

A KOLLEKTÍV KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZATOK HÁLÓZATI HATÉKONYSÁGÁNAK, ILLETVE VERSENYKÉPESSÉGÉNEK ÉRTELMEZÉSE NEMZETKÖZI TAPASZTALATOK ALAPJÁN, AVAGY TANULSÁGOK A MAGYAR KÖZLEKEDÉS- FEJLESZTÉSI STRATÉGIA SZÁMÁRA

Somai Miklós

A Gazdasági és Közlekedési Minisztérium által finanszírozott: „A hazai közlekedési hálózatok hatékonysága, versenyképessége növelésének lehetőségei a nemzetközi tapasztalatok alapján” című kutatási (röviden HAVER-) projekt keretében készült tanulmány [kutatásvezető: Fleischer Tamás]

TARTALOMJEGYZÉK

ÖSSZEFOGLALÓ.....	2
BEVEZETÉS	5
1. A FRANKFURTI EMTA-KONFERENCIA NÉHÁNY FONTOSABB GONDOLATA.....	5
2. A HATÉKONYSÁG ÉRTELMEZÉSÉRŐL.....	9
3. EU-S TAPASZTALATOK.....	10
3.1. Intermodalitás.....	12
3.2. EU-szabályozás.....	14
3.3. Brit dereguláció.....	15
3.4. Francia módszer.....	18
3.5. Városi közlekedés, integráció és intermodalitás Németországban.....	21
4. TANULSÁGOK A MAGYAR HÁLÓZATFEJLESZTÉSI STRATÉGIA SZÁMÁRA.....	22
FORRÁSOK:	31
MELLÉKLET-I.	34
MELLÉKLET-II.	35
MELLÉKLET-III.....	40

MTA Világgazdasági Kutatóintézet, Budapest, 2003. november

ÖSSZEFOGLALÓ

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 fönntartott 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 versenyeztetésben 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 terjedőben 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 dönten. 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).

¹ Az utóbbi két évtized fejleménye Nyugat-Európában – a hatékony forgalomszervezés csúcsaként is értelmezhető – intermodális kapcsolatokat biztosító közlekedési óriáscsomópont- rendszerek, ún. trinómk 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 légitikótöbbről, 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.

BEVEZETÉS

Jelen tanulmány három főbb forrásra támaszkodik:

- egy 2002 októberi, Frankfurtban tartott EMTA²-konferencia³ jegyzeteire illetve háttéranyagaira,
- egy 2001 októberében tett nyugat-európai (Hollandia, Franciaország, Belgium) tanulmányút tapasztalataira,
- és különböző írásos dokumentumokra (szakmai folyóiratok, Internetről letölthető anyagok, az MTA Közlekedéstudományi Bizottság üléseinek háttéranyagai stb.)

1. A FRANKFURTI EMTA-KONFERENCIA NÉHÁNY FONTOSABB GONDOLATA

folytatódik az elővárosiasodás,

csökken a népsűrűség,

növekszik az autók száma (az 1000 főre jutó gépkocsik tekintetében az EU ma ott tart, ahol az USA tartott 30 évvel ezelőtt, vagyis még van tere a növekedésnek),

folytatódik az elvándorlás a tömegközlekedéstől a magánautó használata felé,

a dugók kijjebb kerülnek a városközpontból a külvárosokba, ennek haszna: javuló levegőminőség, csökkenő zajszint stb., de probléma: a közlekedési stratégiák megvalósítása.[Jack SHORT - Secretary General of ECMT⁴]

Probléma:

a társadalom alábecsülte az elővárosiasodás költségeit,

² European Metropolitan Transport Authorities

³ Transport and land policies: what lessons for public transport authorities?

EMTA Workshop

Frankfurt, 21 October 2002-11-04 Maritime Hotel

Theodor-Heuss-Allee 3

D-60486 Frankfurt / Main

⁴ European Conference of Ministers of Transport. (Honlap: <http://www1.oecd.org/cem/>)

az emberek egyre nagyobb és kényelmesebb házakban és birtokokon szeretnének élni, s ezekben a lakóövezetekben a tömegközlekedés nem tud kellően hatékony lenni.

Mit kell tenni?

meg kell teremteni a fenntartható városi közlekedés nemzeti politikai (intézményi és működési) kereteit,

össze kell hangolni a városi közlekedés, a földhasználat (földpolitika, beépítettség stb.) az egészségügy és a környezetvédelem szervezését, fejlesztési politikáját,

meg kell teremteni ezen feladatok megbízható finanszírozási hátterét,

egységesíteni kell az adatszolgáltatási rendszert stb.

Helsinki példája:

- munkahelyteremtés a vasúti állomások közelében,
- rövid sétával könnyen elérhető megállók és állomások,
- koncentrikus körökben a belváros felé egyre drágább parkolási szisztéma alkalmazása (rendkívül hatásos volt: az emberek jelentős része átment a tömegközlekedésbe).

A közlekedés-politika eredményei sokkal kézzelfoghatóbbak a belváros és az elővárosok viszonylatában, mint az elővárosok között (ez utóbbiak között megmaradt az autóközlekedés dominanciája). [Reijo TEERIOJA - Head of transportation planning office, Helsinki Metropolitan Area Council]

Koppenhágai példa: magas adók az új autókra → kevesebb dugó

Autók száma nőtt → ingázási távolság nőtt (mint egy kéz, amelynek az ujjai meghosszabbodtak).

Mai feladatok és elképzelések:

munkahelyeket átköltöztetni a vasútállomások közelébe,

lakássűrűséget növelni a vasúti állomások körzetében,

új vasútvonalakat és megállókat építeni (keresztirányú átkötéseket is az „ujjak” között),

javítani a meglévő tömegközlekedési megállók és csomópontok kényelmét, elérhetőségét (tapasztalat: ha a megálló 500 méternél messzebb van a lakástól,

akkor megnő az autóhasználat és lecsökken a gyaloglás aránya). [Hans EGE - Director of Traffic planning, Greater Copenhagen Authority (HUR)]

Madrid és elővárosainak példája:

Lényeg: a közlekedés fejlesztéséért és a földterület hasznosításáért és fejlesztéséért felelős emberek együttműködve alakítják ki a koncepcióikat.

Madrid körül így épülnek az új lakónegyedek. A munkahelyek és a lakóterületek a vasúti állomások közelében koncentrálnak. Az új lakók és az önkormányzatok fizetnek a kiépülő közlekedési hálózatért, mert annak költsége beépül a lakások árába.

Ebbe a folyamatba, illetve politikába még az is belefért, hogy egy egész egyetemi campus-t átköltöztettek a metróállomás mellé. [Carlos Cristobal PINTO - Head of Studies and Planning Dept, Consorcio Regional de Transportes de Madrid]

Lakónegyedek, munkahely-koncentráció és tömegközlekedés tervezése német módra:

Ők kicsit több zöldet képzelnek, és kevesebb blokkházat, így élhetőbb, kellemesebb lakó- és üzleti negyedeket terveznek, mint néhány már említett ország. [Karin ARNDT - Head of General Planning Unit, Rhein-Main Verkehrsverbund (RMV)]

Hogyan illeszthető a parkolás-politika a tömegközlekedéssel?

Kutatási tapasztalatok:

- ha tudsz a munkahelyed környékén parkolni → kocsival fogsz járni, csak akkor érdemes a parkolást korlátozni, ha már kiépült a megfelelő alternatívát kínáló tömegközlekedési hálózat
- csökkenteni kell a garázsadót, mert ma az emberek egy része a magas adók miatt az utcán parkol. [Alain MEYERE - Director of surveys, Syndicat des Transport d 'Ile de France (STIF)]

Working parking levies (WPL) in the UK

A parkolási adót ötlete onnan származik:

a parkolási díj emelését az alkalmazottak fizetik → népszerűtlen intézkedés

a WPL-t a munkaadók fizetik → kevésbé népszerűtlen intézkedés

A WPL-ből befolyó pénzt az önkormányzatok a tömegközlekedés fejlesztésére költhetik.

Probléma: a franciaországi VT-vel ellentétben a brit WPL nem univerzálisan lett bevezetve. Egyes városok alkalmazzák, mások nem. Ez kihat a városok befektetés vonzó képességére, versenyképességére is. Sok város azért nem vezette be, mert e nélkül is elég pénzt kap a kormánytól a tömegközlekedés fejlesztésére. Ha univerzális adó volna, nagyobb hatékonysággal működhetne. [Peter BONSTALL - Institute for Transport Studies, University of Leeds]

A holland „ABC”-politikáról, mely a földhasználat és a közlekedés-politika koordinálását célozta, és a 80-as években indult (mára azonban leállították).

A = központ

B = előváros

C = ipari negyed

Minden körzetnek meghatározott közlekedési és gazdasági funkciót szántak. Pl: központban közigazgatás hivatalai, elővárosokban kórházak és egyéb hivatalok, ipari negyedben raktárak, üzemek stb., s mindez a hozzátartozó közlekedési infrastruktúrával, illetve parkolási díjszabással stb.

Eredmények:

Pozitív, hogy megszűnt a városok versengése a parkolási díjak terén.

Negatív, hogy lassan lehetett csak megvalósítani ezt a programot (a létező tervek tehetetlenségi ereje miatt). Sokan biciklivel mentek a munkahelyükre, ami rontotta a munkahelyek elérhetőségét, mert a hivatalok eredetileg úgy lettek tervezve, hogy autóval be lehessen állni a parkolóba és rögtön a liftnél találta magát az ember. Gyalogosan (illetve tömegközlekedéssel) esetleg körbe kell menni, és többszáz métert gyalogolni. [Marco MARTENS - Consultant, Ecorys Transport]

Dugók ellenszere:

parkolási megoldások (tarifaövezetek),

adózási megoldások,

közlekedési és földhasznosítási (valamint egyéb: pl. eü., környvéd.) politikák koordinálása, a kérdéskör komplex megközelítése,

a tömegközlekedés fejlesztése.

