



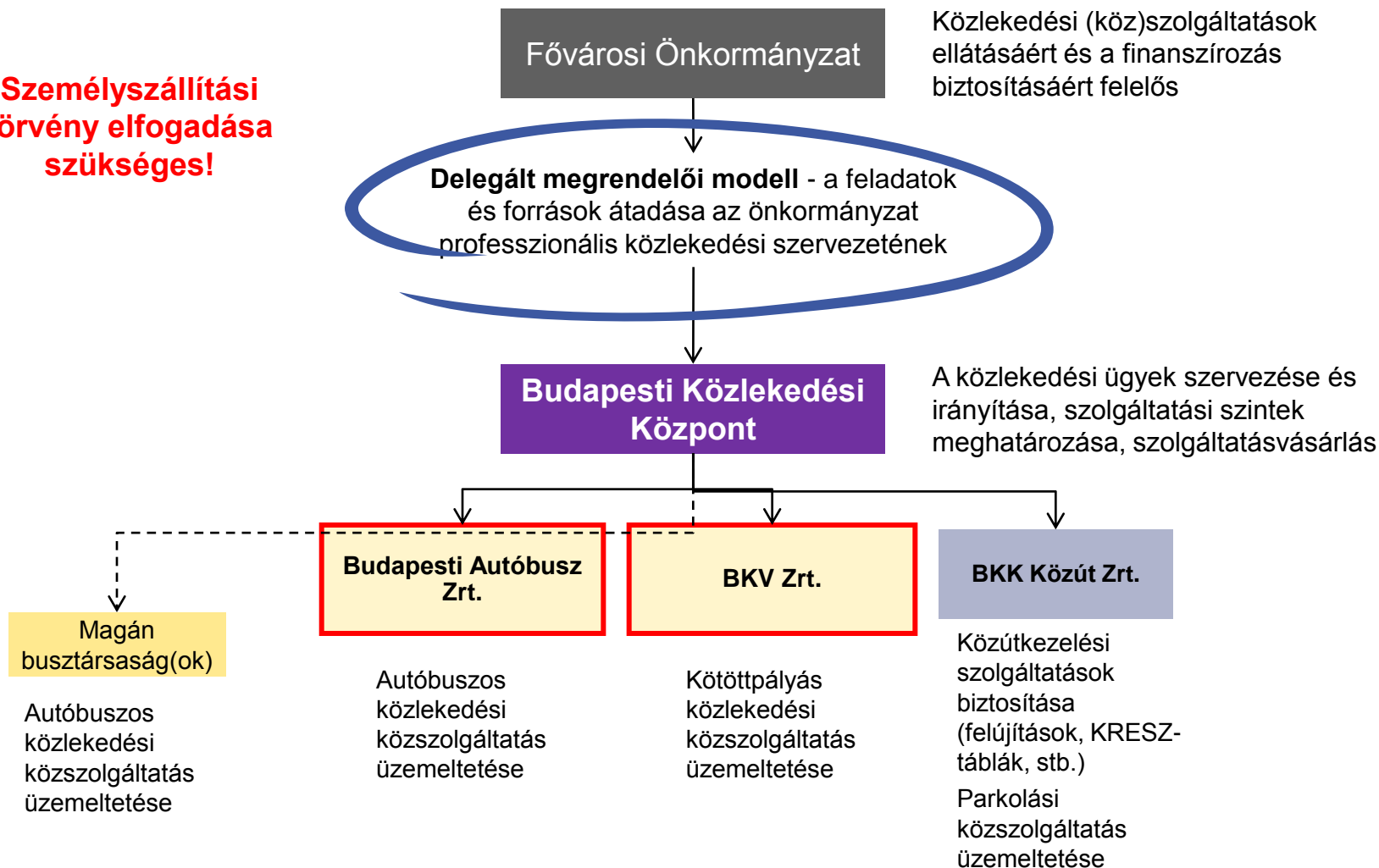
BUDAPESTI
KÖZLEKEDÉSI
KÖZPONT

A budapesti közlekedés finanszírozásának kulcskérdései



1968 óta becsontosodott intézményi struktúra átalakítását megkezdtük!

**Személyszállítási
törvény elfogadása
szükséges!**





Az intézményrendszeri átalakítás sikeresen halad

- ⑩ A BKK 2010 novembere óta működik, mára ellátja alapfeladatát: a budapesti közlekedés egységes szemléletű irányítását, az **egységes város- és közlekedéspolitiká** érvényesítését a döntésekben
- ⑩ BKK Közút Zrt. tegnapi nappal létrejött
- ⑩ Taxi-feladatokat, parkolási feladatokat 2012 januártól a BKK átveszi
- ⑩ A BKK-BKV feladatmegosztás átrendezését a személyszállítási törvény elfogadása után rögtön megkezdjük.



