

KÖZLEKEDÉSI, HÍRKÖZLÉSI ÉS ENERGIAÜGYI MINISZTERIUM
MINISZTER

Hiv.szám: KHEM / 7820 / 2 / 2009.

Lukács András
ElnökLevegő Munkacsoport
Budapest,
Károly krt. 3/a.
1075**Tisztelt Elnök Úr!**

A Levegő Munkacsoport vezetőjeként a helyközi közösségi közlekedés fokozottabb költségvetési támogatását szorgalmazó levéllel kereste meg Miniszterelnök Urat. Engedje meg, hogy felvetéseikre a területért felelős miniszterként én válaszoljak.

A válságkezelő kormány változatlanul látja és érti a közösségi közlekedés előnyeit az egyéni megoldásokkal szemben, legyen akár szó a nemzetgazdasági-hatékonysági, közlekedésszervezési vagy környezetvédelmi szempontokról. A probléma az, hogy lábbal szavazó honfitársaink kevéssé osztják ezt a nézetet, és gázpedálra sokkal szívesebben lépnek, mint vasúti peronra vagy buszlépcsőre.

Legalábbis erre enged következtetni az a tény, hogy száz magyar állampolgárból csupán kilenc használja rendszeresen a közúti, és mindössze három a vasúti helyközi közösségi közlekedést. Nyolcvannyolc százalékuk tehát másként dönt.

Mindeközben a helyközi közösségi közlekedés fenntartása egyre többbe kerül. Az idei költségvetésben beállított 260 milliárdon felül más források bevonásával összesen 330 milliárd forintot fordítunk erre a területre. Ez minden magyar állampolgárra vetítve csecsemőtől az aggastyánig fejenként 33 ezer forintot, csak a közsférán kívüli adófizetőkkel számolva 100 ezer forintot jelent, attól függetlenül, hogy az érintettek használják-e az általuk kifizetett szolgáltatásokat, vagy sem.

A folyamatosan növekvő költségek nem hasznosulnak a szolgáltatási színvonal általános emelkedésében. A főként a Budapest elővárosi forgalomban megvalósított vasúti fejlesztéseken túl kevés jele van annak a közösségi közlekedés minőségében, hogy az állam közös lehetőségeinket meghaladó mértékben költ erre a területre.

Az ágazat jelenlegi finanszírozási rendszere már rövid távon is fenntarthatatlannak bizonyulhat. Ez a körülmény jórészt független attól, hogy nemzetközi vállalásaink nyomán a jövő évi költségvetés 40 milliárd forinttal kevesebb forrás elköltésére ad lehetőséget e téren. Ez kétségtelenül nyomatékosítja, hangsúlyosabbá teszi a problémákat, keresztülvihető megoldások sürgetőbb kidolgozására késztet, de nem oka, hanem sokkal inkább következménye a gondoknak.

A válságkezelő kormány egy három év alatt végrehajtható, éves átlagban 70 milliárd forint megtakarítást eredményező, négy pillérre épülő program kidolgozásával kínál megoldási lehetőséget a fentiekben részletezett helyzetre. A tervek sikeres végigvitelével 2012-re a helyközi közösségi közlekedés kiszámítható finanszírozási pályára állhat, hatékonyabban működve jobb minőségű szolgáltatást kínálhat az utasoknak. Az érintett állami tulajdonú vállalatok átalakításuk nyomán megerősödve, versenyképesebb állapotban várhatják az előttünk álló évtizedben bekövetkező piacnyitásokat.

Mivel a helyközi közösségi közlekedés átalakítására vonatkozó javaslatainkat és az azokat megalapozó adatokat, információkat a tárca honlapján (www.khem.gov.hu) folyamatosan közzétesszük, csupán címszavakban mutatom be az említett négy pillért:

1. Méret- és eszközhatékonysági intézkedések

Integrált, regionális szemléletű menetrendtervezés, indokolatlan párhuzamosságok megszüntetése, a kihasználtság érdemi javítása: több utas – kevesebb kapacitás.

2. Vállalati struktúra átalakítása

A jelenlegi 68 MÁV- és 24 Volán-vállalat tevékenység alapú, illetve regionális átszervezése, a vasútüzemhez kapcsolódó feladatkörök két vállalatba csoportosítása a hazai kompetenciák mentén (egy személyszállító és egy pályahasznosító társaság)

3. Tarifa-, menetdíj- és kedvezményrendszer átalakítása

A vállalatok bevételeinek növelése a közel 7 milliárd szociális alapon kedvezményezett lehetőségei, a dolgozói vagy felügyeleti kedvezmények újragondolásával. Regisztrációs vagy viszonylati jegy bevezetése az egyértelműen kimutatható utazási igények érdekében.

4. Finanszírozási háttér megteremtése

A helyközi közösségi közlekedésre fordított költségvetési források GDP 1 százalékában történő rögzítése, kiszámítható finanszírozási pálya biztosítása.

A három éves időtávra tervezett folyamatok megindításával egy olyan nagyívű és összetett átalakítási program alapjait teremthetjük meg, amelynek kimenetele az utasok számára egyértelműen kedvező, és amelynek eredménye egybevág a Levegő Munkacsoport törekvéseivel. Az átalakítás nézetem szerint a fenti alapelvek és elgondolások mentén elvben sikerrel lebonyolítható. Egészen bizonyos azonban, hogy ha nem teszünk semmit, a közlekedési vállalatok finanszírozási helyzete már a közeljövőben tarthatatlanná válik. Ez súlyosan veszélyeztetné a költségvetési tervek betarthatóságát, jelentősen rontaná Magyarország gazdasági kilátásait.

Egyetértek Önökkel abban is, hogy a rendszeren kívüli elemek változásai is nagymértékben hathatnak a közösségi közlekedés versenyképességére. A használatarányos útdíjfizetés bevezetésének megkezdése a válságkezelő kormány megalakulásakor kihirdetett vállalásai közé tartozik. Az általam vezetett tárcánál és a háttérintézményeknél intenzív előkészítő munka folyik e téren is.

A fentieket összefoglalva úgy gondolom, hogy a helyközi közösségi közlekedés legjelentősebb kérdése most nem feltétlenül az állami részvállalás mértéke, hanem sokkal inkább az, hogy megtörténhetnek-e végre az ágazat rövid távú túlélését és hosszú távú fennmaradását szolgáló intézkedések. Kollégáimmal azon dolgozunk, hogy a rég halogatott és nyilvánvaló módon elkerülhetetlen lépéseket a rendelkezésre álló időben megtegyük. Ebben a folyamatban számítunk az érintettek, a közösségi közlekedés ügyéért felelősséget érzők támogatására.

Szíves megkeresését köszönöm!

Budapest, 2009. szeptember „30”

Üdvözlettel:

Hórig Péter
miniszter