2. A HATÉKONYSÁG ÉRTELMEZÉSÉRŐL

A tömegközlekedési hálózatok hatékonyságát igen sokféleképpen értelmezhetjük, illetve vizsgálhatjuk. Egy hálózat - pl. adott város villamoshálózata - vizsgálható:

önmagában,

egy nagyobb hálózat részeként, pl. az egész városi tömegközlekedési hálózatba ágyazva,

illetve egy magasabb rendű (értsd: regionális, országos vagy nemzetközi) hálózathoz - pl. a vasúti hálózathoz - való kapcsolódásának függvényében.

Az önmagában való vizsgálat újból igen sokféle lehetőséget kínál. Tekinthejtjük hatékonynak:

a profitábilis működést (ebből a szempontból a londoni buszközlekedés példaértékű),

a minél magasabb utazószámot (itt Párizs - Európában - utolérhetetlen),

a minél jobb férőhely-kihasználást,

az utazóközönség elégedettségi fokát,

a jegyrendszer egységesítésének fokát (Hollandia minden városában érvényesek az ottani "BKV-jegyek") stb.

A nagyobb hálózat részeként, illetve a magasabb rendű hálózathoz való kapcsolódás tekintetében folyó vizsgálódásnál elsősorban a minél simább (értsd: térben közel eső és az idővel takarékos) átszállási lehetőség jelenti a hatékonyság mércéjét.

További hatékonyságnövelő tényező lehet, ha - és ez manapság egyre inkább előtérbe kerül - a nagy közlekedési csomópontokra a területfejlesztés mintegy rámozdul, és az ipartelepítésen túlmenően, a nagyvárosok bizonyos funkcióit is kitelepítik ezekbe a központokba (új városközpontok születése a nagyvárosokon kívül). Ez a jelenség Magyarországon sajnos egyelőre szinte kizárólag az autópályák városi bevezető szakaszainál figyelhető meg. (Egészen egyedi eset a párizsi "La Défense" városnegyed, ahová az üzleti világ (vállalati központok) települt ki, s így elkerülhetővé vált, hogy csúf irodaházak épüljenek az építészetileg egyedülállóan homogén *intra muros* Párizsban⁵).

⁵ Korlátozott parkolási lehetőség: 1 parkoló/4 munkahely. Eredeti terv: 1 millió négyzetméter hivatal. Ma. 3 mio. van. Naponta 120 ezer munkavállaló érkezik a Défense-ba. A csúcsidőben 80 ezer érkezik. Ebből: 15 ezer autóval, motorral vagy gyalog, 65 ezer tömegközlekedési eszközzel (32 ezer

A hálózati hatékonyság manapság egyik leggyakrabban emlegetett vetülete tehát az elérhetőség. Ennek legegyszerűbb formája a csomópontok fent említett kiépítése, amikor a város funkcióit az autós csúcsforgalom által többé-kevésbé mentes külső, városon kívüli területre telepítik át. Sokkal tökéletesebb azonban, magának a hálózatnak a modernizálása, az elérhetési idő lerövidítése, melyre jelenleg a Nyugat-Európában folyamatosan növekvő gyorsvasúthálózat kínálja a legjobb példát. (Az EU főbb regionális központjai, illetve forgalmi csomópontjai egymás közötti átlagos elérési ideje 1993 és 2010 között kb. a felével csökken.) A bizonyos közlekedési hálózatok kiemelt fejlesztése természetesen csak akkor jelent hatékonysági pluszt, ha a ráhordó hálózatokat hasonló ütemben sikerül fejleszteni.⁶ Máskülönben a szupervasutak csak a gazdasági és társadalmi tevékenységek további, egyes kiemelt nagyvárosokba történő koncentrálódását, s ezáltal a különböző települések közötti esélyegyenlőségbeli különbségek és egyensúlytalanságok növekedését gyorsítják föl.⁷

3. EU-S TAPASZTALATOK

A tömegközlekedés állami (közületi) szubvencionálása mellett érvelők általában három fő szempontot szoktak hangsúlyozni:

- a tömegközlekedési eszközöket használók között jelentős arányt képviselnek a szegényebb rétegek (szociálpolitika),
- a tömegközlekedés – közvetett hatásként - enyhítheti a magánautók által okozott torlódásokat (gazdaságpolitika),
- s végül, a tömegközlekedés kevésbé károsítja a környezetet, mint a magánközlekedés.

Az első szemponttal kapcsolatban a közgazdasági válasz az, hogy a kevésbé tehetősebb rétegeket nem az ágazati politikákon keresztül, sokkal inkább a fiskális politikán keresztül célszerű megsegíteni. A második szempont megfontolásakor figyelem-

elővárosi vasúttal, 20 ezer metróval, 7 ezer vonattal, 4 ezer busszal, 2 ezer villamossal). Tömegközlekedés fejlesztésének fő eszköze: VT (10 munkavállaló felett kötelező fizetnie a vállalatoknak. [Christian BOUVIER (Director General of the Development Corporation EPAD)]

⁶ Nem úgy, mint a Nyugat-Dunántúlon, ahol a távolsági buszközlekedés – lévén párhuzamos a vasúttal – inkább versenytársa a vasútnak. Ezzel szemben Dél-Burgenlandban – a közlekedési szövetség eredményeként - a buszvonalak merőlegesek a vasútra, s érvényesül a ráhordó funkció [Forrás: Köller 2003]

⁷ Magyarország nyugat-európai kapcsolódását (elérhetőségét) mindazonáltal jól szolgálná, ha felhagynánk a gyorsforgalmi hálózatnak kizárólag az autópálya-építéskre koncentrált fejlesztési koncepciójával, és Bécs, Graz és Trieszt felé gyorsítanánk (legalább 200 km/h-ra) a vasúti fővonalak modernizációját. A Székesfehérvár és Cegléd között megépülő V0 Kelet-Magyarországot is jobban bekapcsolná az európai vérkeringésbe, ráadásul ugrásszerűen nőhetne a tranzit szerepe és jelentősége.

be kell venni, hogy általában alacsony a tömegközlekedés keresletének a magánközlekedéssel szembeni kereszt-árrugalmassága. Más szóval, a tömegközlekedés szubvencionálásával a közösség rendkívül költséges módon próbálja ösztönözni a modális váltást, hiszen viszonylag nagy számú utast támogat, és viszonylag kis számú autóvezetőt sikerül áttérteni. Másrészt, a mesterségesen olcsóvá tett jegyárak megnövelik az ingázás hatótávolságát, ami tovább erősíti az egyre messzebb nyúló elővárosi településszerkezet kialakulását. Végül, a környezetvédelmi szempontot felvető harmadik érveléssel szemben szintén azt lehet felhozni, hogy a tömegközlekedés keresletének a magánközlekedéssel szembeni alacsony kereszt-árrugalmassága miatt, a szubvenció nagyon drága ár az elérhető eredményhez képest. A környezet megóvásának hatékonyabb módja lenne, ha a tömegközlekedés támogatására fordított összeget konkrét környezetvédelmi projektekre költenék.

Gazdasági szempontból, a tömegközlekedés azon támogatása kifogásolható a legkevésbé, amelyik a különböző szállítási módok hatékony összekapcsolását célozza. Az ilyen kombináció ugyanis – a tapasztalatok szerint - ugrásszerűen javítja a drága kiépített fizikai infrastruktúrával (jellemzően vasúti pályával) rendelkező közlekedési módok kihasználtságát, s ezáltal a jelentős mértékű lekötött tőke megtérülését.

A nyugat-európai nagyvárosokban, a mindennapos zsúfoltság valóságában, természetesen föl sem merül, hogy a tömegközlekedéstől meg kellene vonni a közpénzeket. A kiutkeresés nyugati tapasztalatai azt mutatják, hogy 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 stratégiának közvetlenül a tömegközlekedést érintő alapelemei a következők:

- *Decentralizáció.* A tömegközlekedési szolgáltatások szervezésének a felelősségét ahhoz az igazgatási szinthez kell rendelni, ahol azt a leghatékonyabban lehet viselni. Fontos, hogy ne csak a szolgáltatási feladatokat decentralizálják, hanem a jogok gyakorlásához szükséges pénzügyi forrásokat is. A „legtisztább” megoldás az, ha a tervezési-szolgáltatási felelősség decentralizálása a tarifa-megállapítási jogkör decentralizálásával és a finanszírozási források párhuzamos biztosításával párosul (pl. az adóbevételek fölötti rendelkezés kiszélesítése révén).
- *Versenyeztetés.* A tömegközlekedés szervezésének jogkörét célszerű elválasztani a szolgáltatás effektív biztosításától. A helyi hatóság dolga megszabni a szolgáltatás mennyiségi és minőségi paramétereit, de a személyszállítást kereskedelmi cégekre kell bízni, akik egymással versenyeznek a koncesszió elnyeréséért. Fontos szempont, hogy a hatóság megfelelő mélységű szerződést kössön a koncesszió nyertesével, amely részletekbe menően taglalja a közlekedési felügyelet és a szolgáltató közötti viszonyt, a felek jogait és kötelelességeit.

- *Integráció és intermodalitás.* Ahol adott városban vagy agglomerációs övezetben több szolgáltató is tevékenykedik, a közlekedési felügyelet felelősségi körébe kell utalni a különböző szolgáltatók tevékenységének összehangolását és integrálását. Az összehangolás mai legkorszerűbb formáit jelentik a tarifa-integrációk, illetve az egyre inkább terjedőben lévő közlekedési szövetségek. 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.

