



Hogyan tehető hatékonyabbá és vonzóbbá a tömegközlekedés?

Somai Miklós

Nyugat-Európában a közlekedési hálózatok hatékonysága szempontjából a legnagyobb problémát manapság az agglomerációs körzetek és a főútvonalak zsúfoltsága, valamint – és az előbbivel szoros összefüggésben – az elővárosiasodás jelenti. A nagyvárosok körzetében az életszínvonal növekedésével párhuzamosan nőtt a személyautók száma, ami már önmagában is elég nagy probléma. Ez utóbbit az teszi még súlyosabbá, hogy a nagyvárosi életforma negatív jelenségei miatt, aki csak teheti, kiköltözik a városból, s így egyre többen használják a gépkocsit olyan célra – munkába és iskolába járásra, ügyintézéshez stb. –, amelyhez korábban a tömegközlekedést vették igénybe.

A tömegközlekedési szolgáltatások magas színvonalú, azaz felhasználóbarát s ugyanakkor hatékony, azaz „adófizető-barát” átszervezése csak akkor lehet sikeres, ha egy átfogó urbanizációs és mobilitási stratégia részeként valósul meg. A stratégia elemei a következők:

- * parkolási rendszerek kidolgozása (tarifaövezetek, adók),
- * a közlekedés és a területhasznosítás összehangolása,
- * s végül a legfontosabb, a tömegközlekedés fejlesztése.

A *parkolási rendszert* illetően több városban (pl. Helsinkiben) a központ felé dráguló koncentrikus körökkel próbálják a magánautókat a belterületekről kiszorítani. Emellett a munkaadók által fizetett helypénz (pl. az Egyesült Királyságban bevezetett WPL), azaz a munkahelyen vagy annak közelében a dolgozók számára fenn tartott parkolóhely után fizetett adó is hatékonyan csökkenti az autóhasználatot. Fenti intézkedéseket azonban általában megelőzi a tömegközlekedés megfelelő szintre történő fejlesztése.

Magyarországon – döntően a budapesti agglomerációban – mindkét megoldásra (tarifaövezetek, adók, illetve adójellegű helypénzfizetés) van példa. A tömegközlekedés fejlesztése helyett azonban az utóbbi években annak visszafejlesztése következett be (járatok kettévágása, ritkítása, megszüntetése). A parkolási rendszerek csakis és kizárólag az adott körzetben enyhítettek a zsúfoltságon, miközben a problémát nem oldották meg, csak egyszerűen „kitelepítették” a külső városrészekbe.

A *közlekedési és a földhasznosítási politikák összehangolására* több, hasonló irányba mutató példát

találhatunk az európai agglomerációkban. Minthogy az elővárosiasodás előrehaladtával egyre nagyobb távolságból ingáznak nagyvárosi munkahelyükre az emberek, több országban (pl. Dániában, Spanyolországban, Németországban) is felmerült, hogy célszerű volna a munkahelyek egy részét a vasútállomások közelébe költöztetni. Madridban és a nagyobb német városokban nem csak a munkahelyeket igyekeznek a vasútállomásokhoz vonzani, de lakótelepeket (esetleg egyetemi *campus*-okat) is kialakítanak a környéken. Ily módon – a közlekedési és területfejlesztési politikák összehangolásával – az elővárosiasodás ellenére is növelhető a tömegközlekedés hatékonysága.

Sajnos ezzel kapcsolatban nem lehet nem észrevenni a nyugati és a magyar mentalitásban meglévő különbséget. Nyugat-Európában természetesnek veszik, hogy a fejlődés velejárójaként – aki megteheti – családi házba költözik. A családi házas övezetek jellemzően a város szélén, illetve a városhatáron kívül találhatók. A régi demokráciákban ilyenkor a választott tisztségviselők igyekeznek az adottságokhoz igazítani a közlekedési és az egyéb infrastrukturális kínálatot (utat, elővárosi vasutat építenek, a munkahelyeket kitelepítik, esetleg lakóövezeteket létesítenek a nagyobb vasúti csomópontok közelében stb.). Magyarországon a köz szolgái inkább az elővárosiasodás káros mivoltáról beszélnek, ahelyett, hogy a kitelepülő tíz- és százezrek igényeinek megfelelően alakítanák át a terület- és közlekedésfejlesztési elképzeléseket.