Eredmények a közösségi közlekedésben

- 10 2011 volt az első év 15 év után, amikor **nem történt BKV-tarifaemelés**: sok év után először **emelkedtek a jegybevételek!**
- 10 Új vezetői javadalmazási rendszerrel, csökkentett prémiumokkal **300 millió Ft spórolás egy év alatt a BKV-nál**, megkezdődött a nagy informatikai és telekommunikációs szerződések felülvizsgálata.
- 10 Mindeközben lehetőségekhez mérten **fejlődő szolgáltatás**: 2011-ben új Paraméterkönyv, sűrített buszjáratok, éjjel is járó 6-os villamos
- 10 **Több forrás jut BKV-beruházásokra (11 Mrd Ft)** és pályafelújításokra, mint eddig bármikor
- 10 A buszüzemeltetési modell megújítása elkezdődött, **első busztender a napokban várható.**



Válságkezelés a 4-es metró projektben

- 10 Káros és lehetetlen feltételekkel megkötött **Alstom-szerződés újratárgyalása, a Főváros számára lényegesen kedvezőbb feltételek elérésével.**
- 10 Megkezdtuk a Siemens-szel, a biztosítóberendezések szállítójával is a teljes újratárgyalását a szerződéses rendszernek – egy rendszer két szállítója közül egyik sem felelt a másik késedelméért!
- 10 **A Móricz Zsigmond körtér és a Keleti pályaudvar felszíni rendezési terveinek felülvizsgálatát** elvégeztük, a tervek gyalogos- és utasbarát átdolgozását megkezdtuk
- 10 Az örmezői –kelenföldi csomópont évek óta megoldatlan ügyét kimozdítottuk a holtpontról.
- 10 Elkezdtuk az EU-támogatás feltételeként szabott dugódíj előkészítését.

Közlekedésfejlesztési projektek – új sebességben a Főváros és a BKK!

- 10 Évtizedek ígéretése után megkezdjük a **Széli Kálmán tér átépítésének** tervezését és a források is rendelkezésre állnak!
- 10 Kimozdítottuk holtpontjáról a **budai villamosfejlesztés** ügyét és átdolgoztuk a beruházást, hogy megvalósulhasson 2014-ig.
- 10 Hosszú évek sikertelensége után **megszereztük a 40 mrd Ft-os 1-es és 3-as villamosok fejlesztésének uniós támogatását**, a projekt indulásra kész és végre átérhet az 1-es a hídon!
- 10 **Uniós támogatást szereztünk a közbringarendszer**, a BuBi megvalósításához!
- 10 Kerékpáros-fejlesztésekbe kezdünk, folytatjuk a Budapest Szíve programot, és új projekteket készítünk elő.



Benyújtott projektjavaslataink – melyeknél a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium támogatására várunk

- ⑩ **Villamos és trolibusz járműbeszerzési program:** alacsonypadlós, korszerű villamosok és trolibuszok beszerzése a 30-40 éves járművek cseréjére.

(96 db villamos, 93 db trolibusz, 118 mrd Ft)

A rendelkezésre álló uniós források függvényében a projekt részütemekre bontható!

- ⑩ Dugódíj előkészítése, elektronikus jegyrendszer előkészítése
- ⑩ 42-es villamos meghosszabbítása Havanna és Gloriett lakótelepekre Dél-Pesten
- ⑩ 2014 utáni uniós forrásokra pályázó beruházások előkészítése: metró, HÉV és villamosprojektek

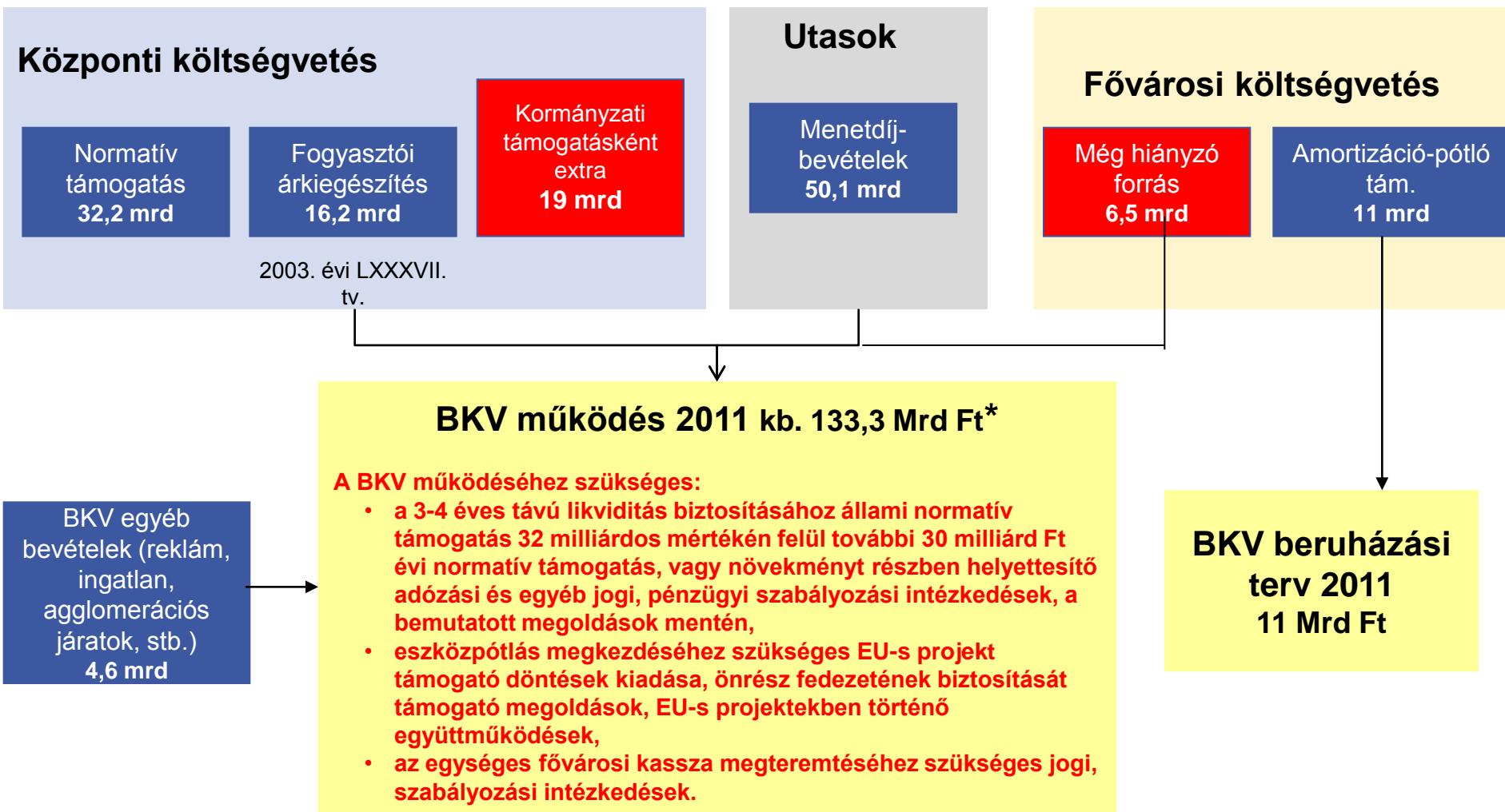
A 2007-2013-as időszak megmaradt, és a 2014-2020-as időszak várható uniós forrásainak felhasználásánál Budapest fejlesztése nem szorulhat háttérbe!



