

## A városi közösségi közlekedés vonzóbbá tételének lehetősége The possibility of making urban public transport more attractive

TÓTH SZ<sup>1</sup>

Debreceni Egyetem, Ihrig Károly Doktori Iskola, toth.szabolcs@dkv.hu

A cikk beérkezett: 2022. 04. 18-án, javítva: 2022. 09. 26-án, elfogadva: 2022. 09. 27-én.  
The article was received: 18. 04. 2022, revised: 26. 09. 2022, accepted: 27. 09. 2022.

### Absztrakt

*A városi közlekedés napjainkban jelentős kihívás elé állítja az ott lakókat. Az elmúlt években jelentős mértékben megnövekedett, a vírushelyzet miatt tovább erősödő személygépjármű forgalom is azt mutatja, hogy a lakosság a közösségi közlekedési eszközök használatáról az egyéni közlekedés irányába köteleződött el. Az élhető városi lét megteremtése érdekében sürgős lépéseket kell megtenni, amellyel a városi mobilitás a lakosság által elvárt módon fenntartható marad. Ehhez többféle eszköz áll a városok vezetőinek rendelkezésére. Ilyenek lehetnek a mikromobilitási eszközök használatának, a megosztáson alapuló rendszerek bevezetése, valamint a személygépjármű forgalom korlátozó intézkedések bevezetése. Ezek mellett kézenfekvő a közösségi közlekedés fejlesztése, a lakosság ezen irányba történő terelése. A legtöbb nagyváros napjainkban ebbe az irányba törekszik, azzal, hogy ezen hálózatait és szolgáltatásait fejleszti, annak érdekében, hogy ezen közlekedési rendszerek elérhetőségét és vonzerejét javítsa. Több európai nagyváros annak érdekében, hogy a lakosság minél nagyobb arányban használja a közösségi közlekedést, azt részlegesen vagy teljes mértékben ingyenessé tette. Ez a törekvés hazánkban sem ismeretlen, hiszen a lakosság jelentős része több évtizede ingyenesen veheti igénybe ezen közlekedési formát. Ugyanakkor a teljes ingyenesség bevezetése esetén szükséges megvizsgálni annak hatásait gazdasági és társadalmi oldalról.*

*Kulcsszavak: helyi közösségi közlekedés; ingyenes utazás; fenntarthatóság*

### Abstract

*Urban transport today sets a significant challenge to its residents. The increase in passenger car traffic, which has increased significantly in recent years due to the pandemic situation, also shows that the population is rather committed to private transport than using public transport. In order to create a livable urban life, urgent steps need to be taken to ensure that urban mobility remains sustainable as expected by the population. For this, several tools are available to city leaders. These could include the use of micromobility devices, the introduction of sharing-based systems and measures to restrict car traffic. In addition, the development of public transport and the diversion of the population in this direction are obvious. Most major cities today are working in this direction by developing these networks and services in order to improve the accessibility and attractiveness of these transport systems. Several major European cities have made public transport partially or completely free in order to maximize public use. This effort is not unknown in Hungary either, as a significant part of the population has been able to use this form of transport free of charge for several decades. However, if full free service is introduced, it will be necessary to examine its effects from an economic and social point of view.*

*Keywords: local public transport; free travel; sustainability*

---

<sup>1</sup> ORCID azonosító: 0000-0001-6041-9418



JEL codes: R40, R42, R48, R49

## Bevezetés

A nagyvárosokban való közlekedés napjainkra egyre nagyobb kihívást jelent a lakosság számára, egyre több időbe kerül kiválasztott úticélunk elérése. A városokban robbanásszerűen növekszik az egy lakosra jutó gépjárművek száma, míg a meglévő úthálózat nem tudja lekövetni ugyanezen fejlődési dinamikát. Magyarországon a közúti gépjármű-állomány 2010 évhez képest 2020 évre mintegy 31%-kal növekedett (*KSH, 2021a*). Ebből arra lehet egyértelműen következtetni, hogy hazánkban is egyre többen választják az egyéni közlekedési eszközöket és személygépjárművel közlekednek a város útjain, amely miatt egyre gyakrabban közlekedési dugó alakul ki. Az ebből az okból megnövekedett és kiszámíthatatlan utazási idő mellett jelentősen megnövekedett a levegő szennyezettsége, romlott a városi élet minősége is (*WHO, 2020*). A probléma meglehetősen sokrétű, melynek megnyugtató megoldása jelentős kihívás elé állítja a városban élőket.

Hazánkban a belföldi személyszállításban a személygépjárművek használatának aránya mintegy 70%-os - az Európai Unió tagállamok mintegy 83%-os arányához képest –, a közösségi eszközök aránya az EU átlagához képest a közel 30%-os értékével kiemelkedő volt még 2017-ben (*EUROSTAT, 2017*). Az elmúlt években tapasztalt járműállomány növekedés azonban ezen arányokat nyilvánvalóan az egyéni közlekedés irányába megváltoztatta (*Ekés, 2020*).