3.1. Intermodalitás

A helyi közlekedés csak akkor lehet igazán hatékony, ha a különböző járatok menetrendje lehetővé teszi a gyors, a peronok elhelyezkedése pedig a közeli átszállást, - azaz megvalósul az intermodalitás. De mi is az *intermodalitás*? A kifejezés a különböző közlekedési módok közötti koordinációra illetve integrációra utal, ami lényegében az egyes közlekedési módok gazdasági, ökológiai és funkcionális előnyeinek hatékony kombinációját jelenti. A cél a magánautó-használat ésszerű visszaszorítása. Ennek érdekében a következő minimum-feltételeket kell biztosítani:

- Az intermodális kapcsolatokat úgy kell létrehozni, hogy azok a meglévő adottságokra épüljenek. Más szóval: ott kell „fűlön csípni” a fogyasztót, ahol az általában tartózkodik, azaz a kocsijában. A tömegközlekedés peronjait úgy kell elhelyezni, hogy az autóból gyorsan és kényelmesen el lehessen érni azokat, máskülönben a többség a kocsijában marad;
- Az intermodális transzfert (az átszállást) a használó számára egyszerű és egységes rendszerben kell megoldani, amihez a gyors és teljes körű utastájékoztatás is hozzátartozik;
- A megfelelő intermodális kapcsolatra épülő tömegközlekedés tarifáit úgy kell megállapítani, hogy a vonzó alternatívát jelentsen az autóközlekedéssel szemben. A szűk piaci keresletre rámozduló, drágább szolgáltatás - pl. a jómódú, s a viszonylag drágább minőséget is megfizetni hajlandó üzletemberek szállítására alkalmas reptéri gyorsvasút - nem jelent megoldást a közlekedési alapproblémára, s így kevésbé releváns a közlekedési és a környezeti politika számára;
- A monomodális – vagyis az autóközlekedésre épülő – közlekedési rendszerrel szemben, az intermodális rendszer egy fejlettebb formát jelent, ami kulturális értelemben is fejlettebb társadalmat feltételez. Minthogy minden viselkedési forma

tanulható, az oktatásnak, a médiának, a politikának megvan a maga felelőssége az emberi gondolkodás fejlesztésében.⁸ [Forrás: Canzler 1999]

Az utóbbi két évtized fejleménye Nyugat-Európában - a hatékony forgalomszervezés csúcsaként is értelmezhető - intermodális kapcsolatokat biztosító közlekedési óriáscsomópont-rendszerek, ún. trinómok 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.

A trinómok működését az jellemzi, hogy az egyes platformokon a különböző közlekedési módok között tökéletesen megoldották az intermodalitást, és a két platform között ütemezett menetrendű tömegközlekedési mód (jellemzően gyorsvasút) teljesít szolgálatot.⁹ A trinóm platformjai idővel az üzleti élet kivételesen attraktív helyszíneivé válnak, ahol jellemzően az irányítási, vállalatvezetési, banki, biztosítási tevékenységek összpontosulnak. A városközpontok vasúti pályaudvarainak korábban rossz hírű, lepusztult kerületeibe új életet lehelnek az odaköltöző vállalkozások. [Varlet 2000]

A stratégiának a tömegközlekedésen túlmutató elemei azzal a jelenséggel kapcsolatosak, hogy az utóbbi évtizedekben folyamatosan tágulnak az agglomerációs

⁸ Bécsben például, az 1990-es évek második felében, divat lett éves „BKV”-bérletet venni. A bécsi utasforgalom látványos növekedésében szerepet játszott a különböző kedvezményeket nyújtó éves bérlet bevezetése. Az 5.200 schillinges bérletet 300 ezren váltották ki. A kedvezmények (pl. éttermekben vagy gépkocsi-bérlés) jelzik, hogy melyik vásárlói kört célozták meg. Ebben a körben sikk lett éves bérletet vásárolni. A bérletek 92 százalékát szokták megújítani. [Forrás: Bizottság 2001]

⁹ 1980 és 2000 között 28 trinóm épült ki Nyugat-Európában: közülük 10 teljes (Genf, Zürich, Frankfurt, Amszterdam, Brüsszel, Köln, Hannover, Koppenhága, valamint Lyon és Párizs), 18 pedig ún. részleges trinóm (pl. London, Róma, Milánó, Barcelona, Madrid stb.), ami azt jelenti, hogy hiányzik a reptér megfelelő vasúti összeköttetése a vidékkel és/vagy a nagyvárossal. [Varlet 2000]

övezetek („urban sprawl”). A földhasználatban bekövetkezett változás, a lazább településszerkezet jelentősen rontja a tömegközlekedési ágak hatékonyságát, hiszen viszonylag kevesebb utast kell viszonylag nagyobb távolságra elszállítani. A problémára az igazi válaszokat a várostervezés (beépítettség), a gazdaságpolitika (ipari parkok, kereskedelmi övezetek) és a közlekedésfejlesztés megfelelő összehangolása hozhatja meg, s az is csak hosszabb távon.

A legfontosabb feladat természetesen – mindenféle tiltást és restriktív intézkedést megelőzően – a tömegközlekedés megfelelő színvonalra történő fölfejlesztése. A cél nem az autóközlekedés lehetetlenné tétele, hanem az autó irracionális használatának a visszaszorítása. Napjaink motorizált társadalma csak akkor fogja az autó helyett a tömegközlekedést választani, ha annak színvonala (elérhetősége, gyakorisága, pontossága, sebessége, megbízhatósága, tisztasága stb.) messzemenően kárpótolja azért a kényelmetlenségért, hogy nem ajtótól-ajtóig és nem egyedül utazik.

3.2. EU-szabályozás

A szektorban alkalmazott politikák európai szintű összehangolását EU-jogszabályok biztosítják. Eredendően, az EU egységes piacán érvényesülő alapvető szabadságjogok - a személyek, az áruk, a szolgáltatások és a tőke korlátozásmentes áramlása - a tömegközlekedésre is érvényesek. Ebben a szektorban, a szabadság elsősorban a személyfuvarozó vállalatok létrehozása és működtetése (a tömegközlekedési szolgáltatás nyújtása) vonatkozásában értelmezhető.

Európai jogszabályok határozzák meg azt is, hogy az állami támogatás mely fajtái alkalmazhatók, és hogy mikor kell a szolgáltatásra európai szinten tendert kiírni. Ez utóbbi tekintetében, az európai jog ugyan viszonylag egyértelmű útmutatást ad: a közületi szubvencióval járó közszolgálati szerződéseket európai szinten kell megtenderezetni. Ugyanakkor az EU jogszabály (EC Regulation 1191/69) ide vonatkozó cikkelye (Art. 14) nem fogalmaz eléggé világosan arról, hogy mikor kell egy tömegközlekedési szolgáltatásra kötött szerződést közszolgálati szerződésnek tekinteni - ekkor kötelező az európai tenderkiírás -, és mikor kell azt közszolgálati koncesszióknak tekinteni - ekkor nincs európai tenderkiírási kötelezettség.¹⁰ Az említett fogalmak, az egyes tagországok nemzeti jogába eltérő felfogásban kerültek átvételre, s így gyakorlatilag nem beszélhetünk egységes európai jogértelmezésről.

A Bizottság a 2000. év folyamán több módosító ajánlást is megfogalmazott annak érdekében, hogy egységesíteni lehessen a piacra jutásra és a közületi támogatá-

¹⁰ A Bizottság értelmezésében közszolgálati koncesszióról akkor beszélhetünk, ha a szolgáltató - bár az adott járatra monopoljogot szerzett – de ő viseli a kereskedelmi kockázatot, és ennek megfelelően szabadon növelheti a szolgáltatás mennyiségét, minőségét és árát.

sokra vonatkozó európai előírásokat. Az ajánlások közül a legfontosabbak a következők:

- A piacra jutási előírásokat európai szinten kell harmonizálni.
- Amennyiben a leendő szolgáltató kizárólagossági jogot kap, és/vagy bizonyos közérdekű kötelezettségek teljesítése fejében bármiféle pénzügyi kompenzációban részesül, úgy a szerződést közszolgálati szerződésnek kell minősíteni, és a koncesszióra európai tendert kell kiírni.

Ezek a javaslatok egyelőre még nem emelkedtek törvényerőre, de egyértelműen jelzik az európai szabályozás várható alakulásának az irányait.

A skandináv országok az Unió „jó tanulói” közé tartoznak, abban az értelemben, hogy a közlekedési piacuk szabályozását illetően - Dánia és Svédország 1991-től, Finnország pedig 1996-tól kezdődően -, folyamatosan megfelelnek az érvényben lévő európai jogszabályainak, sőt még a Bizottság napirenden lévő ajánlásainak is. A tartományi és városi önkormányzatok mindenhol felhatalmazták a helyi közlekedési felügyeletet, hogy versenytárgyalás keretében értékesítse a tömegközlekedési járatokat, és közszolgálati szerződést kössön a tenderek győzteseivel.

A tömegközlekedési szolgáltatások terén, a piaci verseny megjelenése pozitív változásokat indukált a skandináv országok mindegyikében. Csökkentek a költségek, nőtt az utasforgalom és javult a szolgáltatások minősége. Ugyanakkor, megnőtt az oligopol piac kialakulásának a veszélye. A liberalizáció kezdete óta Svédországban és Dániában, valamint Finnország jelentős részén nőtt a nagyobb szolgáltatók súlya, míg a közepes vállalkozásoké csökkent. A tömegközlekedési szolgáltatók száma, különösen Dániában, megtizedelődött.

3.3. Brit dereguláció

Nagy-Britanniában, a városi és a távolsági buszközlekedésben jelentős változást hozott a thatcher-i időszak ultra-liberális gazdaságpolitikája. Tény, hogy a 70-es évek folyamán, a buszközlekedés jelentős és egyre növekvő mértékű állami támogatásra szorult. Miközben az utasforgalom 28 százalékkal csökkent, a szubvencionálási igény több mint a duplájára nőtt. A szakmai viták során két alternatíva kínálkozott: a teljes dereguláció, vagy a hatóság és a szolgáltató közötti szerződéses viszonyon alapuló, s a piac elnyerésére kiírt tender révén megvalósuló korlátozott verseny. Ez utóbbi ellen azonban a kormány tanácsadói a következő érveket hozták fel:

- az ellátási kötelettség túlzott védeltséget eredményez,
- a monopolhelyezettel vissza lehet élni,
- a koncesszió odaítélésének kritériumai nem mindig világosak,

bürokratikus szabályozást feltételez.