A budapesti közlekedés finanszírozása



A budapesti tömegközlekedés (BKV, majd BKK-BKV) 2011-es finanszírozási helyzete (eredménysszempléletben)



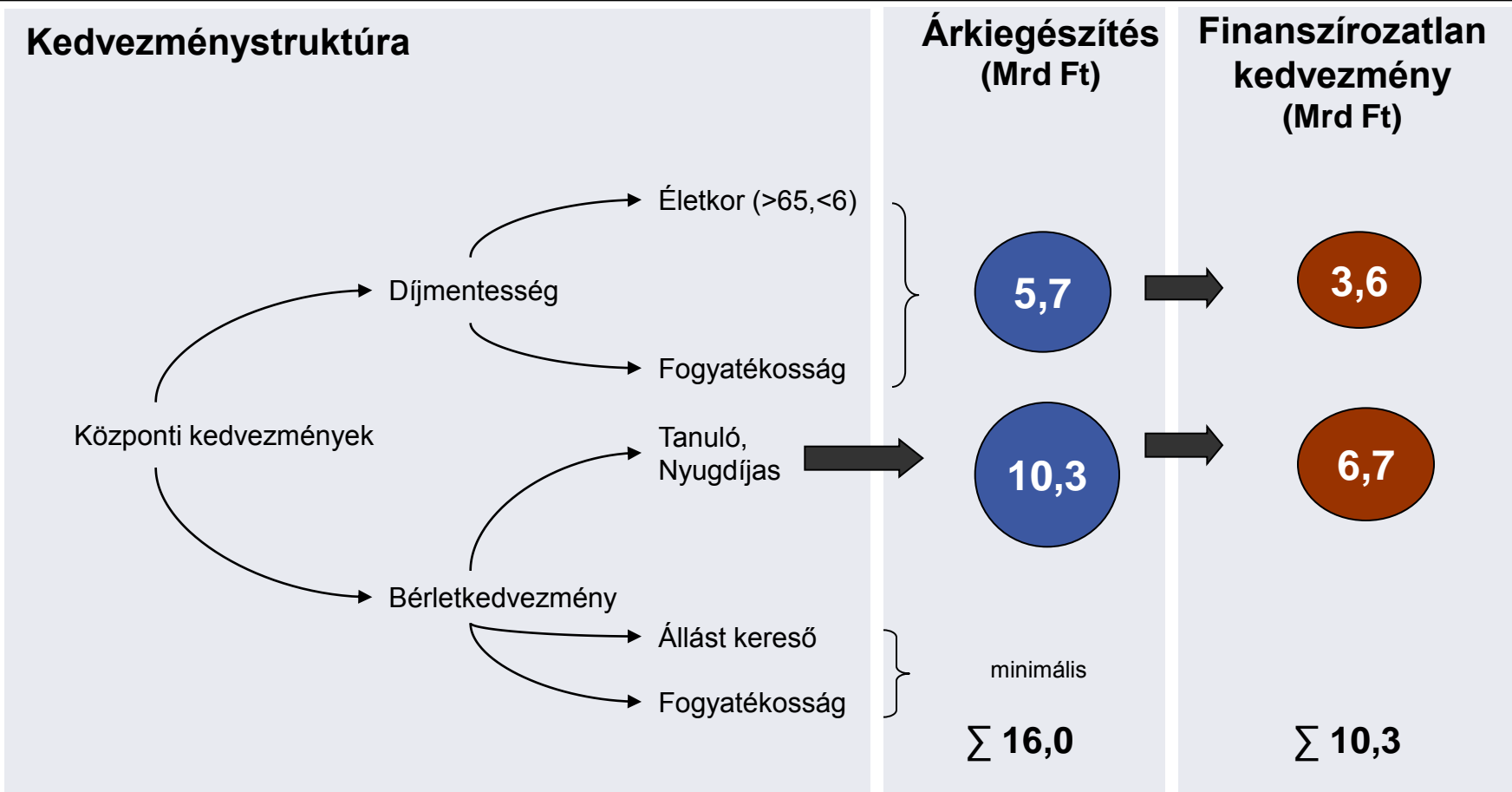
Rendszerszinten áttekintve a finanszírozási lehetőségeket, nagyságrendileg 39-50 Mrd Ft-tal növelhető a közlekedés finanszírozása