A zsúfoltság igazi ellenszere a *tömegközlekedés fejlesztése*. A hálózati hatékonyság növelésére három alapvető módszer ismeretes:

- * *építés* (új elemek kiépítése, meglévők korszerűsítése + karbantartás);
- * *működtetés* (vagyis a kiépült infrastruktúra és a köz által igényelt szolgáltatás hatékony működtetése illetve biztosítása);
- * és *koordináció* (azaz a különböző [közlekedési, területfejlesztési, környezetvédelmi stb.] politikák és a különböző közlekedési módok és szolgáltatások megfelelő összehangolása).

A fizikai infrastruktúra *építési* munkálataihoz viszonylag jelentős pénz szükséges. Nem mindegy, hogy ezt a hatalmas összeget milyen hatékonyan költik el. A

nyugat-európai példák azt mutatják, hogy a pénzköltés hatékonyságának egyik legfontosabb záloga a megfelelő mélységű és tagoltságú *decentralizáció*. A régi demokráciákban az emberek nem szeretik, ha helyettük és a fejük felett (kormányzati szinten) döntenek az őket érintő beruházásokról. Az egyik legjobb példát az 1982-es francia decentralizációs törvény szolgáltatja, amely alapján a három helyi közigazgatási szint (régió, megye, település) között egyrészt nincs hierarchikus kapcsolat (alá- és fölérendeltségi viszony), másrészt az egyes feladatok konkrét igazgatási szintekhez tartoznak. A decentralizációs törvényhez kapcsolódik a közlekedési törvény is, amely az egyes közlekedési feladatokat egyes konkrét közigazgatási szintekhez delegálja. Minthogy a jogok decentralizációja mit sem érne a megfelelő forrásallokáció nélkül, a francia rendszer a jogokhoz (illetve szolgáltatási kötelezettségekhez) a szükséges anyagi erőt is hozzárendeli.

A hálózati hatékonyság növelése természetesen nem csupán a rendszer új elemekkel való bővítésével lehetséges, hanem a meglévő hálózat hatékonyabb *működtetésével* is. A nyugat-európai országokban több pozitív példát is találunk arra – például a francia vidéki agglomerációk tömegközlekedése vagy a londoni buszforgalom stb. –, hogyan tudtak jelentős javulást elérni a tömegközlekedési rendszerek működésében. Válasz: a hálózat kisebb-nagyobb egységén a szolgáltatási tevékenységre tendert írtak ki. A *versenyeztetés* révén csökkentek az üzemeltetési költségek – s ezáltal a közületi szubvencionálás iránti igény –, javult a szolgáltatás minősége, nőtt az utasforgalom. A német városi közlekedésben ugyan nincs versenyhelyzet – a szolgáltatók (a Stadtwerke-k, azaz városi közművek) örök időre szóló monopóliummal rendelkeznek –, mégis magas színvonalon szolgáltatnak. Más kérdés, hogy ebben a formában a tömegközlekedés igen sok pénzébe kerül az adófizetőknek, mert a szolgáltatót semmi sem kényszeríti költségtakarékos működésre.

Magyarországon a városok nem olyan gazdagok, mint Németországban. Következésképpen, érdemes volna a versenyreztetésben tapasztalatot szerzett nyugat-európai országok példáját követni. Tudniillik, ha már nincs elegendő forrásunk a hálózatok gyors bővítésére, legalább a működtetés terén próbáljuk meg a hatékonyság növelésében rejlő tartalékokat maximálisan kiaknázni.