A probléma kezelésére felmerülő opciók közül az egyik lehetséges irány az lehet, amely a közösségi közlekedési eszközök használata felé tereli azon lakosokat, akik naponta közlekednek valamilyen egyéni közlekedési eszközzel otthonuk és munkahelyük, illetve a diákok iskolájuk elérése érdekében (*UITP, 2020*). Az elmúlt években megfigyelhető utazási szokások, az utasszámok alakulása azonban nem a közösségi eszközök használatának növekvő trendjét mutatja, ráadásul a jelenlegi pandémias helyzet is az utasszámok csökkenését okozta. A lakosság „visszaszoktatása” a közösségi közlekedésre így még inkább kiemelt fontosságú feladat lesz majd a jövőben. Ehhez a szolgáltatás folyamatos fejlesztése, elérhetőségének javítása mellett szükséges az, hogy a közösségi közlekedés versenyképes alternatívát jelentsen gazdasági szempontokból is a lakosság számára.

## 1. Anyag és módszer

Annak érdekében, hogy az ingyenes közösségi közlekedés bevezetésének lehetőségét hazánkban megvizsgáljuk, elemezni szükséges a már működő európai példákat és az eddigi tapasztalatokat. Szükséges megvizsgálni azt, hogy egy ilyen döntésnek milyen gazdasági és társadalmi hatásai lehetnek hazánkban. Elemezni szükséges, hogy milyen lehetőségek vannak a teljes vagy részleges bevezetésre, tekintettel a már ingyenesen utazók körére.

### 1.1. Ingyenes utazási lehetőségek a helyi közösségi közlekedésben

Több európai város már meghozta azt a döntését, hogy ingyenessé teszi a helyi közösségi közlekedést az ott élők számára. Erre követendő példaként szolgál Tallin városa, ahol 2013 óta ingyenesen elérhető a közösségi közlekedés (*Bucsky, 2018*). A közlekedési eszközök ingyenesen használatához egy 2 EUR-ba kerülő kártya kiváltásával és regisztrációval lehetséges a lakosoknak hozzáférniük.

A tallini példa alapján Észtország 15 megyéjéből már összesen 11 megye csatlakozott ezen rendszerhez. Az itt élők a megye határon belül tudnak menetdíj térítés nélkül utazni azzal a feltétellel, hogy az utasoknak felszálláskor az előre megváltott utazási kártyájukat használniuk kell. Ezzel mérhetővé válnak az utazási szokások és a járművek kihasználtsága, mely alapján módosítható a járatok menetrendje, útvonala vagy akár a férőhely kapacitás kibocsájtás mértéke is (*ERR, 2018*). Az eddigi tapasztalatok azt mutatják, hogy a lakosság ugyan kisebb részét sikerült átcsábítani ezen eszközökre a díjmentességgel, azonban a várost vonzóbbá téve a lakosság száma, így az adóbevétel is megnövekedett. Szintén az intézkedés pozitív hatása volt az, hogy ezzel az intézkedéssel a város szerényebb gazdasági körülmények között élő rétegeinek mobilitása megoldódott (*UITP, 2020b*).

Hasonló módon az észt példához Luxemburgban is bevezették 2020. évben a díjmentes közösségi közlekedést, annyi különbséggel, hogy ott a teljes ország lakossága igénybe veheti a szolgáltatást. A

szándék hasonló, a lakosságot szeretnék átszoktatni a megnövekedett személygépjármű használatról a közösségi eszközökre, melynek gazdasági oldalról sincsenek akadályai, hiszen a világon itt a legmagasabb az egy főre jutó GDP, illetve alapvetően a jegyértékesítésből származó bevételek is viszonylag alacsony arányúak (mintegy 8%) voltak a bevezetés előtt. Az ingyenessé tétel mellett rendelkezésre állnak a szükséges források a kapcsolódó infrastruktúra fejlesztésekre és ezzel a szolgáltatási színvonal növelésére, ezzel is elősegítve az arány megváltoztatását (*Németh, 2020*).

A franciaországi Dunkerque városában - a helyi közösségi közlekedés teljes újjászervezését követően – a városvezetése 2018 évtől tette ingyenessé a helyi lakosoknak és az odalátogatóknak a közlekedést. A városban a menetdíj bevételek az intézkedést megelőzően szintén arányaiban alacsonyak voltak, a költségek mintegy 10%-át fedezték, így az elmaradó díjából származó kiesés finanszírozása ezen esetben sem jelentett megoldhatatlan problémát. A város lakossága jelentős mértékben újra elkezdte használni a közösségi eszközöket, mellyel javult a város közlekedése és az ott lakók életkörülményei (*EURONEWS, 2019*).

A már működő, pozitív tapasztalatokat mutató európai példák alapján nem meglepő, de újabb városok - köztük Calais, Párizs is - fontolgatják az ingyenes helyi közösségi közlekedés bevezetésének lehetőségét.

