

## Közösségi közlekedés: áremeléssel a környezetünk ellen!

**Katona Kálmánnak, az Országgyűlés Környezetvédelmi Bizottsága elnökének  
és Lukács Andrásnak, a Levegő Munkacsoport elnökének  
közös sajtóanyaga a Föld Napja alkalmából  
(Budapest, 2007. április 22.)**

Ma a kormány mindent a rövid távú gazdasági szempontoknak igyekszik alárendelni. Kérdés, hogy miként fog egy egészséges gazdaságot teremteni, ha egyre több a beteg ember és romlanak a halálozási mutatók. Ehhez vezet ugyanis a kormánynak az a politikája, hogy a környezetet súlyosan terhelő közlekedési módokat részesíti előnyben a közösségi – és különösen a vasúti – közlekedéssel szemben! Ennek egyik legszembetűnőbb bizonyítéka az, hogy május elsejétől **a jegyek árát a Volán autóbuszoknál 4%-kal, a MÁV-nál 17%-kal emelik.**

**Az idei év első három hónapjában a MÁV-nak a bérletek eladásából 12 százalékkal kevesebb bevétele volt** (reálértéken számítva), **mint 2006 hasonló időszakában.** Ez egyértelműen a januári viteldíj-emelések következménye. Mivel a bérletet váltók a vasút állandó utasai, ez igen komoly visszaesést jelent.

A Levegő Munkacsoport már korábban kimutatta a BKV adatai alapján, hogy az áremelések nem eredményeznek többletbevételt a közösségi közlekedés részére: 1990 óta – reálértéken számolva – a menetdíjak csaknem kétszeresükre nőttek, miközben a BKV bevételei gyakorlatilag nem változtak.\* Tehát egyértelműen bebizonyosodott, hogy az áremelés csak ront a közösségi közlekedés helyzetén, a kormányzat mégis ezt teszi. Ha egy vállalati vezető sorozatosan olyan döntéseket hoz, amelyek rontják a cég eredményét, akkor igen gyorsan megválnak tőle (kivéve, ha a cél a vállalat csődbe vitele...).

A kormány elhibázott politikáját mutatja az a szándéka is, hogy felszámolja a vasúti mellékvonalakat. Természetesen létezik néhány rendkívül alacsony forgalmú mellékvonal, ahol az átgondolt szolgáltatásváltás indokolt lehet. (Azonban ezeknél is meg kell vizsgálni, hogy az alacsony kihasználtságnak vajon nem az az oka, hogy ezeket hagyták teljesen lepusztulni. Egy esetleges korszerűsítés után ugyanis sok vonalon ugrásszerűen megnövekedne az utasszám, amint azt az esztergomi vonalnak már a részleges korszerűsítése is bebizonyította.) A MÁV egészére viszont nem lehet azt a módszert alkalmazni, hogy ami veszteséges, azt be kell zárni. A MÁV nagy forgalmú fővonalai is jóval veszteségesebbek lennének, és jóval kevesebb utast szállítanának, ha nem léteznének a mellékvonalak. Ha a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium logikáját követnénk, akkor a végállomásra már nem mennének el a vonatok, mert ott már általában kevés az utas...

A közösségi közlekedés menetdíjainak emelése, valamint a vasútvonalak bezárása, a szolgáltatások szűkítése rendkívüli mértékben ösztönzi az egyéni gépjármű-közlekedést, ami egyre több dugóhoz, fokozódó környezetszennyezéshez, egészségkárosodáshoz, balesetekhez vezet. Különösen aggályos, hogy a fiatalok, a diákok egy része motorkerékpárra száll át. (A Kossuth Rádió 2007. március 14-i, Napközben című adásában az egyik „szüneteltetésre” ítélt vasútvonal mentén lakó fiatal éppen ezt nyilatkozta: nincs más választása, minthogy motorkerékpárt vegyen, és azzal közlekedjen.) Nyugat-európai adatok szerint viszont a motorkerékpár baleseti kockázata 255-ször nagyobb, mint a vasúté!

Ha lenne a kormánynak Fenntartható Fejlődés Stratégiája és ezzel összhangban lévő Közlekedési Stratégiája, akkor ennek fordítva kellene lennie. Az árpolitikának a környezetbarát közlekedési módokat kellene támogatnia: elsősorban a vasutat, a városokban pedig – ahol lehetséges – a villamost.

\* Ld. [http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo\\_anyagok/lm-noe-bkvdij\\_070112.pdf](http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/lm-noe-bkvdij_070112.pdf)