Intézkedések	Hatás
1. ÁFA kulcs 5%-ra csökkentése, változatlan tarifaszint	10 Mrd Ft
2. Árkiegészítés validálása	10 Mrd Ft
3. Agglomerációs szolgáltatások költségtérítése	2,4 Mrd Ft
4. Parkolási díjbevételek növelése (kerület > Főváros)	2,3-9 Mrd Ft
5. Személyforgalmi behajtási díj bevezetése (Dugódíj)	15-20 Mrd Ft (2013-14)
6. Összesen	39-50 Mrd Ft

A tömegközlekedés fenntartható módon és nem egyszeri alkalommal történő finanszírozásához a dugódíj elengedhetetlen, azonban **a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium még nem döntött** a projekt támogatásáról. A projekt 100%-ban uniós forrásból valósulhatna meg.

A jelenlegi kedvezmény-rendszer finanszírozatlan elemei: 2011-ben ez kb. 10,3 Mrd Ft finanszírozási hiányt jelent Bp-en



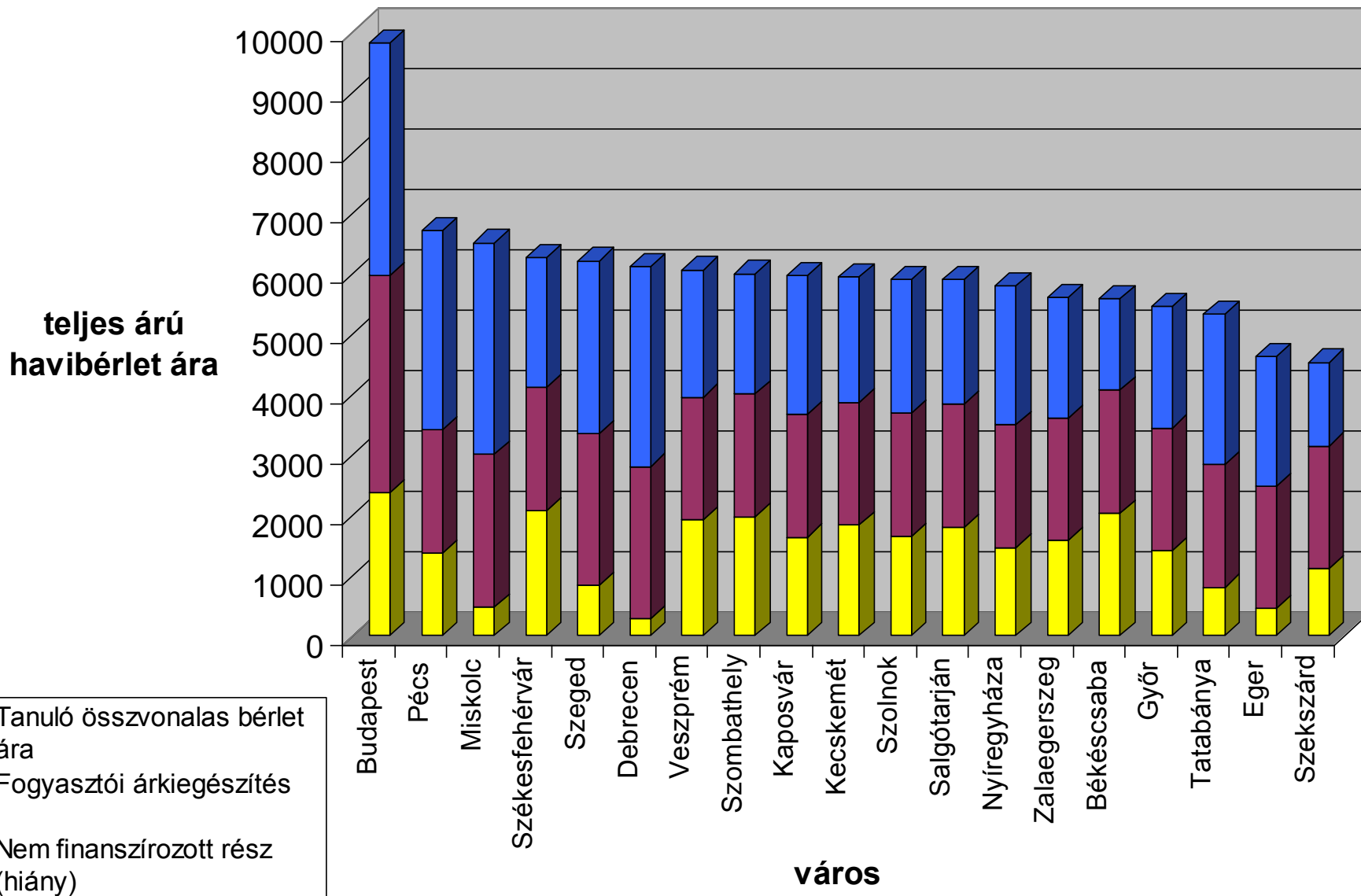
Kedvezményes bérletek kompenzációs rendszere Budapesten és a megyeszékhelyeken, ma és a T/4388-as törvényjavaslat elfogadása esetén

