

Legyen ingyenes a 18 év alattiak utazása a közösségi közlekedési eszközökön!

dr. Rigó Mihály

ny. mérnök

Dolgozatomban érveket mutatok be azzal a céllal, hogy a diákok a közösségi közlekedési eszközökön ingyen utazhassanak, hasonlóan például a gyerekek ingyenes étkeztetéséhez és az ingyenes tankönyvekhez. Egy helyes folyamatot javaslok folytatni.

A közösségi közlekedés lánykori neve a tömegközlekedés volt. Ma a metróval, vasúttal, villamossal, trolival, földalattival, busszal való közlekedést jelenti.

A mai helyzet

http://www.delmagyar.hu/szeged/hirek/haborognak_az_utasok_a_berletarak_miatt/2416605/

BÉRLETÁRAK a villamossal is rendelkező nagyvárosokban				
Bérlet típusa	Budapest	Debrecen	Miskolc	SZEGED
Általános	9500	7500	7000	7000
Diák	3450	3600	3900	4000
Nyugdíjas	3330	3600	3900	4000

FORRÁS: DKV.HU, MKVZRT.HU, BKK.HU, SZKT.HU, DM-GYŰJTÉS, DM-GRAFIKA

Ami feltűnhet: a diákbérletek ára városonként más: 3450 és 4000 Ft. közötti. Bizonyára lehet oka, de akkor is értelmetlen a különbség, mert a diák mindenütt diák, és nem tehet arról, hogy melyik városban utazik.

„Háborognak az utasok a bérletárak miatt

„A nyugdíjas- és tanulóbérletek árát több mint 11 százalékkal emelték meg, holott az éves infláció 0,7 százalék volt. Az ország nagyvárosai közül Szegeden a legdrágább a tömegközlekedési bérletek ára. Amiért Szegeden 4000 forintot kell fizetni, az Budapesten 3300. A használható közlekedési eszközök száma, fajtája pedig nagyságrendekkel több.”

Az, hogy a havi 4000 Ft körüli összeg sok vagy kevés, az a család összbevételeitől, a gyerekek számától függ.

A leggazdagabb családok autóval szállítják gyerekeiket az iskolához, tehát őket nem érinti a diákbérlet ára, ők közösségi közlekedést nem használnak. Maradnak a kevésbé gazdagok és a szegények. Náluk az iskolához utazás költsége a tanulási költségek csoportjába tartozik.

Sajnos nem találtam adatot arra, hogy az országban mennyit fordítanak a szülők diákbérletek vásárlására, így nem tudom megmondani azt, hogy elmaradásuk mekkora bevételkiesést okozna a közösségi közlekedési cégeknek. Ez nagyon fontos adat lenne a döntés-előkészítés során. Nyilvánvaló, hogy az ingyenes diákbérlet növelné a gyerekes családok jövedelmét.

Miből áll össze egy közlekedési vállalt árbevétele?

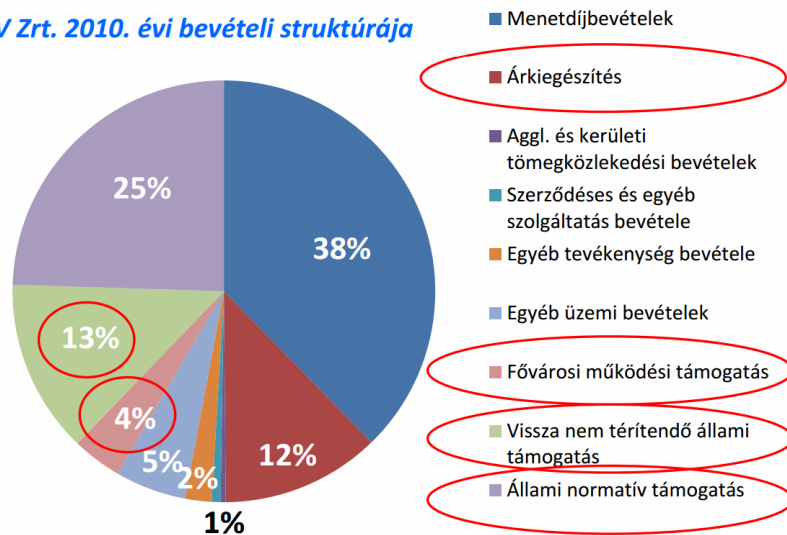
<file:///C:/Users/Rigo/Downloads/A%20k%C3%B6z%C3%B6ss%C3%A9gi%20közleked%C3%A9s%20finansz%C3%ADroz%C3%A1sa20121011.pdf>

Bár az adatok 6 évesek, talán az arányok nem sokat változtak.

A legfontosabb:

- az összes bevételüknek csak 38%-a ered a menetdíjbevételekből.
- A különféle „támogatások” aránya nagyon magas: $12+4+13+25=54\%$!
- Az egyéb bevételük aránya nagyon kicsi: $1+2+5=8\%$!