### **1.2. Ingyenes utazási lehetőségek hazánkban a városi közlekedésben**

A felsorolt külföldi példák mellett érdekességként jelenthető ki az a tény, hogy Magyarországon sem ismeretlen fogalom az ingyenes közösségi közlekedés, melyet bár nem teljes körben, de már több, mint két évtizede érhetnek el a lakosok az egész ország területén kiegészülve azzal, hogy a díjmentes szolgáltatást az EU állampolgárai is igénybe vehetik. A helyi utazásban a 85/2007. (IV.25.) számú kormányrendeletben meghatározottak alapján a 6 éves kor alattiak és a 65 év felettiak 100 százalékos utazási kedvezményben részesülnek, ez a lehetőség jelenleg mintegy 2,594 ezer magyar lakost érint (*KSH, 2021b*). A korhatárhoz kötött kedvezmények mellett a fogyatékossgal élők helyi közösségi közlekedési eszközökön történő utaztatása is ingyenesen történik hazánkban, melyet további 1 fő kísérő is igénybe vehet, ez mintegy 220 ezer magyar állampolgárt érint (*KSH, 2021c*). Az egyéb jogosultság alapján ingyenesen utazók számára csak következtetni lehetséges, ezekre az engedélyeket a Magyar Allamkincstár adja ki az arra jogosult igénylőknek. A fentiek alapján napjainkban a magyar lakosság mintegy 30%-a élhet az ingyenes helyi utazás lehetőségével.

Az ingyenes utaztatás biztosításához kapcsolódóan a szolgáltatóknál felmerülő költségek kompenzációjára hazánkban az állam nyújt támogatást, mely az adott településre a KSH által megadott lakosság száma és a szociálpolitikai menetdíj-támogatás megállapításának és igénybevételének szabályairól szóló 121/2012. (VI. 26.) kormányrendeletben rögzített támogatás mértéke alapján kerül meghatározásra. A támogatás mértéke eltérő Budapest (368 Ft/fő/hó) és a többi megyei jogú város, illetve település esetében (18 Ft/fő/hó) és függ attól, hogy a megyei jogú város kizárólag autóbuszos (120 Ft/fő/hó) vagy azt kiegészítve villamos közlekedést (236 Ft/fő/hó) is biztosít.

A támogatások számításai módszerét vizsgálva megállapítható, hogy az aligha képes reális mértékben kompenzálni a településeken az ingyenes utazásokat, hiszen az nem a tényleges használatra, hanem a lakosság számára van vetítve. A pontos utazási számok megállapításához a Tallinban alkalmazott regisztrációs kártyához hasonló rendszer bevezetése nyújthatna megfelelő támpontot.

A jelenlegi pandémiás helyzet is nyújtott lehetőséget ingyenes utazásra országosan többek között az egészségügyben dolgozók részére, de egyes települések a jogosultak körét saját hatáskörükben kibővítették a szociális, rendvédelmi és honvédelmi dolgozókra is (*DKV, 2020*). Az intézkedés jelentős hatással volt a szolgáltatók menetdíjbevételeire megnehezítve ezzel a helyi közösségi közlekedés amúgy is nehézkes finanszírozását (*Tóth, 2019*).

### **1.3. Kedvezményes utazási lehetőségek**

A hazánkban elérhető ingyenes utazási lehetőségek mellett, 6 éves kor fölött a tanulói és hallgatói jogviszonnyal rendelkező nappali és esti képzésben résztvevő tanulók, illetve a 65 év alatti nyugdíjasok jelentős mértékű utazási kedvezménnyel tudják igénybe venni a helyi közösségi közlekedési eszközöket. Az elérhető kedvezmények nagysága városainkban meglehetősen eltérőek, a

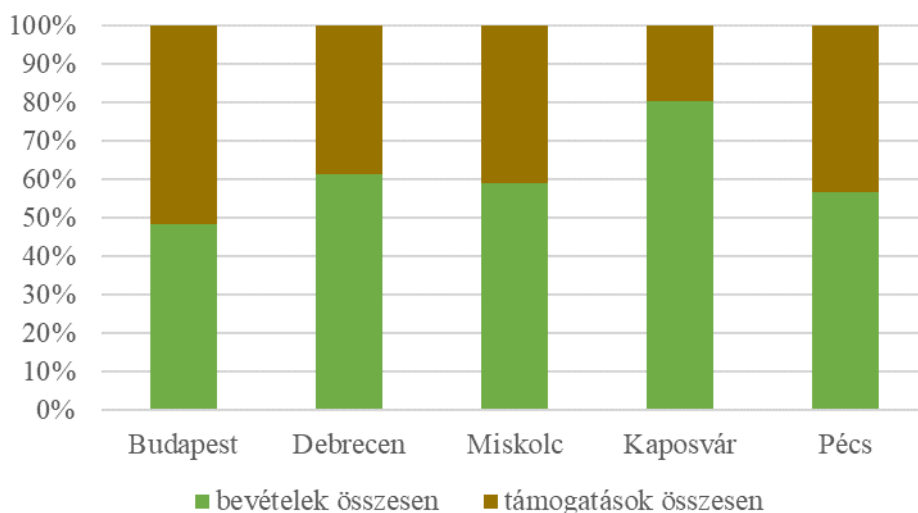
vidéki városokban mintegy 40%-os mértékűek a fővárosban meghaladják a 60%-ot (DKV, 2021, BKK, 2021a, MVK, 2021).