város	Bérletek ára			Mai állapot				T/4388 elfogadása esetén			
	Összvonalas havi bérlet ára (Ft)	Tanuló összvonalas bérlet ára (Ft)	Tanulóbérlet ára a teljes árú bérlet arányában	Fogyasztói árkiegészítés (Ft/hó)	Nem finanszírozott rész, hiány (Ft/hó)	Árkiegészítés-fedezet a teljes árú bérlet arányában	Nem finanszírozott rész aránya a teljes árú bérlet arányában	Fogyasztói árkiegészítés (Ft/hó)	Nem finanszírozott rész, hiány (Ft/hó)	Árkiegészítés-fedezet a teljes árú bérlet arányában	Nem finanszírozott rész aránya a teljes árú bérlet arányában
Budapest	9 800	3 850	39%	3 580	2 370	37%	24%	3 580	2 370	37%	24%
Budapest (mód. jav.)*								5 263	687	54%	7%
Pécs	6 700	3 300	49%	2 030	1 370	30%	20%	2 984	416	45%	6%
Miskolc	6 500	3 500	54%	2 520	480	39%	7%	3 528	-528	54%	-8%
Székesfehérvár	6 250	2 150	34%	2 030	2 070	32%	33%	2 984	1 116	48%	18%
Szeged	6 200	2 850	46%	2 520	830	41%	13%	3 528	-178	57%	-3%
Debrecen	6 100	3 300	54%	2 520	280	41%	5%	3 528	-728	58%	-12%
Veszprém	6 050	2 100	35%	2 030	1 920	34%	32%	2 984	966	49%	16%
Szombathely	5 990	1 990	33%	2 030	1 970	34%	33%	2 984	1 016	50%	17%
Kaposvár	5 960	2 300	39%	2 030	1 630	34%	27%	2 984	676	50%	11%
Kecskemét	5 930	2 065	35%	2 030	1 835	34%	31%	2 984	881	50%	15%
Szolnok	5 900	2 225	38%	2 030	1 645	34%	28%	2 984	691	51%	12%
Salgótarján	5 885	2 060	35%	2 030	1 795	34%	31%	2 984	841	51%	14%
Nyíregyháza	5 790	2 300	40%	2 030	1 460	35%	25%	2 984	506	52%	9%
Zalaegerszeg	5 600	2 000	36%	2 030	1 570	36%	28%	2 984	616	53%	11%
Békéscsaba	5 570	1 510	27%	2 030	2 030	36%	36%	2 984	1 076	54%	19%
Győr	5 450	2 010	37%	2 030	1 410	37%	26%	2 984	456	55%	8%
Tatabánya	5 325	2 495	47%	2 030	800	38%	15%	2 984	-154	56%	-3%
Eger	4 625	2 150	46%	2 030	445	44%	10%	2 984	-509	65%	-11%
Szekszárd	4 520	1 380	31%	2 030	1 110	45%	25%	2 984	156	66%	3%

*=Budapest vezetése a nagyvárosokhoz hasonló mértékű, 47%-os árkiegészítés-emelést javasol a Fővárosban is, ezzel 5263 Ft-ra nőne az árkiegészítés.