BKV Zrt. 2010. évi bevételi struktúrája



2012.10.11.

Széchenyi István Egyetem Közlekedési Tanszék



48

Sajnos azt sem tudtam kideríteni, hogy a teljes menetdíjbevételeknek hányad része a diákbérlet. Ezt is tisztázni kellene a döntés-előkészítés során. Ez fontos, mert ennyivel meg kellene növelni pl. a állami normatív támogatást. Csak sejtem, hogy a diákbérletek száma kevesebb a teljes árúénál. Emiatt és a közel fele ára miatt a diákbérlet nem hozhat sokat a konyhájukra. De ezt is számszerűsíteni kellene.

Az ingyenesség elleni tiltakozás a közelmúltban

A tiltakozás nem a diákok ellen irányult, hanem a 65 év feletti nyugdíjasok ellen. Csak azért érdemes megemlíteni, mert mehetett volna a diákok ellen is; ezeknek ez teljesen mindegy. Célja egyértelműen az volt, hogy a főváros még több pénzt préseljen ki az államból, a lehető legkülönbözőbb címeiken.

Mint ismeretes, a 65 év fölötti nyugdíjasok ingyenes utazási lehetőségét a Horn-kormány adta meg.

„A 65 év feletti ingyenes utazásának felülvizsgálata, a kedvezmény szűkítése egyáltalán nem új ötlet, a Gyurcsánytól a Bajnain át az Orbán-kormányig sok kormányban mérlegelték ennek lehetőségét már, de a 65 év felettieket érintő kedvezményt eddig nem vonták meg.”

Ma így próbálják meg kikezdeni:

„A parizer sincs ingyen

A kenyert, a tejet, a parizert sem kapjuk ingyen, én is 65 év feletti vagyok - mondta Tarlós. Az utazási kedvezmények azonban állami szabályozási körbe tartoznak, ezért a változtatáshoz a kormány egyetértése is kell- emlékeztetett, hozzátéve, hogy a 6 éven aluli gyerekek ingyenes utazásához nem nyúlna.”

„Az Tarlós szerint rendben van, hogy legyen valamilyen kedvezmény, de az ingyenesség átgondolandó ilyen helyzetben, amikor a fővárosnak szűkek a pénzügyi keretei, hiszen üres kasszából nem lehet közlekedést finanszírozni.”

<http://www.origo.hu/itthon/20160122-veszelyben-a-65-ev-feletti-egy-utazasa.html>

Belekötés, de másként

DÍJMENTESEN UTAZHATNAK
Kedvezményezettek
Felnőtt kíséretében utazó gyermek iskolai tanulmányai megkezdéséig
65 évnél idősebb magyar, valamint EU, EGT tagállam és Svájc állampolgára
65 évnél idősebb magyar nyugellátású külföldi állampolgár
A Szátv. hatálya alá tartozó 65 évnél idősebb külföldi állampolgár és 65. életévét betöltött hozzátartozója
65 évnél idősebb, nemzetközi szerződés hatálya alá tartozó külföldi állampolgár

„Ezek szerint az 500 millió európai uniós állampolgárok közül, aki elmúlt 65 éves, az ingyen utazhat Magyarországon. Szuper. Mindig öröm, mikor az ember értesül, hogy kőgazdag az országa, hiszen nálunk már ilyenre is telik ...”

Aztán ez is elhalt, mert kiderült, hogy:

„Bármely tagállam saját nyugdíjas állampolgárainak kedvezményt biztosíthat tehát, azonban abban az esetben, ha az utazási kedvezmény igénybevételének feltételeként kizárólag meghatározott életkor betöltését írja elő, azt az egyenlő bánásmód és a diszkrimináció tilalma értelmében valamennyi EU tagállam meghatározott életkort betöltött nyugdíjas (tehát magyar) állampolgárára is alkalmazni kell.”

http://vastagbor.blog.hu/2010/10/13/van_egy_oroszag_8

Sajnos a végkövetkeztetés az lett, hogy szűnjön meg a külföldi nyugdíjasok ingyenessége, de ekkor meg kellene szüntetni az itthoniakét is. Biztosan van mód arra, hogy a gazdag nyugat nyugdíjasai ne utazhassanak Magyarországon ingyen, de ne úgy, hogy egy jó vívmány megszűnjön.

Mit szeretne elérni a Magyarországi Szülők Országos Egyesülete?

„Az óvoda és iskola összevonások (bezárások) és a szakképzés racionalizálása (ésszerűsítése) következtében a lakóhelyüktől egyre nagyobb távolságokba levő óvodák, iskolák miatt több százezer óvodás és iskolába járó tanuló szülei kényszerülnek gyermekük utaztatásával járó **aránytalan teher** vállalására az ingyenes köznevelésben.”