Az értékesített kedvezményes árú bérletek után a vonatkozó 121/2012 kormányrendelet értelmében Budapesten, - ahol autóbusszra, villamosra és trolibuszra is felhasználható a bérlet – 3.580.- Ft/hó/db, míg a megyei jogú városok esetében ettől eltérően és a szolgáltatás összetételétől függően 1.330.- Ft-tól 2.520.- Ft-ig terjedően vehető igénybe szociálpolitikai menetdíj-támogatás. A helyi közlekedési szolgáltató, vagy adott esetben a bevételek szedésére és a támogatások megigénylésére felhatalmazott közlekedésszervező (Budapest esetében a Budapesti Közlekedési Központ, BKK) mind az ingyenes, mind a kedvezményes utazások után a szociálpolitikai menetdíj-támogatást havonta tudja érvényesíteni a lakosság szám, illetve az értékesített kedvezményes bérletek darabszáma után a Nemzeti Adó- és Vámhivatalnál.

Kedvezményes árú bérletszelvényt 1,505 ezer tanuló, akik a lakosság 15%-át teszik ki illetve mintegy a lakosság mintegy 2%-át jelentő, 159 ezer nyugdíjas (nyugdíjkorhatár alatti ellátott) vásárolhat (KSH 2021d-f). Meg kell jegyezni azt, hogy a kedvezményes utazásra jogosult tanulók és nyugdíjasok számát csökkentheti az, hogyha valamely egyéb más ok miatt jogosult az ingyenes utazásra a lakos.

#### 1.4. Lehetne hazánkban is teljes mértékben ingyenes a közösségi közlekedés?

A hazai szolgáltatók még pandémiás időszakokkal nem érintett években realizált bevételeit megvizsgálva kijelenthető, hogy Magyarországon - ellentétben a külföldi példákkal – a költségek jelentős részére nyújt fedezetet az utasok által megfizetett menetdíj (1. ábra). Budapest esetében a bevételeken belül a menetdíjből és a szociálpolitikai támogatásból adódó bevételek aránya megközelíti az 50%-ot, míg a vidéki nagyvárosok esetében átlagosan a 60%-ot, de akár a 80%-os mértéket is eléri (BKK, 2019, DKV, 2019, MVK, 2019, KAPOSVÁR, 2019, TÜKE, 2019).



1. ábra: Menetdíjbevétel és támogatások aránya hazai városok esetében (2019)

Figure 1: Ratio of fare revenue and subsidies for domestic cities

Forrás: Szolgáltatók kiegészítő mellékletei 2019. évben, 2020

## 2. Eredmények

Ezen városokban történő teljes mértékű ingyenes utazás bevezetése a közösségi közlekedés ellátásért felelős önkormányzatoknak jelentős finanszírozási terhet jelentene, hiszen az eddigi menetdíjből származó bevételek és a kedvezményes utazásokhoz kapcsolódó szociál-politikai menetdíjtámogatások is kieshetnek a jelenleg rendelkezésre álló források közül az érvényben lévő jogszabályi keretek között. A jelenlegi vírushelyzetben jelentősen átalakultak az utazási szokások, így a menetdíjből származó bevételi arány tovább csökkent. Ez azt jelenti, hogy jelenleg mintegy 30-40%-os a menetdíjbevételek és a hozzá tartozó menetdíjtámogatások aránya, ezzel magasabb

kompenzációra szorozulnak a helyi szolgáltatók. A teljes ingyenessé tétel több milliárdos plusz finanszírozási igényt jelentene az ellátásért felelősök felé, amely forrásának megteremtése nem lehetséges. Ez városonként mintegy 3-5 milliárd Ft éves kompenzációs növekedést eredményezne (DKV, 2021, BKK, 2021a, MVK, 2021).

### 3. Javaslato, következtetések

A teljes mértékű ingyenesség finanszírozási nehézségeivel szemben ugyanakkor érdemes lehet megvizsgálni a lakosság egy olyan jelentős lélekszámú szegmensét, akiket egy díjmentességgel a közösségi közlekedés használatára lehetne ösztönözni. A legalacsonyabb jövedelemmel, illetve saját jövedelemmel nem rendelkező réteg a nappali és esti tagozaton a városban tanuló diákok, akiknél egy díjmentesség bevezetése nem csak a saját, hanem az egész család életére, gazdasági helyzetére kedvező hatással lehetne. Az utasok számára kedvező gazdasági hatás mellett egy ilyen döntés egy nagyvárost vonzóvá is tehet a közép-, illetve a felsőoktatásban továbbtanulni szándékozó, más városokban, vidéken élő diákok számára is. Sőt egy ilyen intézkedés segíthet abban is, hogy a továbbtanulást alapvetően anyagi okokból nem tervező diákok mégis a tanulmányaik folytatása mellett határozzák el magukat.