Ebben az időben a szakmai viták politikai felhangokat is kaptak, mert az 1981-es önkormányzati választások során egy sor nagyváros az ellenzéki Munkáspárt kezébe került. Egyre jobban kiéleződtek az ellentétek a nagyvárosi (agglomerációs) tanácsok és a kormány között, ami végül a tanácsok feloszlásához vezetett. Erre a sorsra jutott 1986-ban a Nagy-Londoni Tanács is.

A konzervatív kormány végül felemás megoldást választott. Az 1985-ös Közlekedési Törvény előírta a nagy-londoni régión kívüli országrészen a buszközlekedés deregulációját. A törvény lehetővé tette, hogy bármely, engedéllyel rendelkező vállalkozás bárhol és bármikor buszjáratot indítson. A szolgáltató maga határozhatott az útvonalról, a menetrendről, a jegyárról és az alkalmazott járműről. A megbízott jogköreiből mindössze annyi maradt, hogy - biztonsági és/vagy zsúfoltsági okokra hivatkozva - a buszokat bizonyos utcákból kitiltsa.

Megszűnt a köztulajdonú buszvállalatoknak a szubvenciókkal kapcsolatos előjoga, ami azt jelentette, hogy a továbbiakban a privát szolgáltatókkal egyenrangú partnerekként vehettek részt a tendereken. Ez oda vezetett, hogy a vidéki országrészben ma már a buszjáratok 85 százaléka piaci alapon működik:

a szolgáltatók a saját kockázatukra tevékenykednek,
nem kapnak semmiféle szubvenciót,
és nincsenek szerződéses viszonyban a helyi hatóságokkal.

A konzervatív kormány a túlságosan nagy politikai kockázat miatt, a londoni buszközlekedést „kihagyta” az 1985-ös deregulációból. A járatok bérletbe adása mindazonáltal még abban az évben megkezdődött. Ma már minden járat szerződéses alapon működik. A koncessziók általában 5 évre szólnak.

A busz-szolgáltatás gazdasági feltételrendszerében bekövetkezett változások azt eredményezték, hogy bár csökkentek a költségek és a közületi szubvenciók, de nőtt a szolgáltatás ára, és – főként vidéken – visszaesett a szolgáltatás színvonala is. Az ipari struktúrát illetően – bár a deregulációt forszírozó szakértők jelentős része a közép- és kisvállalkozásoktól várta a verseny megélénkülését – a koncentrációs folyamat tovább erősödött. A piac több mint 50 százalékát a három legnagyobb cég (First Group, Stagecoach, Arriva) uralja, a középvállalatok részesedése 15, a legkisebbeké 32 százalékos.

A vidéki buszközlekedésben véghezvitt dereguláció két lényeges ponton bukott meg: egyrészt, nem tudta megállítani az utazóközönség apadását, másrészt – a legforgalmasabb nagyvárosok kivételével – nem teremtett igazi, többszereplős versenypiacot. Ezzel szemben, a Londonban, a korlátok közé szorított verseny körülményei között, minden tekintetben pozitív változások történtek.

A legutóbbi néhány évben, a munkáspárti kormány megpróbál kontrolálhatóbb és összehangolhatóbb viszonyokat teremteni a vidéki országrészben is. A feladat nem egyszerű, hiszen a különböző közlekedési ágak (busz, metró, vasút stb.) eltérő módon lettek privatizálva, különböző feltételeket és kötelezettségeket tartalmazó privatizációs szerződések születtek. Az ármegállapítás hol a város, hol a szolgáltató jogositványa. Általában elmondható, hogy ahol az érdekegyeztetésbe magáncégeket is be kell vonni, a megegyezés mindig nehezebb, mert a privát oldalnak kereskedelmi érdekei vannak. Márpedig, Nagy-Britanniában a magán szektor kikerülhetetlen. Ebbe a folyamatba tartozik az agglomerációs tanácsok újjászervezése, a közlekedési egyesületek fölállítása, valamint az ún. Quality Partnership. Ez utóbbi azt jelenti, hogy a helyi buszcég szerződést köt az önkormányzattal, melyben bizonyos, magas minőségi standardoknak megfelelő szolgáltatásra vállal kötelezettséget.

London ügyeit a Blair-kormány is kénytelen külön kezelni. 1998-ban referendum révén elérték, hogy újra fölálljon a Nagy-Londoni Tanács, amelynek élére a londoniak – történelmük során először – közvetlen szavazással választottak polgármestert. A polgármester felel Nagy-London integrált közlekedési stratégiájának kidolgozásáért és megvalósításáért, melyről a Közgyűléssel, a TfL-lel (a londoni közlekedés-felügyelettel), a londoni kerületekkel és egyéb szervezetekkel konzultál.

A polgármester stratégiája szerint, a zsúfoltságot és a vele járó problémákat a tömegközlekedés gyorsított fejlesztésével kell enyhíteni. Ennek keretében 10 év alatt 25 milliárd fontot szándékoznak beruházásra költeni, amiből 10 milliárdot a magánszféra állna. Az összeg egy részéből a londoni földalatti és busz-szolgáltatás kapacitását 10 év alatt 40-40 százalékkal tervezik növelni. Central London forgalmát behajtási díj bevezetésével tervezik csökkenteni. A rezidensek 90 százalékos kedvezményt kapnának. A korlátozás életbeléptetésével párhuzamosan mérséklék a tömegközlekedési tarifákat (pl. 70 penny-s buszjegy).

A földalattit (LUL) jelenleg a minisztérium üzemelteti, de a felügyeleti jogkörnek rövidesen át kell kerülnie a TfL-hez. Előbb azonban megoldást szeretnének találni az infrastruktúra modernizálásának finanszírozására. A minisztériumban kidolgoztak egy ún. PPP-modellen¹¹ alapuló tervet, mely szerint a működtetés és a jegyárusítás a LUL felelőssége maradna, míg az állóeszközök modernizálása, felújítása és karbantartása magáncégeknek lenne a feladata. A minisztérium terve azonban nem illik bele a polgármester elképzeléseibe. A tervvel az a baj, hogy három részben értékesítené a hálózattal kapcsolatos feladatokat, és a polgármester nem szeretné, ha megismétlődnének a nemzeti vasúttársaság privatizációjánál elkövetett hibák.

¹¹ PPP = Public Private Partnership, azaz köz- és magánszféra együttműködésén alapuló vegyesfinanszírozás.

Megemlítené még, hogy az ún. PFI (Public Finance Initiative = magánfinanszírozási kezdeményezés) nevet viselő program keretében, már több projekt is sikeresen útnak indult. 1995-ben a LUL 400 millió fontos, 20 évre szóló szerződést kötött a GEC/Alstom-mal 106 darab metrókocsi leszállítására és karbantartására. Hasonló megállapodás született 1998-ban a Seeboard Powerlink-vel a LUL magasfeszültségű vezetékhálójának a működtetésére, felújítására és karbantartására. Ugyanezt a sémát követi a *Prestige*-projekt, mely a földalatti és a buszközlekedés integrált jegy- és jegykiadó-rendszerét hivatott megújítani.

Látni kell, hogy ezek a projektek egytől-egyig azt célozzák, hogy áthidalható legyen a (gyakorlatilag mindenkori) kormány tervei és pénzügyi lehetőségei közötti szakadék. Míg a buszjáratok viszonylag önfenntartók – azaz a kiadások 70 százaléka operatív költség, a buszokat a cégek általában lízingelik, és a jegyárból ki tudják termelni a hasznukat -, addig a kiépített pályához kötött (vasúti, villamos, metró stb.) közlekedési módok esetén a tőkeköltség a meghatározó. A nagyobb fejlesztések néhány év alatti végrehajtásához még az olyan gazdag városok sem rendelkeznek elegendő forrással, mint London. Ezért a költségeket megpróbálják hosszú évekre elosztani. Más kérdés, hogy az adófizetők így valószínűleg összességében többet költenek a fejlesztésekre, de legalább hamarabb is élvezik a gyümölcsét.

3.4. Francia módszer

Bár Franciaország – történelmi hagyományai alapján – központosított államrendezkedéséről híres, az utóbbi 20 évben jelentős változások történtek ezen a téren. Az 1982 március 2-i, ún. *Decentralizációs Törvény* három helyi igazgatási szintet határozott meg (régió, megye, település), amelyekhez mindjárt hatásköröket is rendelt. A törvény az egyes önkormányzati szintek feladatainak a kiosztásakor két elvet követett:

- egyrészt, a szintek között nincs hierarchikus kapcsolat, azaz a felsőbb szintnek nem lehet beleszólása az alsóbb szint ügyeibe;
- másrészt, egy-egy feladat *en bloc* kapcsolódik egy adott szinthez – azaz pl. a hulladékkezelés a települések feladata, és csak a településeké; vagyis nincs olyan része, amiért pl. a megye vagy a régió lenne a felelős.

Az egyes közigazgatási szinteknek a közlekedéssel kapcsolatos feladatait külön jogszabály, az 1982 decemberében elfogadott Közlekedési Törvény (LOTI) határozta meg. A LOTI a tömegközlekedéssel kapcsolatos jogköröket a felhasználásnak megfelelő szintekre osztotta szét:

- a települések a városi tömegközlekedés biztosításáért felelnek,

- a megyék a megyei távolsági buszközlekedés felelősei, melynek két fő területe: az iskolabusz-járatok és a kis távolságú intercity-járatok,
- a régiók működtetik a regionális városközi buszjáratokat.