„Az egyenlő bánásmód elve alapján a törvényhozó nem tehet különbséget az óvodához, iskolához, kollégiumhoz közel lakó, az intézményt gyalogosan is elérő vagy "iskolabusszal" bejáró óvodaköteles gyermekek, tanköteles tanulók és az iskolától tömegközlekedési eszközzel vagy gépkocsival távolabbról bejáró óvodás gyermekek/tanulók között a közoktatási intézménybe való eljutás költségeinek tekintetében.

Súlyos megkülönböztetésnek tartjuk, ha a tanulók egy részének 2-3 ezer forintba kerül az utazási bérlete havonta, másoknak a távolságtól, a közlekedési viszonylattól függően 4-8 forint (MÁV, távolsági autóbusz). Más-más összeget kell fizetni a

menetjegyekért a tanulóknak, pl. Fonyódon, Balatonbogláron vagy Földváron laknak és Siófokra járnak középfokú iskolába. Az 50 % -os és a 90 % -os utazási bérlet kedvezményeknél a tanulói önrész is különböző mértékű.”

„Az adott várostól függően, akár havi több ezer forint különbség is lehet az iskolába utazás költségei között. Másösszegű a tanulói bérlet ára Budapesten és más Miskolcon, ami milliárdos bevételt jelent a közlekedési vállalatoknak.”

„A tankötelezettség olyan jog, amelynek teljesítéséhez az államnak kell biztosítani az ingyenes közoktatási szolgáltatásokat a gyermek, a tanuló számára, így az oktatási szolgáltatások eléréséhez szükséges **ingyenes utazás lehetőségét** is.

Véleményünk szerint a **tankötelezettségüket teljesítő** kiskorú gyermekek és a **szakmát tanulók** egy-egy csoportjának iskolába utaztatását különböző térítési díjakhoz kötni **alaptörvény ellenes intézkedés** (diszkrimináció).”

„Törvényi előírások, amelyek alapján a szülők kérhetik (követelhetik) gyermekük utaztatási költségeinek megtérítését”

„MSZOE javaslat

Az egyenlő bánásmódról és az esélyegyenlőség előmozdításáról szóló törvény preambuluma szerint az esélyegyenlőség előmozdítása **állami feladat**, ezért javasoljuk **az alanyi jogon járó 100%-os utazási kedvezmény biztosítását –** távolságtól és utazási viszonylatoktól, életkortól függetlenül – az összes **óvodás korú gyermek és minden tanuló számára.**”

<http://www.mszo.hu/index.php?oldal=alap.php&id=151>

Ezek egyértelmű és kemény mondatok! Támogatom az igyekezetüket!

Nemcsak pénzről van szó! Sőt leginkább nem is a pénzről kellene beszélni!

Az előbbiekből egyértelmű az, hogy ha nem kell a diákoknak fizetni a közösségi közlekedési eszközökön, akkor a gyerekeket iskoláztató családok bevétele nő, a közszolgáltató cégek bevétele csökkenne, ha az állam az adófizetők pénzéből nem szállna be.

Mint ismert hazánk csak az államadósság kamataként évente 1200-1300 milliárd Ft-ot fizet, és még nincs szó az adósság tőkerészenek törlesztéséről.

Bármennyi is a diákbérletek ára, az előbbi éves kamathoz képest nevetségesen kis összeg lehet!

Nem tudok jobb viszonyítási alapot az államadósság éves kamatánál! Erre kell gondolni, amikor valamire rámondjuk, hogy sok vagy kevés, illetve drága vagy olcsó. Ráadásul az éves kamat összege egy feneketlen zsákba ömlik, a gyarmattartónk így vonja ki az erőforrásainkat, ereszti le a vérünket.

Miről is van inkább szó?

„Az európai közlekedéspolitikai fontos választás elé érkezett. A közlekedési rendszerek közelgő átszervezése új megoldásokat tesz szükségessé, ha el szeretnénk érni a fő célokat: - **csökkenteni a környezetre mért terhet** (üvegházgáz-kibocsátás és helyi szennyezés csökkentése); - hozzájárulni az energiabiztonsághoz (szénhidrogén alapú üzemanyag-függőség csökkentése); ... javítani az európai polgárok életminőségén.”

„... **A közösségi közlekedés használatának ösztönzése, ...**”

„A közösségi közlekedés használatának ösztönzése”

„A finanszírozás talán a legfontosabb tényező a közösségi közlekedés vonzóvá tételében és használatának ösztönzésében.”

http://budapest.hu/Documents/20130211_catchMR_osszefoglalo.pdf
ko.sze.hu/downloadmanager/download/nohtml/1/id/5731/m/3247

Mi miatt szorgalmazzák annyira a közösségi közlekedést? Mi az az externális költség?
Előbb egy kis fogalommagyarázat szükséges. A közgazdaságtan ismeri az ún. externális költséget. Ismert a „közjó” fogalma. Ennek mintájára létezik a „közrossz” is. A „közrossz” pedig pénzesíthető hatás, mint a „közjó” is.