A 2019 évi statisztikák alapján a fővárosban a köznevelésben – általános iskolai, szakiskolai, szakközépiskolai, gimnáziumi és szakgimnáziumi képzésben - tanuló diákok száma összesen 218.432 fő, míg a felsőfokú alap- és mesterképzésben részt vevő nappali képzésben tanulók száma 103.246 fő volt (KSH, 2021g-h). Összesen tehát mintegy 322 ezer diákot érinthet kedvezően egy ilyen döntés (1. táblázat).

1.táblázat: Tanulók száma a fővárosban (2018-2019)  
Table 1: Number of students in the capital (2018-2019)

	2018 év	2019 év
Általános iskolai tanulók	121 844	121 469
Szakiskolai és készségfejlesztő iskolai tanulók	1 597	1 581
Szakközépiskolai tanulók	6 976	6 691
Gimnáziumi tanulók	54 464	55 359
Szakközépiskolai tanulók	33 759	33 332
Köznevelésben tanulók száma összesen	218 640	218 432
Felsőfokú alap- és mesterképzésben részt vevő nappali	102 730	103 246

Forrás: KSH adatok a fővárosban tanuló diákok számáról 2018-2019 évben, 2021

Az ingyenessé tételhez kapcsolódó tervekről már hallhattunk Budapest esetében 2019 évben is, de az több okból, főképp a finanszírozás megoldatlanságának következtében csak később valósulhatott meg (PORTFOLIO, 2019). Végül a városvezetés döntésének értelmében a 14 éven aluliak, érvényes magyar diákigazolvánnyal 2021. szeptemberétől ingyenesen vehetik igénybe a közösségi közlekedést a fővárosban (BKK, 2021b). A statisztikák szerint ez mintegy 122 ezer, a fővárosban tanuló általános iskolás diákot érinthet kedvezően.

#### 3.1. Mennyibe kerülhet az ingyenes utazás a fővárosban a diákok részére?

Alapul véve a pandémia előtti időszak értékesítési adatait, a főváros 2019 évi tanuló kedvezményes bérlet struktúráját vizsgálva megállapítható, hogy a félhavi, havi, negyedéves, éves és szemeszter bérletek közül választhatnak a diákok. A darabszámok alapján a havi bérletet használják utazásukhoz a leginkább a diákok, melynek vélhetően az az oka, hogy a hosszabb időintervallumra szóló bérletek ára a havi bérlet ára és az időszak hónapjainak a szorzata, azaz nem tartalmaz kedvezményt a normál, havi bérlet árához képest a szemeszter bérlet kivételével (BKK, 2021a, BKK, 2019).

2. táblázat: *Tanulóbérletek árának alakulása a fővárosban (2021)*  
Table 2: *Changes in the price of student passes in the capital (2021)*

Bérlet típus	Egységár (Ft/db)
Havi Budapest-bérlet közoktatásban tanulóknak	3 450
Havi Budapest-bérlet felsőoktatásban tanulóknak	3 450
Negyedéves Budapest-bérlet közoktatásban tanulóknak	10 350
Negyedéves Budapest-bérlet felsőoktatásban tanulóknak	10 350
Szemeszterre szóló Budapest-bérlet közoktatásban tanulóknak	16 200
Szemeszterre szóló Budapest-bérlet felsőoktatásban tanulóknak	16 200
Kedvezményes éves Budapest-bérlet közoktatásban tanulóknak (naptári éves érvényesség)	37 800
Kedvezményes éves Budapest-bérlet közoktatásban tanulóknak (csúszo érvényesség)	37 800
Kedvezményes éves Budapest-bérlet felsőoktatásban tanulóknak (naptári éves érvényesség)	37 800
Kedvezményes éves Budapest-bérlet felsőoktatásban tanulóknak (csúszo érvényesség)	37 800
Félhavi Budapest-bérlet közoktatásban tanulóknak	2 300

Forrás: *BKK honlapja (2021)*

A havi bérlet ára 3.450.- Ft/hó/darab volt 2019 évben, melyhez kapcsolódóan havonta 3.580.- Ft/hó/darab szociálpolitikai menetdíj-támogatás hívható le, azaz összesen egy tanuló bérlet értékesítéséből bruttó 7.030.- Ft bevétel realizálható (2. táblázat). Ez azt is jelenti, hogy amennyiben díjmentessé válna a diákok részére a helyi közösségi közlekedés, úgy ettől a menetdíjbevéletől, illetve támogatástól teljes mértékben elesne a közlekedésszervező.