A hálózati hatékonyság növelésének harmadik fő területe a különböző hatóságok és szolgáltatók közötti *kooperáció*. A kooperáció legkorszerűbb megjelenési formái az *integráció* és az *intermodalitás*. Integráció igen különböző szinteken jöhet létre:

- * a várospolitikai és a közlekedési politika összehangolásának a szintjén,
- * a város és az elővárosok kooperációja szintjén,
- * a közlekedési módok között stb.

Ahol adott városban vagy agglomerációs övezetben több szolgáltató is tevékenykedik (helyi tömegközlekedés, távolsági buszjárat, vasút stb.) érdemes a közlekedési felügyelet felelősségi körébe utalni a különböző szolgáltatók tevékenységének összehangolását és integrálását. Az összehangolás mai legkorszerűbb formáit jelentik a tarifaintegrációk, illetve az egyre inkább terje-

dőben lévő közlekedési szövetségek („*one ticket – one tariff – one timetable*”). Ezekben az egységes jegyár nem csak azt célozza, hogy az utazóközönségnek egyszerűbb legyen a dolga, hanem azt is, hogy ne a különböző tömegközlekedési módok között alakuljon ki verseny, hanem a tömegközlekedés és az autóközlekedés között.

Érdekes módon – de egyáltalán nem véletlenül –, az intermodalitás megteremtésében, éppen az a Németország jutott a legmesszebbre, mely ország a városi szolgáltatások liberalizálásában a legjobban lemaradt. A jelenség magyarázatát talán abban kereshetjük, hogy a kizárólag közületi szereplők között folyó egyeztetés mindig könnyebb, mint amikor a koordinációba magáncégeket is bevonnak. Ez utóbbiaknak ugyanis kereskedelmi érdekeik is vannak. Másrészt, nagyon fontos, hogy a közlekedés összehangolását végző fórumon többségi szavazással lehessen dönteni. A kormányközinek nevezhető, alternatív struktúra ugyanis a leggyengébb láncszem akaratát érvényesíti a többséggel szemben.

Összefoglalva: *a kollektív közlekedési hálózatok hatékony működéséhez* – minimális szabályként – az alábbi (Nyugat-Európában a gyakorlatban is kipróbált és bevált) elveket kell figyelembe venni:

- Építés* ⇒ *Decentralizáció* (nem csak a jogok és kötelezettségek, de a megfelelő források decentralizálása)
- Működtetés* ⇒ *Versenyeztetés* (a felügyeleti és a szolgáltatási funkció szétválasztása, a kettő közötti szerződéses viszony)
- Koordináció* ⇒ *Integráció-intermodalitás* (különböző politikák, hatóságok és szolgáltatók munkájának összehangolása; tarifaintegráció, közlekedési szövetség, trinóm¹)

* * * * *

Eddig megjelent számaink megtekinthetők és letölthetők a www.vki.hu weboldalról

¹ Az utóbbi két évtized fejleménye Nyugat-Európában – a hatékony forgalomszervezés csúcsaként is értelmezhető – intermodális kapcsolatokat biztosító közlekedési óriáscsomópont-rendszerek, ún. trinómként létrehozása, ami szorosan összekapcsolódik a területfejlesztés kérdéskörével. Egy *trinóm* a következő elemekből áll:

- * egy városközponti vasúti pályaudvarból, mely kapcsolatot biztosít a klasszikus és/vagy a gyorsvasút, valamint a városi tömegközlekedés különböző ágai (metró, busz, villamos stb.) között;
- * egy légikikötőből, vasúti és autópálya-kapcsolattal, ami lehetővé teszi a regionális, nemzeti, nemzetközi, sőt esetlegesen az interkontinentális hálózatok összekapcsolását;
- * és egy, a két platformot összekötő kapcsolatból, mely korábban szinte kizárólag autópálya-kapcsolat volt, de manapság egyre inkább vasúti összeköttetés, mely változás mögött az autópályákon tapasztalható egyre nagyobb zsúfoltság, illetve a repülőtereknek a városközpontoktól való fokozatos távolodása áll.