<http://mek.oszk.hu/01400/01452/html/kornyszenny/index.html>

Érthetővé válik, ha a közlekedésre, vagy a dohányzásra, vagy az alkoholfogyasztásra gondolunk, mivel a káros hatásuk teljesen egyforma. Mindhárommal kapcsolatban van az államnak egy csomó kiadása, de van bevétele is. A kérdés, meddig menjen el úgy ezekben a dolgokban, hogy a bevétele csökkenése ne legyen nagyobb a kiadásai növekedésénél. Láthatóan eléggé bonyolult dologról van szó.

A kőolajat használó autók olyan gázokat bocsátanak ki a környezetbe, melytől sok ember megbetegszik. A gyógyításuk pénzbe kerül. Az járművek zajt okoznak, a zaj stresszt okoz, a stressz miatt megnő az emberek vérnyomása, érrendszeri betegségeik lesznek, melyek szintén csak pénzért gyógyíthatók. A járművek balesetet okoznak. A temetés, a kórházi kezelés szintén pénz. Az autós azt hiszi, hogy az üzemanyag vásárlással, az adók fizetésével kifizetett mindent. Régóta tudott dolog az, hogy az autózás ismert mai költségei nem tartalmazzák az autózás teljes költségeit. Az autózás költségeihez oda kellene számítani az autózás által okozott, előbbi károk költségeit is. Ezeket a figyelembe nem vett, nem érvényesített költségeket hívják externális költségeknek.

A tisztességes az lenne, ha a fizessen a szennyező elve alapján, az autós az autózás összes költségét megfizetné! Az autósok ma azt gondolják, hogy több bőrt nyúz le róluk az állam. Még, ha igaz is ez, nem fizetnek eleget. Ennek megváltoztatásához politikai döntés kellene, mellyel sok szavazatot vesztenének a döntéshozók, ezért nem merik meglépni. Pont azok szavazatát veszíthetnék el, akik a lehangosabbak, akik érdekérvényesítő képessége a legnagyobb.

„Az extern hatások internalizálása azoknak a módszereknek az összessége, amelyek segítségével a gazdasági szereplők számára „érzékelhetővé” teszik tevékenységük összes költségét és hasznát.”

<http://kozgaz.blogspot.hu/2007/12/externlia.html>

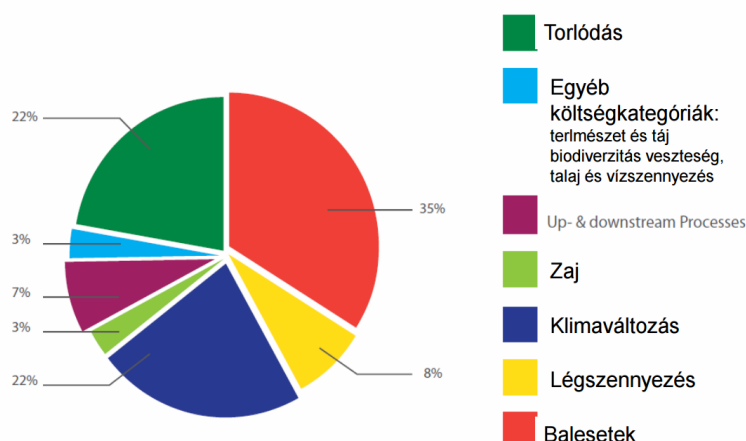
Na, ez az internalizálás nem megy!

Mivel végül mindig kell valakinek fizetni, fizet a teljes társadalom! Az externális költségeket az autósok helyett a teljes társadalomra hárítják át, akár igazságos ez, akár nem.

Mi miatt szorgalmazzák annyira a közösségi közlekedést? Mekkora az externális költségek?

Az alábbi grafikon jobb oldalán olvashatók azok a károk, amelyek a járműközlekedéssel kapcsolatosak, melyek a járműközlekedés miattiak. Lehet az, hogy ezekről az autós nem is tud. Lehet sajnós az is, hogy ezeket a költségeket az is kénytelen fizetni, aki pl. életében nem ül személyautóba, mert ilyen a jogi szabályozás, a terhek szétosztása. A grafikon a költségek helyett a költségek arányait mutatja.

Összes externális költség externáliák szerint 2008



2012.10.11.

Széchenyi István Egyetem Közlekedési Tanszék



35

<file:///C:/Users/Rigo/Downloads/A%20k%C3%B6z%C3%B6ss%C3%A9gi%20k%C3%B6zleked%C3%A9s%20finansz%C3%ADroz%C3%A1sa20121011.pdf>