A LOTI-val az állam nem csak jogokat delegált az alsóbb közigazgatási szintekhez, hanem a feladatok elvégzéséhez szükséges pénzről is gondoskodott. A régiók és a megyék költségvetését – kötelezettségeikkel arányosan – megemelték. A városoknak lehetőségük nyílt arra, hogy új helyi adót (VT = verement transport, azaz közlekedési járulékot) vessenek ki a tömegközlekedés finanszírozása érdekében. A VT bevezetéséhez a törvény feltételül szabta az ún. „PTU” (périmetre du transport urbain = azaz városi közlekedési kerület) kijelölését, ami nem csupán az adó által érintett terület földrajzi behatárolását jelentette, hanem egyben egy koherens közlekedési rendszer alapját is képezte. A VT-t a PTU-ben működő vállalkozóknak kell megfizetniük. A VT alapja a dolgozók nettó bére. Az elv az, hogy mivel az utazások jelentős része a munkahely és az otthon között bonyolódik, és a járatok útvonalának kijelölésekor fontos szempont a nagyobb létszámot foglalkoztató cégek elhelyezkedése, a tömegközlekedés finanszírozásába azoknak kell beszállniuk, akik az általa nyújtott előnyökből profitálnak.

Nagy-Britanniához hasonlóan Franciaországban is jelentős különbség van a főváros és a vidék között, a tömegközlekedés szervezését illetően. Míg Párizsban és környékén monopolhelyzetű szolgáltatókat találunk, addig a vidéki agglomerációkban ellenőrzött versenypiac jött létre. A vidéki városok közlekedési hatásai a tömegközlekedés működtetésével kapcsolatban két megoldás közül választhatnak:

- vagy maguk biztosítják a szolgáltatást egy önkormányzati közszolgálati vállalat révén (*régie*),
- vagy a feladattal egy külső (magán vagy vegyes tulajdonú) vállalkozást bíznak meg. Ez utóbbi esetben (1993 óta) a hatóság köteles nyílt versenytárgyalást hirdetni, - amelyre, a projektek mérete miatt, gyakran európai szinten kerül sor.

A tendereztetés a francia vidéken is oligopolisztikus tendenciához vezetett. Míg a 80-as évek végén - sok kisebb szolgáltató mellett - még 13 nagyobb cég volt jelen a piacon, addig a különböző fúziók és felvásárlások nyomán, ma már csupán négy nagyobb csoport (Keolis, Transdev, Connex, Verney) maradt versenyben. A francia városi koncessziók sajátossága, hogy többnyire a teljes - azaz összes közlekedési módot (busz, villamos, metró stb.) magában foglaló - hálózatra írják ki őket. Ez egyúttal arra nézve is garanciát jelent, hogy a városokban (pontosabban a PTU-kön belül) a különböző közlekedési módok megfelelően össze legyenek hangolva.

Az intermodalitás problémáját azonban mégsem sikerült megoldani. A PTU-k, vagyis a városi közlekedési kerületek határát többnyire a 80-as évek közepe táján

jelölték ki. Az azóta eltelt 10-15 év alatt pedig teljesen anakronisztikussá váltak. Franciaországban 36.700 települési önkormányzat van, s mivel a városi tömegközlekedés szervezése mindenhol a helyi hatóság ügye, igen nehéz integrált közlekedési rendszert létrehozni. Az önkormányzatok általában nem szívesen mondanak le a jogaikról (illetve a jogokkal járó állami juttatásokról), és nem szívesen alkalmazkodnak más településekhez. Ez főként a nagyvárosok körzetében okoz problémát, ahol a kisebb települések önkormányzatai nincsenek egy „súlycsoportban” a naggyal, s a kellő bizalom hiányában nehezebb a koordináció.

Ezek után nem meglepő, ha a probléma megoldására a legfelsőbb közigazgatási szintről, a kormány részéről történtek próbálkozások. Az első változást az 1996-os ún. Levegő Törvény (*Loi sur l'air*) hozta, amely minden 100 ezresnél nagyobb városnak előírta hosszú távú közlekedési terv kidolgozását. A második jelentős változást egy 1999-es törvény (*Loi Chevènement*) hozta, mely az azonos a nagyobb (2-300 ezres) agglomerációhoz tartozó önkormányzatokat arra ösztönözte, hogy egyesüljenek közös igazgatás alatt. Az új egység neve: városközösség (*communauté urbaine*), mely közösen szervezi az olyan fontos ügyeket, mint a közlekedés, a földhasználat, a hulladékkezelés stb. A törvény mégis átütő sikert hozott. Két év alatt 90 városközösség alakult országszerte. Az ösztönzés legfőbb eszköze ugyanis: a pénz volt. A törvény a szokásos állami támogatás kétszeresét helyezte kilátásba a városközösséget létrehozó önkormányzatok részére. A harmadik változást egy 2000 decemberében megszavazott törvény hozta, amely lehetővé teszi a különböző közlekedési kerületek (PTU-k) élén álló közlekedési felügyeletek részére, hogy a szolgáltatásaik összehangolása érdekében közlekedési egyesületbe tömörüljenek. Optimális esetben, az egyesület munkájában a regionális és a megyei közlekedési hatóságok is részt vesznek. Az egyesület résztvevőinek össze kell hangolniuk közlekedési hálózataik működését, ami:

- közös menetrendet,
- integrált utastájékoztatást,
- integrált jegyrendszert,
- valamint: az átszállások térbeli és időbeli koordinálását jelenti.

A törvény az egyesületeknek megengedi, hogy az egyes PTU-k közötti területen is kivessék a közlekedési adót (a VT-t), igaz az eredetnél jóval kisebb kulccsal.

A 11 millió lakosú párizsi régióban 8 megye (köztük a megyei jogú főváros) és 1.281 település található. A regionális, megyei és települési önkormányzatokon kívül, a terület közlekedésének alakulásában szerepet játszik még az állam (közlekedés, pénzügy, belügy), 98 szolgáltató (SNCF, RATP, a párizsi BKV, és 96 kisebb buszcég), az RFF (a francia vasúti pályák kezelője) és a STIF (Syndicat des Transports d'Ile-de-France), mely utóbbi a párizsi régió közlekedési felügyelete. Az említett tömegközlekedési cégekben két dolog közös:

tarifa-közösségben működnek (a jegyárakról a STIF dönt),
és az általuk üzemeltetett járatokra nézve monopoljoggal rendelkeznek.

Működési költségeiket az utazóközönség (29,6%), a munkaadók (42,4%) és az adófizetők (28%) állják. A párizsi közlekedésselátó felületnek az SNCF-fel és az RATP-vel való szerződéses viszony 2000-ben megváltozott. 1999 végéig, a rendszer úgy működött, hogy a STIF minden év végén kifizette a két cég valós, számlákkal alátámasztott hiányát. Az új rendszerben a STIF a két, monopolhelyzetben lévő szolgáltatóval 4 évre (azaz a 2000-2003 közötti időszakra) szóló szerződést kötött, amelybe már bizonyos – a szerződött szolgáltatás mennyiségi és minőségi paramétereire, valamint az utasforgalom nagyságára vonatkozó - érdekeltségi elemek is kerültek.

A STIF, a jövőben, valószínűleg nagyobb szerepet fog játszani a szolgáltatások színvonalának alakulásában, mert az új vonalakra várhatóan bevezetik a vidéken sikerrel alkalmazott versenyeztetés. A meglévő járatok esetében azonban még egy ideig biztosan fennmaradnak az állami, illetve magánmonopóliumok. Az európai szabályozással kapcsolatban ugyanis olyan jellegű kompromisszum látszik kibontakozni, amely meghagyná az önkormányzati vállalatokat, de megtiltaná nekik, hogy más városokban is szolgáltatthassanak. Ennek fényében különösen érdekes a 2000-es közlekedési törvény azon rendelkezése, mely az oligopolisztikus tendenciákra hivatkozva, megengedi az RATP-nek, hogy vidéken, sőt külföldön is indulhasson tendereken.

3.5. Városi közlekedés, integráció és intermodalitás Németországban

Németországban, a helyi tömegközlekedés megszervezése mindig is a települések dolga volt. A legelterjedtebb forma az ún. *Stadtwerke* (városi közművek), mely az önkormányzat tulajdonában lévő, kereskedelmi jogú vállalat, és a tömegközlekedési szolgáltatás mellett a gáz- és áramellátást is biztosítja. Ez a megoldás lehetővé teszi a cég különböző tevékenységei között a forrásátcsoportosítást: az energiaszolgáltatás nyereségéből fedezni lehet a tömegközlekedés veszteségét, ami egyúttal komoly adómegettakarítást is jelent a vállalatnak. Más kérdés, hogy ebben a formában a tömegközlekedés igen sok pénzébe kerül az adófizetőknek, mert a szolgáltatót semmi sem kényszeríti költségtakarékos működésre.

A német városokban a tömegközlekedési vállalatok – legyenek azok *Stadtwerke*-k vagy privát szolgáltatók – örök időkre szóló monopoljoggal rendelkeznek. Mindazonáltal, a monopolhelyzetű szolgáltatók igen magas szinten üzik tevékenységüket. Ráadásul, a különböző közlekedési módok összehangolt rendszerben működnek. Az intermodalitás terén a német közlekedési modell példaértékű.

A tömegközlekedési módok közötti összhangot, a nagyobb agglomerációk környékén – általában a városias jellegű régiónál nagyobb területet lefedő - ún. közlekedési szövetségek (*Verkehrsverbund*) hivatottak biztosítani. Amikor a szövetség tagjai között csak szolgáltató cégeket találunk, az együttműködés általában nem terjed ki egyébre, mint egyszerű tarifaközösség létrehozására. A szövetségek többsége azonban ennél tovább megy, és valódi közlekedési felügyeletként funkcionál. Feladataik közé tartozik (az integrált jegyrendszer megteremtésén túlmenően):

- a kínálat kialakítása és tervezése,
- a különböző közlekedési módok kínálatának összehangolása (átszállások térbeli és időbeli összehangolása),
- a szolgáltatók egységes megjelenésének (image, design, egyenruhák stb.) a biztosítása,
- a P+R parkolók menedzselése,
- s végül, hosszú távú közlekedési tervek kidolgozása az önkormányzatok részére.

A közlekedési szövetségek a felhasználó szempontjából azt garantálják, hogy az utas egyazon jeggyel a különböző közlekedési eszközök egész láncolatát használhatja, anélkül hogy túl sokat kellene várakoznia, illetve gyalognia az átszállások során.