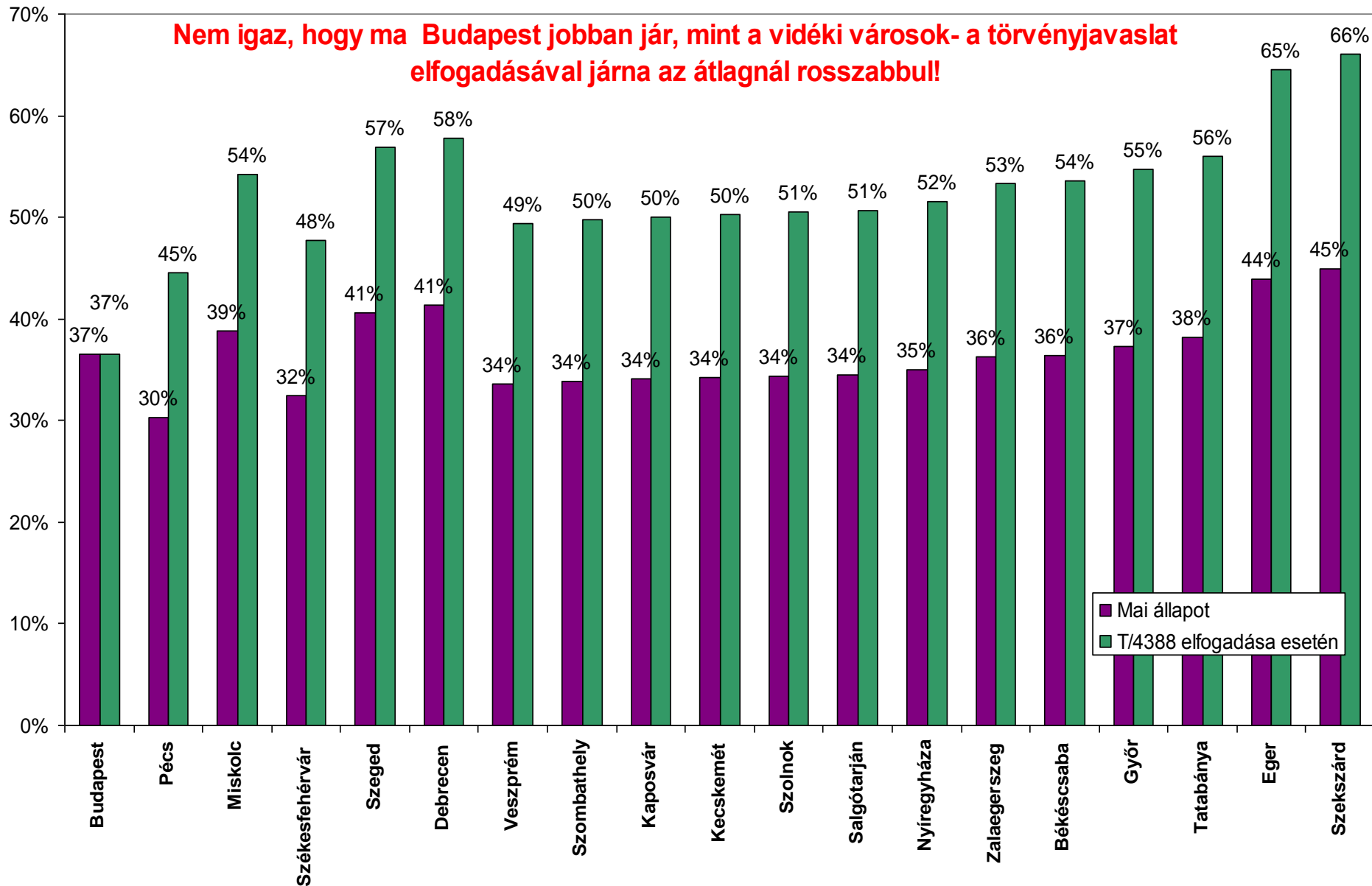
Teljes árú, összvonalas havi bérletek ára Budapesten és a megyeszékhelyeken

tanulóbérletek belső árszerkezete a teljes árú bérletre vetítve



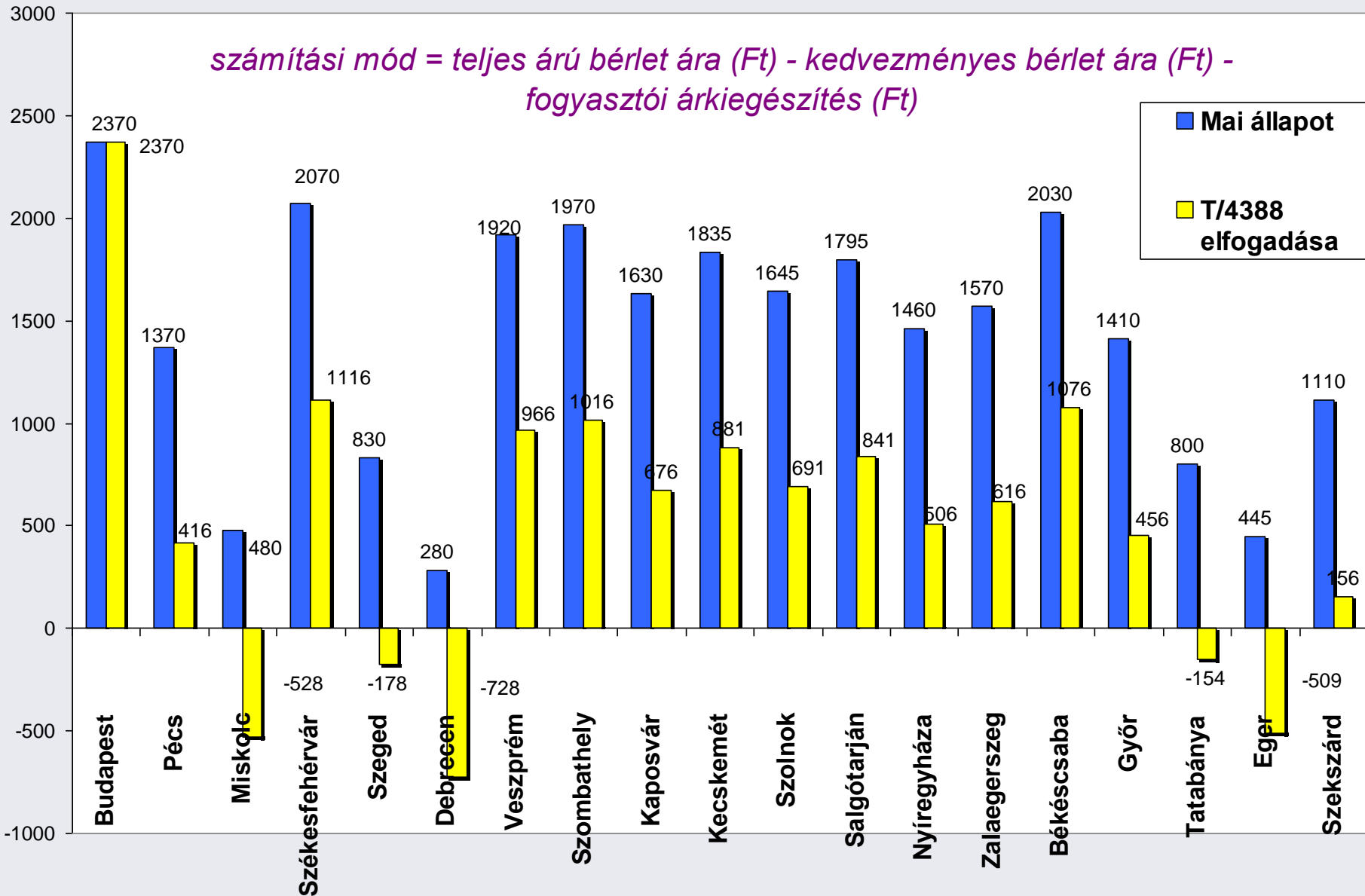
Kedvezményes bérlet után járó fogyasztói árkiegészítés által fedezett rész a teljes árú bérlethez képest (%-ban, 100%=teljes ár)