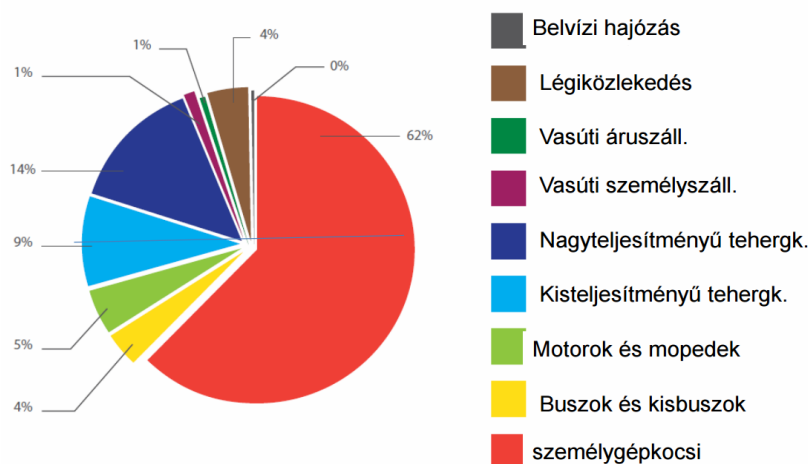
Legnagyobb a balesetek miatti költségei a társadalomnak. Követi ezt a torlódások, azaz a dugók miatti költségek (hiszen késünk, drága órabérünkért ücsörgünk a dugókban) és a közlekedés klímaváltozást kiváltó hatása miatti költségek. Ezek együtt $35+2*22=78\%$ -ot tesznek ki.

Hangsúlyozom: ezek a költségesek, ténylegesek, ismertek, számíthatók! Ezek nem kitalációk! Ezek a társadalmat terhelő költségek! Ma a pénz az úr! Mindenféle költséget számításba kell venni! Nem érdemes a fejünket a homokba dugni.

Mi miatt szorgalmazzák annyira a közösségi közlekedést? Kik, mik a legnagyobb költségokozók?

Az alábbi grafikonon látható az, hogy az egyes utazási, szállítási módok okozzák a legnagyobb költségeket. Ismét arányok láthatók. Leolvashatjuk, hogy a teljes externális költségből az egyes közlekedési módok mennyit állítanak elő, mennyit termelnek.

Összes externális költség közlekedési módok szerint 2008



2012.10.11.

Széchenyi István Egyetem Közlekedési Tanszék



34

<file:///C:/Users/Rigo/Downloads/A%20k%C3%B6z%C3%B6ss%C3%A9gi%20%C3%B6zleked%C3%A9s%20finansz%C3%ADroz%C3%A1sa20121011.pdf>

Ez a lényeg! Egyértelmű, hogy a társadalmat leginkább a személygépkocsi közlekedés terheli, a maga 62%-ával! Ezzel szemben a vasúti személyszállítás (a zöld színű tortaszelet) a költségek 1%-át okozza. Ugyanígy buszok (sárga) 4%-ot! Nem kell dupla agy ahhoz, hogy akkor e kétféle közlekedés közül melyik olcsóbb a társadalomnak! Ilyen egyszerű! Azaz, csak lenne, mert a média fenntart egy indiaihoz mindenben hasonló kasztrendszerrel. A két fő kaszt az autósok és a nem autósok. Az autósok alkasztokra oszlanak: az audisok, a skodások, a trabantosok, stb. Ma itthon az autóval nem egy közlekedési eszközt adnak el, hanem egy státuszt a társadalmi piramisban. A piramisban elfoglalt helyet egyértelműen lehet bemutatni egy új Mercédesszel, mint ahogy egy agyonfutott, használt autóval is. Ezért nehéz mégis ez az ügy.

Visszatérve a grafikonhoz: a társadalom elemi érdeke az, hogy a településeken minél kevesebbszer használjunk autót, és minél többször villamost, buszt, metró, kerékpárt.

Visszatérve a pénzhez

Ugyan mi a több a diákbérlet ingyenessé tétele miatti bevételkiesés, vagy az iszonyatos méretű externális költség fizetése?

Érdemes még „szociálpolitikai célú árkiegészítésről” beszélni? Lényegében nem is erről van szó!

Kit lehet erről könnyebben meggyőzni? A felnőtteket vagy a gyerekeket?

A gyerekek csak utaznak az autóban, hogy otthonról eljussanak az iskolába. A felnőtt viszont nem utazik, hanem körbehordozza, nyilvánvalóvá teszi társadalmi státuszát! Mi ma első generációs autós társadalom vagyunk, melynek az autó sokáig elérhetetlen álm volt. Most viszont ránk szakadt az iszonyú választék, minden sarkon autót árulnak. Lemond erről egy első autós generációs társadalom, kizárt dolog! Embernek számít manapság az, akinek nincs meg a legújabb autója? Az amerikai filmekben a szemetes zsákot autóval viszik el a 150 m-re lévő, látható kukához. Az autós éttermekben, mozikban ki sem kell szállni az autóból. Az egész társadalmuk úgy lett berendezve, hogy autó nélkül élehetetlen legyen. Van azonban egy jobb világ is. A szebb világot pedig a gyerekeknek kell elmesélni, mert ők még esetleg el is hiszik, esetleg tendenciát fognak váltani. A meggyőzést tehát a gyerekeknél kell kezdeni. Ehhez kell az ingyenes utazás a közösségi közlekedési eszközökön. Hagy szokták meg a jót. Ha rászoknak az autóra gyerekkorukban, szinte esélye sincs annak, hogy majd felnőtt korukban átülnek az autóból a villamosra, buszra.