A kisebb európai országok, általában a brit, a francia és a német modell valamilyen, helyi viszonyokhoz igazított keverékét valósítják meg.

4. TANULSÁGOK A MAGYAR HÁLÓZATFEJLESZTÉSI STRATÉGIA SZÁMÁRA

Magyarország vonatkozásában a közlekedési hálózat emlegetésekor általában két országos hálózatra gondolunk: a közúthálózatra és a vasúthálózatra. A belföldi légi közlekedés az ország kis mérete és Budapest centrális elhelyezkedése miatt, a vízi forgalom pedig a hajóutak és a hajópark állapota miatt marginális jelentőségű.¹² Ezenkívül eszünkbe jut még a budapesti és a főváros környéki közlekedési rendszer, esetleg néhány vidéki városnak a növekvő forgalomból adódó kényes közlekedési helyzete.

¹² Ez azonban nem jelenti azt, hogy ennek mindig így kell maradnia. Csak egy példa: Magyarországon a legtöbb folyó gyakorlatilag hasznosítatlanul átfolyik. A hasznosítás többirányú is lehetne (pl. energiatermelés, öntözés, árvízvédelem, turizmus stb.), a különböző területek érdekeit azonban össze kellene egyeztetni. A nagyobb folyók közét például rácsszerű csatornahálózattal lehetne kitölteni. Az eredmény: nagyobb párolgás - ami kellemesebbé tenné az aszályra hajlamos területek éghajlatát [Buday-Sántha 2002] -, az öntözhető földek arányának ugrásszerű növekedése - ami a természetlagok évenkénti ingadozását egy, a mainál magasabb szinten ellapítaná -, a vízi közlekedés legalább a turizmust kiszolgáló ágának a fellendülése stb.

A közlekedési hálózatok fejlesztésére vonatkozó stratégia kidolgozásakor általában két kérdést érdemes vizsgálni:

- hogyan épüljön fel az adott hálózat,
- hogyan kapcsolódjanak az adott hálózat elemei egymáshoz, illetve más hálózatok elemeihez.

Egy olyan országban:

- amely egyrészt nála fejlettebb országok közösségéhez szeretne csatlakozni, s az infrastruktúra terén több évtizedes lemaradásban van,
- másrészt, ahol viszonylag kevés az infrastruktúra fejlesztésére mozgósítható pénz,

ott nyilvánvalóan szükség van egy országos tervre, amelyben világosan megfogalmazzák, hogy milyen igényt milyen közlekedési eszközzel (vasút, busz, autó stb.) célszerű kielégíteni. Ily módon elkerülhető, hogy párhuzamosságok alakuljanak ki, ami kidobott pénz, hiszen az infrastruktúra igen drága dolog, s minden mást is megdrágít.¹³

Például:

- a nagyobb távolságra (>100 km) történő utazás esetén célszerű a vasúti közlekedést preferálni; ehhez természetesen az kell, hogy vasúton kényelmesebben, gyorsabban és olcsóbban el lehessen jutni a célállomásra, mint közúton (busszal vagy autóval). Ez csak úgy lehetséges, ha:
 - egyrészt az országos vasúthálózat fejlesztése prioritást élvez az országos közúthálózat fejlesztésével szemben,
 - másrészt meg van oldva a vasútállomások megközelíthetősége (tömegközlekedéssel, azaz pl. merőleges irányú buszos ráhordással [*halgerinc a vasút és a szálkák a buszjáratok*] és/vagy magánközlekedéssel¹⁴);
- kisebb, de nagyvárosi szakaszt is magában foglaló - jellemzően munkahelyre és iskolába járás, illetve ügyintézési, gyógykezelési célú - utazás esetén célszerű a helyi illetve elővárosi tömegközlekedést előnyben részesíteni, amihez kedvező feltételeket teremthet, ha az agglomerációs övezet szolgáltatói összehangolják a

¹³ Köztudott, hogy a fejlett országokban részben azért magasabb az árszínvonal, mert rengeteg fix infrastruktúra van kiépítve (utak, hidak, alagutak, járdák, rámpák stb.), aminek a karbantartási költségeit az árucikkek árában kell megfizetni.

¹⁴ Ez utóbbi esetben szükség van autók és kerékpárok megfelelő őrzését biztosító parkolói kapacitások kiépítésére (P+R).

tevékenységüket, megteremtik a térben és időben egyaránt gyors átszállások lehetőségét, és tarifaszövetséget hoznak létre egymással;

- hétvégi és szabadidős programok, nyaralás, rokonlátogatás és nagyobb - élelmiszerekre és háztartási vegyi árura koncentrálódó, vagyis cipeléssel járó - bevásárlás esetén pedig a magánautó lép előtérbe, amelyhez megfelelő kistérségi (önkormányzati, megyei), regionális illetve országos közúthálózat szükségeltetik.

Természetesen egészen más logika alapján is föl lehet építeni egy közlekedési rendszert. Lehet azt mondani, hogy az emberi szabadságjogokhoz a XXI. században hozzátartozik az, hogy a magánautót bármilyen céllal, bárhol használni lehessen. Ebben az esetben a közlekedésfejlesztési stratégia első helyén nyilvánvalóan az országos gyorsforgalmi közúthálózat mielőbbi kiépítése szerepel.¹⁵

Jelen dolgozat természetesen nem tekintheti feladatának a magyar stratégia átfogó bírálatát. Ugyanakkor, amikor megpróbáljuk összefoglalni a nyugat-európai gyakorlat alapján Magyarország számára levonható tanulságokat – kidomborítva a követendőnek tartott, pozitív példákat -, akkor nem tehetünk úgy, mintha ignorálnánk a hazai stratégiára vonatkozó, hozzáférhető dokumentumokat, és az abban foglaltakat. [www.gki.hu (1) (2), Udvari 2003 és Zsolnay 2003, lásd: Forrásjegyzék] *[Az aktuális magyar közlekedéspolitikának a dolgozat első verziójában szereplő kritikáját, illetve annak szükségeltett változatát lásd a Melléklet-II.-ben.]*

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 munkába és iskolába járásra, ügyintézéshez és általában olyan célra, amelyhez korábban a tömegközlekedést vették igénybe.

Az 1000 lakosra jutó személygépkocsik száma folyamatosan növekszik. Az EU-tagországokban ez a mutató ma kb. 450-500 körül alakul, – az autózást komolyabban megadóztató országokban (azonos GDP mellett) viszonylag kisebb, az alacsonyabb adószintű országokban pedig nagyobb.¹⁶ Magyarországon – igen magas adószint

¹⁵ A fiatal demokráciákban egy effajta stratégia általában találkozik a gyorsan megizmosodó és türelmetlen új elit mobilitási igényeivel, ezért az új infrastruktúra először a legfejlettebb szomszédos országok felé épül ki.

¹⁶ Hasonló fejlettségű tagországokat tekintve, 1999-ben a magas gépjármű-adóztatást megvalósító Dániában (GDP = 23.997 €/fő) és Finnországban (20.886 €/fő) 353 illetve 408 autó jutott 1000 la-

mellett - egyelőre még nem éri el a 300-at. A nagyjából telített Észak-Amerikában 600 fölötti. A fejlődésnek tehát még van tere, miközben a zsúfoltság már ma is elviselhetetlen.

A nyugat-európai nagyvárosokban a torlódások elkerülésére több szálon futó stratégiát dolgoztak ki. A stratégia elemei a következők:

- parkolási rendszerek kidolgozása (tarifaövezetek, adók),
- a közlekedés és a területhasznosítás összehangolása,
- s végül a legfontosabb: a tömegközlekedés fejlesztése.¹⁷

A **parkolási rendszert** illetően több városban (pl. Helsinki) 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 fönntartott 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.

Hozzá kell tenni, hogy ez ideig az EU nagyvárosaiban sem sikerült tökéletes rendszert kidolgozni, pontosabban a rendszer egyes elemei még nem épültek meg. Itt elsősorban a tömegközlekedés haránt-összeköttetéseire gondolunk, amelyek a tanulmányban példaként felhozott városok közül mind Helsinkiben, mind pedig Koppenhágában jórészt hiányoznak. Ezekben a relációkban a magánautó-közlekedés primátusa megmaradt.

kosra, míg a kisebb adózású Németországban (22.463 €/fő) és Olaszországban (20.449 €/fő) 516 illetve 555. [Bizottság 2002a és 2000b]

¹⁷ Az elemek fenti sorrendje leginkább hazánkra jellemző. Magyarországon először a parkolás díjazásával megpróbálják kiszorítani (de minimum „megkopasztani”) az autósokat. Azután elkezdnek gondolkodni a koordináció szükségességén (pl. BKSZ [Budapesti Közlekedési szövetség], amelyről már 1993 óta folyik az egyeztetés). S végül, egyszer (valamikor a távoli jövőben) valószínűleg sor kerül a tömegközlekedés fejlesztésére is. Nyugat-Európában ez utóbbival kezdték. A fejlett tömegközlekedés pedig egyrészt kikényszerítette a különböző politikák, illetve közlekedési módok közötti koordinációt, másrészt lehetővé tette az autók parkolási rendszerekkel történő kiszorítását a belső városrészekből.

A közlekedési és a földhasznosítási politikák összehangolására több, hasonló irányba mutató példát találhatunk az európai agglomerációkban. Minthogy az elővárosiadás előrehaladtával egyre nagyobb távolságból ingáznak nagyvárosi munkahelyükre az emberek, több országban (pl. Dánia, Spanyolország, Németország) 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.