Nem igaz, hogy ma Budapest jobban jár, mint a vidéki városok- a törvényjavaslat elfogadásával járna az átlagnál rosszabbul!



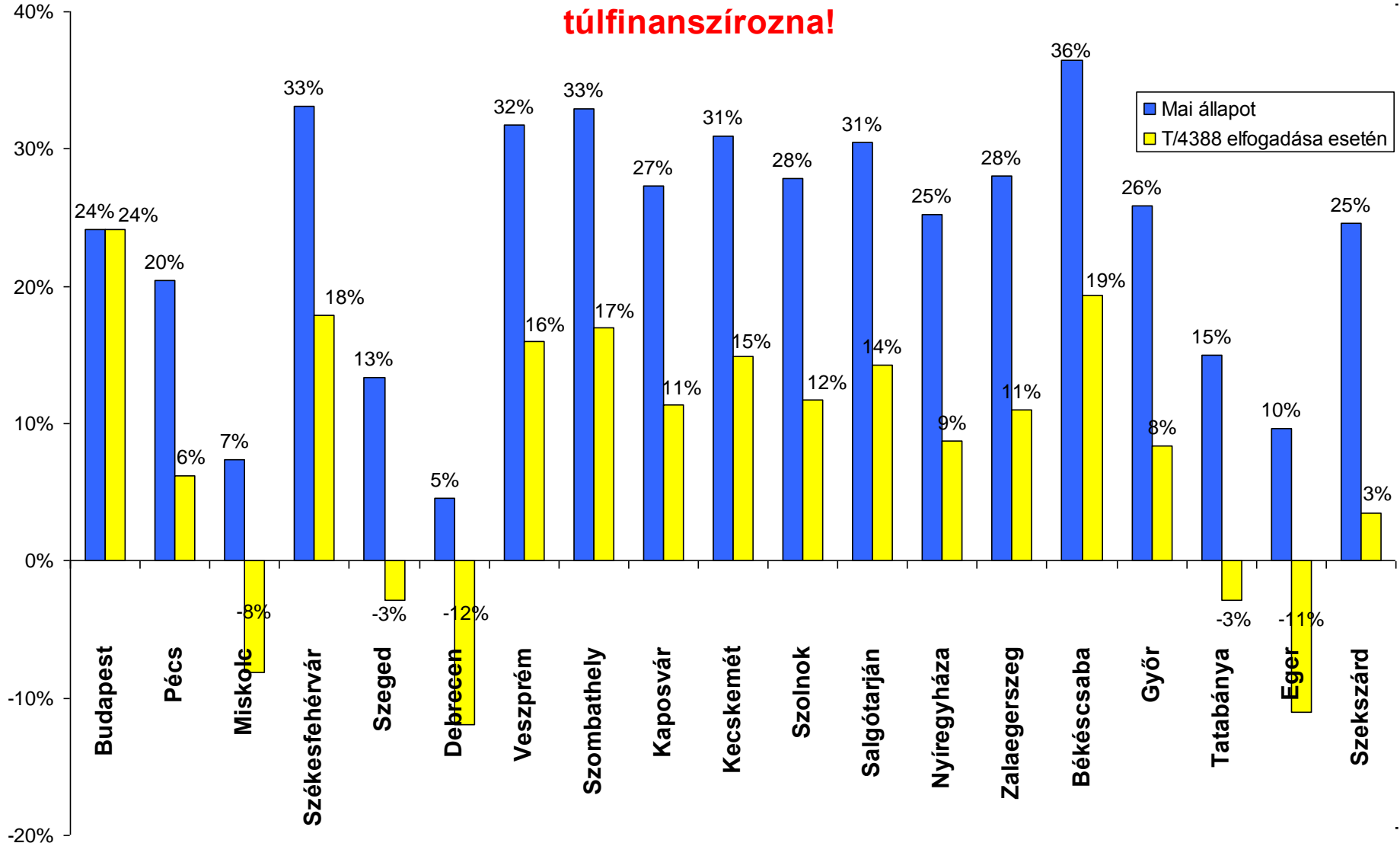
A kedvezményes bérletek nyomán keletkező hiány alakulása ma és a törvényjavaslat elfogadása után (bérletenként, Ft)

számítási mód = teljes árú bérlet ára (Ft) - kedvezményes bérlet ára (Ft) - fogyasztói árkiegészítés (Ft)