A tanuló bérletek értékesítéséből származó nettó árbevétel összességében 2019 évben a fővárosban 7.156 millió Ft volt, míg az értékesített darabszámhoz kapcsolódóan lehívható támogatás összege nettó 7.530 millió Ft volt (*BKK, 2020*). Így összességében nettó 14.686 millió Ft összegű bevétel kiesést jelenthet Budapest esetében, amennyiben a 2019 évi értékesítési bevételeket vesszük alapul (*BKK, 2019*). Ez az az összeg, amelynek finanszírozását a teljes tanulói számra kiterjesztett ingyenesség esetén a főváros önkormányzatának kellene biztosítania valamilyen forrásból, nem számolva annak a kapacitásbővítésnek a költségeivel, amely az utazási igények várható megnövekedése támaszt.

A 2021 szeptemberétől a 14 év alattiakra bevezetett ingyenes utazási lehetőség menetdíj bevétel és szociálpolitikai menetdíj-támogatás kiesés éves várható hatására arányosítással lehet következtetni. A 14 év alatti tanulók az összes fővárosban tanuló diák 38%-át képviselik, így összességében ez a döntés éves szinten mintegy 5.564 millió Ft bevétel kiesést jelenthet. Természetesen egy ilyen lehetőség és kedvezmény egy család utazási szokásait is megváltoztathatja, akár a szülőket is a közösségi közlekedési eszközök használatára ösztönözheti.

### **3.2. Hogyan kerülhetne kevesebbe az önkormányzatnak az ingyenes utaztatás?**

Érdemes megvizsgálni azt, hogy hogyan lehetne a diákokat ösztönözni arra, hogy megváltoztassák utazási szokásaikat és az egyéni közlekedésről áttérjenek a közösségi eszközök használatára. Nyilvánvalóan több tényező mérlegelése alapján fogják döntésüket meghozni, de amennyiben ezt tisztán gazdasági alapokon vizsgáljuk úgy vélhetően a diákok számára a legvonzóbb megoldás a bérlet árának a lehetséges legminimálisabb szintre történő csökkentése lehet. A 2019 évben a városvezetés által Budapesten meghozott ingyenessé tétel a szociálpolitikai menetdíj-támogatás lehívásának lehetőségét zárja ki.

Az éves budapesti tanuló bérlet értékesítési adatokból az következik, hogy átlagosan 223 ezer bérlet/hó kerül értékesítésre a tanulók részére. A városban tanuló diákok 322 ezres számát vizsgálva következtethető, hogy éves szinten a diákok mintegy 70%-a használja bérlettel a közösségi közlekedést (KSH, 2021g-h). Amennyiben az önkormányzat vagy az oktatási intézmény az összes a fővárosban tanuló diáknak megvásárolná a bérletet, úgy a 121/2012. (VI. 26.) kormányrendelet 2. melléklete alapján Budapesten 3.580.-Ft/hó/bérlet támogatás továbbra is igénybevehető. A további 99 ezer darab bérletszelvény után bruttó 354,4 millió Ft/hó támogatás hívható le, amely éves szinten akár bruttó 4.253 millió Ft támogatástöbbletet eredményezhet. Összességében ez azt jelenthetné, hogy a 2019-ben lehívott nettó 7.530 millió Ft helyett az összes diákra nettó 10.881 millió Ft támogatást lehetne lehívni.

Ez az intézkedés azt is jelenthetné, hogy ahhoz, hogy a 2019 évi összesen nettó 14.686 millió Ft-os bevételt lehessen realizálni összességében már 3.805 millió Ft további bevétel szükséges a tanuló bérletek értékesítéséből. Ehhez a diák bérlet árát havi szinten 1.000.-Ft/hó/bérlet árra lehetséges csökkenteni az összes Budapest városában tanuló diák számára úgy, hogy a szociálpolitikai menetdíj-támogatás lehívásától nem esik el a város. Ugyanez az elképzelés megvalósítható a negyedéves, féléves, éves és szemeszter bérletek vásárlása esetén is.

Amennyiben az önkormányzat a havi szintű bérlet árat az 1.000.-Ft/hó szintnél magasabb mértékben állapítja meg, úgy akár csökkenthető az önkormányzat által éves szinten a bevételekkel nem fedezett költségek megtérítése után fizetendő kompenzációs igény.

## Összefoglalás

Az előzőekben vázolt elképzelés megvalósításához az oktatási intézmények és az önkormányzat összefogására és együtt gondolkodására van szükség, hiszen ez mindkét fél közös érdeke lehet. A városban tanulók számának növekedése mellett, a jelenleg egyéni közlekedési eszközöket használók száma csökkenthető. A járatok kihasználtsága nőhet, illetve akár jelentős költség növekedés nélkül a menetrendek átdolgozásával a megnövekedett utazási igény is kezelhető. A közösségi eszközök használatának arányának növekedésével nagy mértékben csökkenthető a város lég- és zajszennyezettsége és az utak zsúfoltsága (UITP, 2020b). A városban élő lakosság és a városi környezet egyaránt nyertese lehet a helyi közösségi közlekedés díjmentessé tételének a megfelelő finanszírozási mód megtalálásával.

