzemeltesse, és az ebből származó bevételeket a tömegközlekedésre fordítsa.** Ez a világ sok városában – Magyarországon például Debrecenben és Szegeden – már bevett gyakorlat. Ezt az eljárást indokolja az, hogy a közlekedési és környezeti gondokat elsősorban a személygépkocsik okozzák, és hogy az ebből keletkező károk költsége jóval meghaladja azt az összeget, amelyet az autótulajdonosok adók és díjak formájában fizetnek. (Az ezzel kapcsolatos részletes számítások megtalálhatók a „Közlekedési támogatások –A közlekedéssel kapcsolatos állami bevételek és kiadások” című tanulmányban: http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/kozl_tam.pdf.)

Bízunk benne, hogy javaslataikkal Önök is egyetértenek, és megteszik az ennek megfelelő intézkedéseket.

Üdvözlettel:

Dr. Mészáros Péter
a Magyar Közlekedési Klub
elnöke



Lukács András
elnök