Itt érdemes egy pillanatra megállni, és összevetni a nyugat-európai és a magyar közgondolkodás közötti különbséget:

- Nyugat-Európában természetesnek veszik, hogy a fejlődés velejárójaként – aki megteheti – családi házba költözik.¹⁸ A családi házas övezetek jellemzően a város szélén, illetve a városhatáron kívül keresendők. 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 szolgálai inkább az elővárosiasodás káros mivoltáról beszélnek [lásd pl. Köller 2003, 38.o.], ahelyett, hogy a kitelepülők tíz- és százazezeinek igényeinek megfelelően alakítanák át a terület- és közlekedésfejlesztési elképzeléseket. Eszükbe sem jut elébe menni a várható igényeknek.¹⁹

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);

¹⁸ A kiköltözésre egyébként nem feltétlenül az anyagi jólét ad lehetőséget. Sokszor éppen az anyagiak hiánya kényszeríti rá az embert. Pl. az anyagi helyzet romlása és/vagy a belvárosi ingatlanszerzési és –fenntartási költségek emelkedése, vagy pl. a család gyarapodása esetén - az adott városban a magas árak miatt elérhetetlen – nagyobb méretű ingatlan utáni vágy stb.

¹⁹ Talán titkon abban bíznak, hogy a kitelepülők csalódni fognak az új lakhelyük szegényes infrastruktúrájában (se óvoda, se iskola, se kórház, se tömegközlekedés stb.), s idővel megindul a visszarámmlás a nagyvárosba.

- 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 (régión, megye, település) között egyrészt nincs hierarchikus kapcsolat (al- 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 francia szisztéma egyik legjelentősebb vívmánya, hogy a településeknek – a városi tömegközlekedés megszervezéséhez – joguk van helyi adót kivetni. Az ún. közlekedési illetéket (versement transport = VT) a 9 főnél többet foglalkoztató munkaadók fizetik a dolgozók nettó bére után (általában 1,00-1,80%). Ez az adó nem a városi közlekedés beruházási és működési költségeinek kb. 36-46 százalékát fedezi (1998-as adat) [Thomé 2001 + lásd a Melléklet-I. ábráját], miközben az összes franciaországi adóbevétel kevesebb mint 1 százalékát adja (1994-es felmérés). A cégek telephely-kiválasztásánál nem játszik különösebb szerepet, mint ahogyan a bérköltségekre sincs jelentős hatással [Forrás: www.eltis.org]. Mégis logikus választás volt a bevezetése, hiszen a hatékony tömegközlekedésnek a közepes és nagyobb vállalkozások jelentős haszonélvezői, így jogosan várható el tőlük, hogy hozzájáruljanak a költségekhez.

Magyarországon szó sincs az infrastruktúra-fejlesztés decentralizálásáról. A pénz túlnyomó többsége felett a mindenkori kormány diszponál. Régiók csak papíron léteznek, a megyék és a települések önerőből minimális fejlesztésre képesek. Így fordulhat elő az, hogy az aktuális magyar közlekedéspolitika szerint, az elkövetkező 10-12 évben, új közlekedési infrastrukturális kapacitások kiépítése szinte kizárólag a gyorsforgalmi közúthálózat javára képzelhető el. Több száz- és ezermilliárd forintról van szó, melyet az egész társadalom fizet. Ugyanakkor egy kellően decentralizált,

demokratikus országban talán másképpen, a helyi igényeknek jobban megfelelően költenék el a pénzt.²⁰

Fentiek tükrében igen szomorú, hogy bár a minisztériumi szakemberek látják a helyes irányt²¹, az erőltetett ütemű sztrádafejlesztésnek nincs alternatívája. Talán a politikai elit nem tartja korszerűnek a kötöttpályás közlekedési módokat, avagy talán az útépítő szakma ügyesebben lobbizik, mint a tömegközlekedéssel kapcsolatban állók.

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 - pl. skandináv, holland, német regionális vasutak, skandináv buszközlekedés, francia vidéki agglomerációk tömegközlekedése, londoni buszok 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 [lásd Melléklet-III.]. 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 versenyeseztetésben 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:

²⁰ „Mivel a rendelkezésre álló források igen korlátozottak, az autópályák építésére fordított összeget a közlekedés egyéb területeiről kell elvonni, így például a meglévő közutak karbantartásától, a tömegközlekedés működtetésétől, a vasúthálózat fenntartásától, a kerékpáros és gyalogos közlekedés feltételeinek javításától. Ennek következtében társadalmi szinten jóval nagyobb mértékben romlik az elérhetőség, mint amennyire esetleg javul az autópályák létesítésével.” [Lukács 2003]

²¹ „A hazai közlekedéspolitika okulva a fejlett európai országokban a motorizációs robbanás idején érvényesített, a közúti közlekedést előtérbe helyező politika kudarcából, azt tartja követendőnek, hogy a vasúti és a vízi szállítás részarányát tartsuk meg a Nyugat-Európában kialakultnál magasabb szinten, a tömegközlekedés részarány-csökkenési ütemét mérsékeljük, s növeljük a kombinált áru- és utasforgatás részarányát.” [Zsolnay, KÜM 2003]

- 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 (pl. 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 tarifa-integrációk, illetve az egyre inkább terjedőben 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. [Forrás: Werner 2000, Gwilliam 2001]

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 érdekei 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.

A tömegközlekedési módok közötti összhangot, a nagyobb agglomerációk környékén – általában a városias jellegű régióknál nagyobb területet lefedő - ún. közlekedési szövetségek (*Verkehrsverbund*) hivatottak biztosítani. Németországban, ma körülbelül 40-50 ilyen szövetséget találunk, melyek szervezeti felépítésükben, kompetenciájukban, valamint abban különböznek egymástól, hogy milyen módon fedezik a közlekedés fejlesztési és működési kiadásait. Ami közös bennük, az az, hogy ezek általában nem hatóságok, hanem az együttműködő hatóságok és/vagy közlekedési cégek közös vállalkozásai (kft-i).

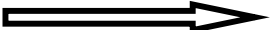
A közlekedési szövetségek a felhasználó szempontjából azt garantálják, hogy az utas egyazon jeggyel a különböző közlekedési eszközök egész láncolatát használhatja, anélkül hogy túl sokat kellene várakoznia, illetve gyalognia az átszállások során.

Fentiek tükrében a magyarországi helyzet elszomorító. A Budapesti Közlekedési Szövetség (BKSZ) létrehozása körül immár 10 éve folyik a résztvevők (MÁV, VOLÁN, BKV) közötti egyeztetés, mindenfajta eredmény nélkül. Elképzelhető, hogy a koordináció tekintetében Magyarországnak nem a német, hanem inkább a francia példát kellene követnie. Németországban a viszonylag hasonló nagyságrendű

városok könnyebben össze tudták hangolni az érdekeiket, mint Franciaországban, ahol jellemzően egy nagyvárost sok kisebb vesz körül. A franciák végül úgy oldották meg a problémát, hogy anyagilag (*adókievetési jog, kétszeres állami támogatás révén*) érdekeltté tették az önkormányzatokat, illetve a helyi közlekedési felügyeletet, hogy közös közlekedési egyesületet hozzanak létre. Magyarországon valószínűleg elkerülhetetlen, hogy az állam anyagilag is támogassa a különböző szintű koordinációt, hiszen az ily módon elköltött pénz (*gazdaságilag, a humán egészségügy és a környezet szempontjából, valamint nem utolsó sorban politikailag is*) sokszorosan megtérül, amennyiben a változások eredményeképpen jól működő, konzisztens közlekedési rendszer jön létre.

*

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, kettő között szerződéses viszony)
Koordináció		Integráció-intermodalitás (különböző politikák, hatóságok és szolgáltatók munkájának összehangolása; tarifa-integráció, közlekedési szövetség, trinóm)

FORRÁSOK:

- BAVOUX, Jean-Jacques - PIQUANT, Maximilien (2000): Les réseaux de transport entre Paris et Lyon: compétition ou coopération - Flux No. 39/40 Janvier-Juin 2000
- BAYLISS, David: Buses in Great Britain – Privatisation, Deregulation and Competition, 2000 augusztus (www.uitp.com - MOBI- hozzáféréssel).
- BEAUCIRE, Francis - EMANGARD, Pierre-Henri (2000): Un réseau et ses territoires: le tram-train d'interconnection de Karlsruhe (Allemagne) - Flux No. 41 Juillet-Septembre 2000
- BERGOUIGNOUX, Jean (2000): Services publics en réseau: perspectives de concurrence et nouvelles régulations - Flux No. 41 Juillet-Septembre 2000
- BIZOTTSÁG (2001): Trends in passenger transport in big EU cities during the 1990s (Paul Hodsontól kapott táblázatos anyag, kézirat 2001)
- BIZOTTSÁG (2002a): Taxation of passengers cars in the European Union – options for action at national and Community levels - http://europa.eu.int/comm/environment/co2/02858/sec02858_en.pdf
- BIZOTTSÁG (2002b): La situation de l'agriculture dans l'Union européenne - Rapport 2000 (Commission européenne 2002)
- CANTOS, Pedro - MAUDOS, Joachin (2000): Regulation and efficiency: the case of European railways - www.elviser.com/locate/tra
- CANZLER, Weert (1999): "Changing speed? From the private car to CashCar Sharing" Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB), Mobility Project Group, Germany – in The Danish Transport Council SPEED - A workshop on space, time and mobility, edited by Jörg Beckmann Note No. 99-05 October 1999 ISBN: 87-90037-80-4 ISSN: 0908-8571 - <http://www.trg.dk/transportraadet/pup/Nt/NT-99-05.doc>
- CERTU: La desserte ferrée des zones urbaines et périurbaines, Tome 3: en Allemagne et en Suisse, les S-Bahn (1999 március).
- CERTU: Maîtrise d'ouvrage et financement des Transports en commun en site propre – Résultats d'enquêtes auprès des autorités organisatrice de transport (1999)
- CERTU: Transport collectif urbain – Annuaire statistique '2000. (Enquêtes et analyses)
- Commissariat Général du Plan: Transport. Le prix d'une stratégie, Tome 2: l'avenir des entreprises publiques, prés. Alain Bonnafus (La Documentation Française – 1995)
- Danske Statsbaner (DSB) Annual Report 2000.
- Emlékeztető: az MTA Közlekedéstudományi Bizottság 2003 február 19-i üléséről
- EMTA (2000): Workshop of 21st Octobre 2002 in Frankfurt am Main