## Irodalomjegyzék

BKK Budapesti Közlekedési Központ (2021a): Jegyek és bérletek, <https://bkk.hu/tomegkozlekedes/jegyek-es-berletek/jegy-es-berletarak/>

Letöltés: 2021.10.18.

BKK Budapesti Közlekedési Központ (2021b): Ingyenes közösségi közlekedés 14 éven aluliaknak <https://bkk.hu/jegyek-es-berletek/14-even-aluliak-ingyenes-utazasa/>

Letöltés: 2021.10.18.

BKK Budapesti Közlekedési Központ (2020): Nőtt a BKK jegy- és bérletértékesítéseinek száma az elmúlt évben

<https://bkk.hu/hirek/2020/02/nott-bkk-jegy-es-berletertekesiteseinek-szama-az-elmult-evben.879/>

Letöltés: 2021.10.18.

BKK Budapesti Közlekedési Központ Zrt éves számvetési törvény szerinti beszámoló és kiegészítő mellékletei (2019): <https://e-beszamolo.im.gov.hu/oldal/kezdolap>

Letöltés: 2021.10.10.

Bucsky P. (2018): Az észtt fővárosban ingyenes a tömegközlekedés, és így is nyereséggel jönnek ki belőle: <https://g7.hu/kozelet/20180909/az-eszt-fovarosban-ingyenes-a-tomegkozlekedes-es-igy-is-nyereseggel-jonnek-ki-belole/>

Letöltés: 2021.11.10.

DKV Debreceni Közlekedési Zrt éves számvetési törvény szerinti beszámoló és kiegészítő mellékletei (2019): <https://e-beszamolo.im.gov.hu/oldal/kezdolap>

Letöltés: 2021.10.10.



- DKV Debreceni Közlekedési Zrt (2020): Segítség az egészségügyi, szociális, rendvédelmi és honvédelmi dolgozóknak: [https://www.dkv.hu/dkv\\_hirek/319](https://www.dkv.hu/dkv_hirek/319)  
Letöltés: 2021.10.18.
- DKV Debreceni Közlekedési Zrt (2021): Jegyek, bérletek, pótdíjak [https://www.dkv.hu/jegyek\\_berletek\\_potdij](https://www.dkv.hu/jegyek_berletek_potdij)  
Letöltés: 2021.10.18.
- Ekés András (2020): Mobilissimus Kft. Innovációs összefoglaló Költségtakarékos és hatékony intézkedések az alacsonyabb státuszú közösségi közlekedési rendszerek megmentésére: [http://sump-network.eu/fileadmin/user\\_upload/downloads/innovation\\_briefs/PROSPERITY\\_Innovation\\_Brief\\_Inexpensive\\_and\\_Efficient\\_measures\\_for\\_PT\\_HU.pdf](http://sump-network.eu/fileadmin/user_upload/downloads/innovation_briefs/PROSPERITY_Innovation_Brief_Inexpensive_and_Efficient_measures_for_PT_HU.pdf)  
Letöltés: 2021.09.21.
- ERR archív (2018): Public transport free in 11 countries starting 1 July: <https://news.err.ee/843291/public-transport-free-in-11-counties-starting-1-july>  
Letöltés: 2021.11.18.
- Euronews (2019): Ingyenessé tették a tömegközlekedést egy francia városban, egy év után megnézték, mennyire vált be: <https://hu.euronews.com/2019/09/09/ingyenesse-tettek-a-tomegkozlekedest-egy-francia-varosban-egy-ev-utan-megneztek-mennyire-v>  
Letöltés: 2020.11.18.
- Európa Pont (2018): Ingyenes közösségi közlekedés – érdemes bevezetni Európa-szerte? [https://europapont.blog.hu/2018/12/20/ingyenes\\_kozossegi\\_kozlekedes\\_eu](https://europapont.blog.hu/2018/12/20/ingyenes_kozossegi_kozlekedes_eu)  
Letöltés: 2021.10.10.
- Eurostat (2017): Modal split of inland passengers: [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Passenger\\_transport\\_statistics#Modal\\_split\\_of\\_inland\\_passengers](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Passenger_transport_statistics#Modal_split_of_inland_passengers)  
Letöltés: 2021.10.18.
- Kaposvári Közlekedési Zrt éves számviteli törvény szerinti beszámoló és kiegészítő mellékletei (2019): <https://e-beszamolo.im.gov.hu/oldal/kezdolap>  
Letöltés: 2021.10.10.
- Központi Statisztikai Hivatal (2021a): Közúti gépjármű állomány (2000-2020) [https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat\\_eves/i\\_ode006c.html](https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_ode006c.html)  
Letöltés: 2021.12.18.
- Központi Statisztikai Hivatal (2021b): Népesség korév és nem szerint (1980-2020) [https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat\\_eves/i\\_wdsd009.html](https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_wdsd009.html)  
Letöltés: 2021.10.18.
- Központi Statisztikai Hivatal (2021c): Fogyatékosági támogatásban részesülők (2001-) [https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat\\_eves/i\\_fsg006.html](https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_fsg006.html)  
Letöltés: 2021.10.18.
- Központi Statisztikai Hivatal (2021d): Általános iskolai nevelés és oktatás (1990-) [https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat\\_eves/i\\_zoi002a.html](https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_zoi002a.html)  
Letöltés: 2021.10.18.
- Központi Statisztikai Hivatal (2021e): Az óvodai nevelésben, iskolai oktatásban (1990-) részesülők a nappali és a felnőttoktatásban: [https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat\\_eves/i\\_wdsi001a.html](https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_wdsi001a.html)  
Letöltés: 2021.10.18.
- Központi Statisztikai Hivatal (2021f): Nyugdíjak és egyéb ellátások (2019) <https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/regiok/orsz/nyugdij/nyugdij19.pdf>  
Letöltés: 2021.10.18.
- Központi Statisztikai Hivatal (2021g): Köznevelésben részt vevő gyermekek, tanulók száma: [https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat\\_eves/i\\_zoi011b.html](https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_zoi011b.html)  
Letöltés: 2021.10.18.
- Központi Statisztikai Hivatal (2021h): Felsőfokú alap- és mesterképzésben részt vevő nappali képzésben tanulók száma képzési hely szerint (2005-) [https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat\\_eves/i\\_zoi013b.html](https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_zoi013b.html)  
Letöltés: 2021.10.18.
- Miskolc Városi Közlekedési Zrt (2021): Jegy- és bérletárak: <http://mvkzrt.hu/jegy-es-berletarak>  
Letöltés: 2021.10.18.