A „Közlekedő gyermekek”

<http://docplayer.hu/794087-Kozlekedo-gyerekek-kozlekedo-gyerekek-europai-bizottsag-14-7-kh-32-00-031-en-c.html>

Az Európai Bizottság Környezetvédelmi Főigazgatósága 2002-ben ezzel a címmel készített egy kis kiadványt, melyet 2004-ben a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium magyarra fordított. Egyértelműen az előbb említett céllal történtek a dolgok. Nem szabad elfelejteni, hogy Európában 90 millió gyermek közlekedik.

A könyv természetesen a legkorszerűbb elveket használva a lehető legjobb megoldásokat ajánlja. Eltelt itthon 12 év úgy, mintha ez a könyvecske meg sem jelent volna! Ki a felelős?

A továbbiakban követem a könyv egyes fejezeteit. Természetesen a könyvből most csak azokat a részeket idézem, melyek támpontot adnak arra, hogy személyautóval vagy közösségi közlekedési eszközzel közlekedjen.

„Milyen jogok illetik meg gyerekeinket?”

„Létezik-e olyasmi, ami a gyermekek önálló közlekedéshez fűződő jogaként fogalmazható meg? És ez a jog milyen súllyal esik latba akkor, ha figyelembe vesszük a felnőttek által választott lehetőségeket, akik mindenhová, olykor bármilyen áron, autóval kívánnak eljutni?”

Mi a veszély?

„A gyerekek és fiatalok által kialakított szokások általában felnőttkorban is megmaradnak. Amennyiben úgy oktatják őket, hogy a szülői autóra hagyatkozó közlekedési feltételeket ill. olyan környezethez kötött közlekedést vegyenek természetesnek, amely a gépjárművet részesíti előnyben, akkor a holnap ezen állampolgárai természetes tendenciának fogják tekinteni az autót, mint hivatkozási pontot.” Ha rászoknak gyermekkorukban a személyautóra, felnőttként csak azzal fognak járni! Minél előbb a közösségi közlekedést kell a látóterükbe tolni!

„Az utazás tíz közül négy esetben az iskolához kapcsolódik”

„Egy York városa által végzett, 15 500 iskolás gyerek (az iskolások 66 %-a) bevonásával készített felmérés számos érdekes eredményre derített fényt. Az általános iskolások esetében a tanulók 34 %-át autóval viszik az iskolába, ám csupán csak 15 %-uk kedveli ezt a közlekedési módot. Összesen 40 %-uk kerékpárral szeretne iskolába járni, jóllehet, csak 3 %-uk veszi igénybe ténylegesen is ezt az eszközt.”

„Arra a kérdésre, hogy az iskolába járásnál mit nem szeretnek a leginkább, az általános iskolások közel 60 %-a mindenekelőtt amiatti aggodalmát fejezte ki, hogy túlságosan nagy a forgalom az utakon, hogy az autók túl gyorsan mennek ill. hogy félnék a balesetektől.”

„A gyerekek egyre gyakrabban járnak felnőtt kísérővel vagy felnőtt által vezetett személyautóval.”

„Az Egyesült Királyság Közlekedési, Helyhatósági és Térségi Minisztériumának (DETR) becslései szerint a reggeli csúcsforgalom csaknem 20 %-a annak tudható be, hogy a gyerekeket autóval viszik az iskolába.”

„Gyermekekori betegség”

„Az Egyesült Államokban ma az elhízottság a 6 és 17 év közötti gyermekek egynegyedét érinti, amely másfélszer nagyobb arányt jelent az 1960-as évekhez képest.”

„A mindennapi testmozgás beiktatása a gyermekek életvitelébe a legjobb módja annak, hogy felnőtt korban is megőrizték a testmozgás egészséges szokását. tendencia figyelhető meg Európában is, ahol minden tíz gyermek közül kettő túlsúlyosnak mondható. A gyermekek esetében az elhízottság nem annyira az étkezési szokásokkal, inkább a testmozgás hiányával áll összefüggésben. Az

érintettek számára ez rövid időn belül jelentős pszicho-szociális beilleszkedési problémákat okoz.”

„Hosszú távra szólóan nemcsak a felnőttkori elhízottsághoz vezető út kezdetét jelenti, hanem számos kapcsolódó probléma előidézője is, amelyek nem egy esetben igen súlyos természetűek (szív- és érrendszeri megbetegedések, hormonális egyensúlyhiány, ízületi bántalmak, stb.).”

„Míg a fizikai testmozgás természetesen sporttevékenység vagy játékok révén történhet, az ilyen testmozgás nem elhanyagolható része a gyerekkorban kialakult utazási szokásokkal párosulhat.”