A bérletenként nem fedezett rész (hiány) alakulása a teljes árú bérlet árának %-ban

A törvényjavaslattal a Budapesten eddig is arányaiban legmagasabb hiány változatlan maradna, míg több vidéki várost az árkiegészítés túlfinanszírozna!



A budapesti tömegközlekedés nem csak Budapestet szolgálja! – Szentendrétől Ráckeveig



	Helyközi közlekedés indokolt költségtérítése	Ebből a helyi közlekedés normatív támogatása jelenleg fedez
	kb. Mrd/év	kb. Mrd/év
HÉV	3,4	2,0
agglomerációs buszjáratok	1,3	0,3
Összesen	4,7	2,3

Teljes fővárosi finanszírozása az agglomerációs tömegközlekedésnek 4,7 Mrd Ft/év

Jelenleg meg nem térített, indokolt költségek: 2,4 Mrd Ft/év

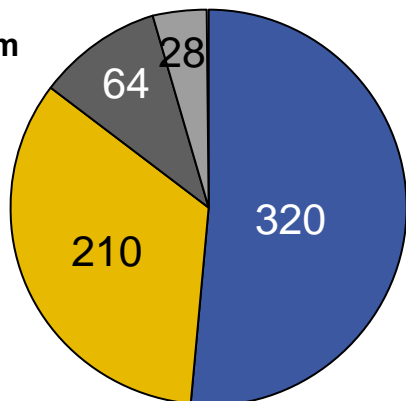
A következő években a BKV legfőbb költségnövelő tényezője az M4, amelynek üzemeltetési költsége amortizáció nélkül várhatóan 6 milliárd Ft-ot jelent



Számítás peremfeltételei

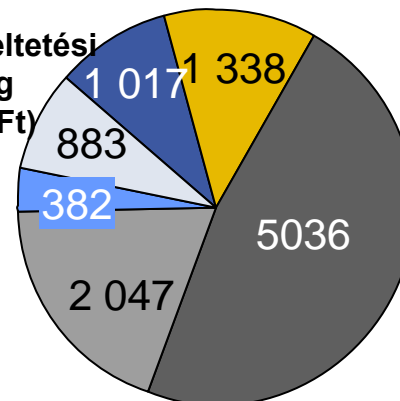
- A garanciális időszakon túlra is elkészült a számítás.
- Az érvényes hatósági és biztonsági előírások képezték a kalkuláció alapját.
- Néhány tényező jelenleg függő módon vehető figyelembe.
- A felszíni közösségi közlekedési alágazatokban megtakarítás csekély mértékben várható

Létszám (fő)



- *Forgalom lebonyolítása*
- *Infrastruktúra fenntartás, üzemeltetés*
- *Járműfenntartás és üzemeltetés*
- *Értékesítés*

Üzemeltetési költség (millióFt)



- *Üzemeltetés*
- *Energiaköltség*
- *Értékcsökkenés*
- *Infrastruktúra költségek*
- *Forgalmi általános, jármű és utasforgalom kiszolgálási kö*
- *Egyéb általános költségek*

Továbbra is kormányzati támogatás szükséges a budapesti közlekedés megújításához



2012-re és a következő évekre stabil működési finanszírozás, mely akár az adósságállomány átvállalását is helyettesítheti: **a szükséges kb. 30-35 milliárd forint többlettámogatás** tartósan biztosítandó, eszköze a fogyasztói árkiegészítések rendezése (kb. 9,7 mrd Ft) és az ÁFA-kulcs csökkentése (kb. 10 mrd Ft) is lehet, rendszerelvű megoldásként.

A közlekedésfejlesztéshez szükséges uniós források lehívása az NFM döntéseire vár: a 2014-2020-as uniós időszak nagyprojektjeinek (metró, HÉV és villamosfejlesztések) előkészítése, a dugódíj előkészítése, a villamos és trolibusz járműbeszerzési program megvalósítása. A döntések hiánya a 2013-ig tartó források elkölthetőségét és a 2014 utáni források sikeres azonnali lehívását is veszélyeztetheti.

Az átlátható, irányítható és egységes közlekedési intézményrendszerhez a Budapesti Közlekedési Központ felállításának befejezése, **a személyszállítási törvény elfogadása szükséges**. A folyamat eredményeként a buszcseréhez szükséges verseny megindulhat, illetve a BKV szigorú ellenőrzése és átszervezése, hatékonyságának javítása felgyorsulhat.

A fenti kormányzati támogatással Budapest közlekedésében látványos eredmény érhető el, mind az üzemeltetés, mind a fejlesztések terén, melyre a városvezetés és a BKK részletes programmal rendelkezik.