- Miskolc Városi Közlekedési Zrt éves számviteli törvény szerinti beszámoló és kiegészítő mellékletei (2019): <https://e-beszamolo.im.gov.hu/oldal/kezdolap>  
Letöltés: 2021.10.10.
- Németh A. (2020): Egyre több helyen ingyenes a tömegközlekedés – de működhet ez? [https://hvg.hu/360/202011\\_ingyenes\\_tomegkozlekedes\\_auto\\_helyett\\_koltseg\\_haszon\\_ellenor\\_nelkul](https://hvg.hu/360/202011_ingyenes_tomegkozlekedes_auto_helyett_koltseg_haszon_ellenor_nelkul)  
Letöltés: 2021.11.20.
- Portfolió (2019): Ingyenes lesz a BKV a fiataloknak, de előbb-utóbb a dugódíjat is be kell vezetni: <https://www.portfolio.hu/gazdasag/20191016/karacsony-gergely-ingyenes-lesz-a-bkv-a-fiataloknak-de-elobb-utobb-a-dugodijat-is-be-kell-vezetni-404001>  
Letöltés: 2021.10.10.
- Tóth Sz. (2019): *A helyi közösségi közlekedés finanszírozásának környezete*. International Journal of Engineering and Management Sciences (IJEMS) Vol. 4. (2019). No. 3, pp.190-192.
- Tüke-Busz Zrt. éves számviteli törvény szerinti beszámoló és kiegészítő mellékletei (2019): <https://e-beszamolo.im.gov.hu/oldal/kezdolap>  
Letöltés: 2021.10.10.
- UITP (2020a): Cities for people: Public Transport for better lives, 2020.may pp. 2-5. <https://cms.uitp.org/wp/wp-content/uploads/2020/06/Policy-Brief-CitiesForPeople-web.pdf>  
Letöltés: 2021.01.21.
- UITP (2020b): Full free fare public transport: objectives and alternatives, 2020.september pp. 2-5. <https://cms.uitp.org/wp/wp-content/uploads/2020/09/Policy-Brief-FullFreeFarePT-DEF-web.pdf>  
Letöltés: 2021.01.21.
- Ujj P. (2019): Ingyenes tömegközlekedést Budapestre?! <https://alapjarat.hu/aktualis/ingyenes-tomegkozlekedest-budapestre>  
Letöltés: 2021.10.10.
- Záborszky E. (2020): Megvalósult álom vagy szemfényvesztés? [https://index.hu/gazdasag/2020/03/16/csak\\_szemfenyvesztes\\_az\\_ingyenes\\_luxemburgi\\_tomegkozlekedes/](https://index.hu/gazdasag/2020/03/16/csak_szemfenyvesztes_az_ingyenes_luxemburgi_tomegkozlekedes/)  
Letöltés: 2021.11.18.
- World Health Organization (2020): Ambient air pollution: Pollutants <https://www.who.int/airpollution/ambient/pollutants/en/>  
Letöltés: 2021.11.22.