„... az a jelenlegi tendencia, mely szerint a gyerekeket mindenhová autóval szállítják, pontosan ellentétben áll az egészséges életvitel elősegítésével.”

„Azok a gyerekek, akiket rendszeresen autóval szállítanak, az utastérben felgyülemelő rendkívül nagy mértékű szennyezésnek vannak kitéve, amely meghaladja abban a környezeti levegőben jelen lévő koncentrációkat, ahol a szennyező anyagok olyan mennyiségű levegőben oldódnak fel, amely jóval nagyobb és gyorsabban cserélődik, mint egy autóban.”

„Az a tény, hogy a gyerekeket még tizenéves korukban is magától értetődően elkísérik az iskolába vagy egyéb mindennapi célállomásokra, és még inkább az a tény, hogy kocsival viszik őket mindenhová, jelentős mértékben kihat pszichomotorikus fejlődésükre: Megmarad a gyerekek függősége a szülőktől és ezáltal nehezebbé válik számukra az, hogy megtanulják az önállóságot és ezzel egy időben csökken az új helyzetekhez való alkalmazkodóképességük. A gyerekek számos lehetőségét elszalasztják a közösségi beilleszkedésnek (rendszeres összejövetel a többi gyerekekkel, akikkel barátságot köthetnek, rendszeres találkozás a többi szülővel és felnőttel iskolába menet, a környezet felfedezése, stb.). Ez hátrányosan befolyásolja pszichoszociális fejlődésüket. Az autóba bezárva a gyerekek közönyössé válnak és hiányzik belőlük a dinamizmus és fürgeség; ez különösen kihat az iskolai eredményeikre, ...”

„Bizonyított tény, hogy ha a kisgyermek krónikus zajnak vannak kitéve, akkor lassabban tudják elsajátítani az olvasás képességét. A zaj alvási zavarokat okozhat és ez minden valószínűséggel az iskolai eredményekre is kihat.”

„Mit lehet tenni?”

„A kommunikáció számos formát ölthet. A legegyszerűbb abban áll, hogy kihelyezik a tömegközlekedési menetrendeket például az iskolákban. El lehet helyezni hirdetések is, amelyek az ifjú utasokat célozzák meg, vagy olyan utazásokra lehet invitálni, amelyek elsőbbséget adnak a gyerekeknek ill. a szülőknek. Néhány tömegközlekedési vállalat az iskolai nap elején és végén vagy esetleg bizonyos útvonalakon különlegesen kialakított ill. feldíszített buszokat üzemeltet.”

„A gyermekek számára lehetővé kellene tenni az ingyenes utazást, legalább(is) addig az életkorig, amíg még csak kísérővel utazhatnak. Érdemes lenne megfontolni azt is, hogy az ingyenes utazás kiterjeszhető legyen a középiskolák első osztályosai számára, körülbelül 14-15 éves korig, amely életkorban a gyerekek először járnak olyan iskolába, amely távolabb esik saját megszokott környezetüktől ...”

„Meg kell vizsgálnunk a költségek kérdését is. Több bérlet megvásárlása súlyosan megterhelheti a családi költségvetést (egyedülálló szülők, nagycsaládosok, alacsony jövedelmű családok esetében). A bérlet ára valóban méltányosnak tekinthető-e?”

„TÖMEGKÖZLEKEDÉS ELFOGADTATÁSÁRA IRÁNYULÓ, FIATALOKAT CÉLZÓ KAMPÁNY Essenben (Németország) az EVAG tömegközlekedési vállalat különböző eszközökkel próbálja magához csábítani a fiatalokat és hosszabb távra megnyerni őket. Az EVAG egyrészt azt javasolja, hogy a 12-14 éves korcsoportba tartozó iskolás osztályok buszokat vegyenek igénybe. Az egyik cél a vandalizmus visszaszorítása. A tömegközlekedés megismertetése és beazonosítása minden bizonnyal befolyásolja azt, hogy milyen a fogadtatása egy olyan közlekedési eszköznek, ami menő a fiatalok körében. A busz elfogadtatásának vannak előnyei (a gyerekek fényképei és nevei a buszban feltüntetve, iskolai kirándulások a busszal, a születésnapon szervezett partik, a busz karbantartásában történő közreműködés a műhelyekben, stb.) és kötelezettségei is (ajándékok osztogatása az utasoknak különleges alkalmakkor, például a busz születésnapján, vagy amikor jobban az igényekhez szabják a menetrendet, stb.). Másrészt célirányos Internet oldalt terveztek meg a 15 éves és ennél idősebb fiatalok részére azzal a céllal, hogy ne csak folyamatosan tájékoztassák a fiatalokat a tömegközlekedési szolgáltatásokról, hanem kiderítsék nézeteiket a közlekedéssel kapcsolatos kérdésekről. A web-helyen térképek is találhatóak a fiatalok körében legnépszerűbb célállomásokról, amelyek ismertetik azt, hogy tömegközlekedés igénybe vételével miként lehet oda eljutni, továbbá személyre szabott menetrenddel és az éjszakai járatokkal kapcsolatos tudnivalókkal, a tömegközlekedés igénybe vevői számára kedvezményt kínáló diszkó vendéglistájával, ...”

„A TÖMEGKÖZLEKEDÉS HASZNÁLATÁT MÉG JÓVAL AZ AUTÓVAL TÖRTÉNŐ ISKOLÁBA JÁRÁS ELŐTT EL KELL SAJÁTÍTANI Hamburgban a személyutó alternatíváit, valamint annak iskolai keretek között történő tanulmányozását szintén helyben vizsgálják. A gyerekeket arra bátorítják, hogy felfedező túrák ill. utak révén fedezzék fel és teszteljék a tömegközlekedést, amelynek során megtapasztalják, hogy milyen is az, önállóan utazni. A 9 és 13 év közötti hamburgi iskolások mintegy 70 %-a vesz részt minden évben ebben a programban. A 14 és 16 év közötti diákok a közlekedés kérdésére irányítják figyelmüket egy olyan oktató kézikönyv segítségével, amely a város oktatásügyi hivatala és a tömegközlekedési vállalat közös kiadásában jelenik meg.”

„Többé-kevésbé általánosan elterjedt szokás az, hogy kedvezményes tanulóberleteket lehet megvásárolni. Egyes esetekben azonban a bérletet felesleges pénzkidobásnak tekintik (a gyerekeket ezért autóval viszik az iskolába), vagy esetleg **a bérlet ára önmagában is visszatartó erő, főleg, ha több gyerekről van szó, vagy a család bizonytalan helyzetben van (munkanélküliség, a szülők elváltak vagy özvegyen maradtak, és az ezt követő kiadások megterhelik a családi költségvetést, alacsony jövedelem stb.)**. Azzal a céllal, hogy még tovább süllyessze a tömegközlekedés elérhetőségi küszöbét annak biztosításával, hogy minden gyereknek és fiatalnak bérlete legyen, Bonn városa azt tervezi, hogy valamennyi iskolája kollektív módon vásárolja meg a bérleteket, amely program fő jellegzetessége, hogy számottevően (50 %-kal) csökken a tanulóberlet megszokott ára!”

„**Az iskola segítséget nyújt az azonos környéken lakó szülők számára, hogy összejöjjenek és megtegyék a szükséges szervezési intézkedéseket annak érdekében, hogy folyamatos kísérő szolgáltatást biztosítsanak a gyerekek számára, akiknek egy meghatározott helyszínen kell találkozniuk.** A csoport létszámától ill. az utazás módjától függően egy vagy több felnőttnek készülségben

kell lennie. A mobiltelefonnak köszönhetően ma már nem nehéz értesíteni a gyalogos busz (Eddig személyautóval iskolába vitt gyerekeket összegyűjtik, a gyerekek gyalog mennek az iskolába, egy felügyeletet vállaló szülő vezetésével. Ugyanezt megcsinálták arra az esetre is, amikor a gyerekcsoporthoz kerékpárral megy iskolába. Megszervezhető ez a szülői felügyelet a busszal iskolába menő gyerekeknek is. – RM) felelősét akkor, ha egy gyerek betegség miatt valószínűleg hiányozni fog az iskolából, vagy ha egy gyerek késik és az adott napon nem tud csatlakozni a csoporthoz.”

Kellene a mi településeinken a „gyerekeket szívesen látunk”-elvű programot elindítani!

Talán látható az az igyekezet Európa-szerte, hogy a gyerekek ne személyautóval járjanak iskolába, hanem inkább közösségi közlekedéssel, kerékpárral vagy gyalog. Ha mi is így gondolkodnánk igazodnánk a gyerekek érdekét szolgáló tendenciákhoz.

Összefoglalás

Talán látható az, hogy tekintettel az externális költségekre is, a diákbérlet összegénél jóval nagyobb összegekről van szó, nem érdemes tehát egy részösszegnek túl nagy jelentőséget tulajdonítani. A gyerekek ügyeiben nem szabad kicsinyesnek lenni.

Nem mindegy az, hogy a gyerekek napja miként kezdődik. Vagy egy örökös időzavarral küzdő, dühös vezetőjű „magántaxi” viszi az iskolába, ahol elszigetelten elszenvedti a dugókat, közlekedési szabálytalanságokat. Vagy beül egy tiszta buszba, ahol az iskolás társaival beszélgetve érkezik meg az iskolához.

Megismétlem a javaslatomat: legyen ingyenes a tanuló ifjúságnak a közösségi közlekedés használata.

Ha már az elején elveszítjük e fogékony, jó irányban még alakítható réteget, esélyünk sem marad a negatív tendenciából kikerülni.

Természetesen mindenkor támogatni fogom a gyerekek kerékpározását, gyaloglását is.

Szeged, 2016. május 27.