- GWILLIAM, Ken (2001) (World Bank): Financing Public Transport – uitp conference report, Paris 1999 (www.uitp.com - MOBI- hozzáféréssel).
- HYLÉN, Bertil (2000): VTI: Deregulation of Passenger Rail Traffic in Western Europe (Swedish National Road and Transport Institute) Public Transport International 6/2000.
- Interjú Benoît THOMÉ úrral (CERTU = Centre d'études sur réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques) 2001. október 16-án és 17-én, Lyonban.
- Interjú Johannus WESTERINK úrral (HTM) 2001. október 11-én, Hágában.
- Interjú Mohamed MEZGHANI úrral (UITP = Union International des Transports Publics) 2001 október 19-én, Brüsszelben.
- Interjú Pascal VINCENT úrral (CERTU = Centre d'études sur réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques) 2001. október 16-án és 17-én, Lyonban.
- Interjú Paul HODSON úrral (European Commission, Directorate-General for Energy and Transport) 2001. október 18-án, Brüsszelben.
- Interjú Stéphane LECLER úrral, STIF (Syndicat des transports d'Ile-de-France) 2001. október 15-én, Párizsban.
- KÖLLER, László (2003, versenyképesség - vasúti munkarész (HAVER-projekt rész tanulmánya), 2003
- La desserte ferrée des zones urbaines et périurbaines, Tome 2: en Europe, la place des compagnies non conventionnelles (CERTU – 1994 augusztus).
- LUKÁCS, András (2003): Gazdaságosak-e az autópályák? - <http://www.levego.hu/kiadvany/autopalyak.htm>
- MEADS, Richard: Use of private finance in London and the prospects for using parking and congestion charging to fund public transport investment, 1999 szeptember (www.uitp.com - MOBI- hozzáféréssel).
- MEZGHANI, Mohamed (2001): For an Integrated Policy of Urban Mobility (UITP) (2001-es, teljesen friss anyag, a szerző által 2001. október 19-én átadva).
- PASTOR, Antonio Garcia - MARTIN, Clara Zamorano (2000): Le réseau de transport de Madrid: Sources de conflits, tentatives de solutions - Flux No. 39/40 Janvier-Juin 2000
- Rapporteur (Looking ahead at the European Parliament): Public transport rapporteur is cautious (International Press Centre, Brussels 2001 Június 25-29.)
- SJ Group Annual report 2000.
- SOMAI, Miklós (2001a): A tömegközlekedés szervezése és finanszírozása Nyugat-Európában – MTA VKI, Budapest 2001, 65 p.
- SOMAI, Miklós (2001b): Tulajdonviszonyok és finanszírozás a holland közlekedési infrastruktúrában – MTA VKI 2001

STIF: Missions et organisation du Syndicat des Transport d'Ile-de-France (előadás anyaga, e-mail-en átküldve, 2001 március)

Tarification et mobilité urbaine – FOCUS-UITP, 2001 március.

THOMÉ, Benoit (2001): Local public transport organisation in France: A new deal? Presentation to the Seventh THREDBO Conference, Molde (Norway) – 2001. június.

Trends in passenger transport in big EU cities during the 1990s (Paul Hodson-tól kapott táblázatos anyag, kézirat)

UDVARI, László (2003): A vasúti reformkonceptiót megalapozó tézisek - előadás az MTA Közlekedési Albizottsága 2003. április 16-i ülésén

UITP: More attractive and economical regional transport – Regional transport and its organisation – Situation in selected countries (1999)

VARLET, Jean (2000): Dynamique des interconnections des réseaux de transport rapides en Europe: devenir et diffusion spatiale d'un concept géographique - Flux No. 41 Juillet-Septembre 2000

Városok és városi tömegközlekedési vállalatok „home-page”-ei.

WERNER, Jan (Hamburger Verkehrsverbund): The Current State of Organisation and Finance of Public Transport in Europe, 2000. április 20. (www.uitp.com - MOBIL-hozzáféréssel).

www.eltis.org (?): Transport levy on company, Strasbourg France
<http://www.eltis.org/studies/leda18.htm>

www.gkm.hu (1): "Gyorsabban az Európai Unióba", Sztráda Expressz program összhangban az Európa Tervvel

Magyar közlekedéspolitika 2003-2015, tervezet
http://www.gkm.hu/dokk/main/gkm/kozlekedes/kozlpol_nyito

www.london.gov.uk

www.optile.com

www.rff.fr

www.sncf.com

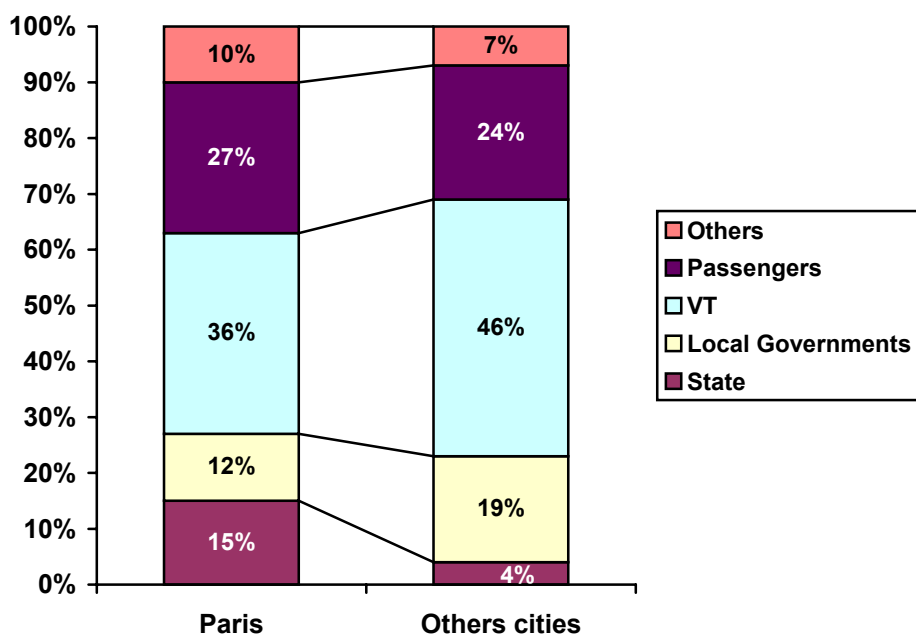
www.transportforlondon.gov.uk

ZSOLNAY, Tamás (KÜM, 2003): Közlekedés az Európai Unióban
<http://www.kum.hu/eu/magyar/Kiadvanyok/kozlek.pdf>

MELLÉKLET-I.

1. ábra.

A városi tömegközlekedési költségek (működési + beruházási) finanszírozása
Franciaországban (1998)



%	Állam	Önkormányzat	VT	Utasok	Egyéb
Párizs	15	12	36	27	10
Egyéb városok	4	19	46	24	7

Forrás: Thomé 2001

MELLÉKLET-II.

Magyarországon 2003 tavaszán, a kormánynak a közlekedési stratégiát illető elképzeléseiből a következő látható [www.gkm.hu 2003a]:

- A fenti politika eredményeképpen javulni fog az autópályával érintett térségek elérhetősége, ugyanakkor a határ menti térségekből és a határon túlról is egyre nagyobb forgalom fog a fővárosra és a főváros környéki utakra zúdulni.
- a kormány nem tekinti korszerű közlekedési eszköznek a vasutat, mert gyakorlatilag semmilyen új vonal kiépítését nem tervezi.²² Pedig a hálózathoz szinte teljesen hiányoznak a haránt elemek. A vasúthálózatra vonatkozó elképzelések kimerülnek a meglévő hálózat egy részének rehabilitációs fejlesztésében, villamosításában illetve a budapesti elővárosi vasúti szolgáltatás színvonalának emelésében. Még a törzshálózati rehabilitáció során feljavított pályákra sem terveznek 160 km/h fölötti sebességet. Ebből két dolog következik:
 - egyrészt Magyarországon nem épül ki a nyugat-európai vasúti közlekedés szinte egyedüli rentábilis ágazata, a gyorsvasúti hálózat. Minthogy a közúti gyorsforgalmi hálózat 2015-ig – a tervek szerint – szinte az egész országot lefedi, a vasút versenyképessége – a rehabilitáció ellenére – tovább fog gyengülni a magánautózással szemben²³;
 - a vasúti átjáróknál nem kötelező a szintbeli keresztezések felszámolása, ami tovább rontja a közlekedésbiztonságot.

A MÁV-val kapcsolatos kormányzati stratégia kimerül a válságmenedzselésben. Ide tartozik, hogy a döntően alacsony kihasználtságú 4000 kilométeres mellékvonalakat nem tekinti a jövőbeni optimális vállalatmérethez tartozó hálózat részének. [Udvari 2003] Az az elképzelés, miszerint a mellékvonalak fölötti közlekedési fel-

²² Kivételnek tekinthetjük a Férihegy-Nyugati pu. közötti gyorsvasútra vonatkozó elképzeléseket. Ugyanakkor tény, hogy az ilyen jellegű beruházások azon kevesek közé tartoznak, melyek a magántőke érdeklődését is felkeltik, hiszen az üzletemberek városközpontba történő transzfere általában profitábilis tevékenység. Vagyis egy ilyen projekt relatíve kevesebb állami támogatást igényelne.

²³ Az akár 140-160 km/h sebességgel közlekedő vonat – a megállások és a pályaudvarra illetve -ról való transzfer miatt – a gyakorlatban nem jelent gyorsabb eljutási módot, mint az autópályán közlekedő (130-140 km/h) magánautó. Ez hatványozottan igaz a haránt irányú közlekedéssel kapcsolatban, mivel a vasúthálózat nem bővül ilyen elemekkel, míg a közúthálózat – a tervek szerint – igen (M8, M9).

ügyeleti jogköröket decentralizálják – vagyis átadják az egyelőre csak papíron létező régióknak – csak akkor működne, ha a jogokkal együtt a vasútvonalak működtetéséhez szükséges pénzügyi forrásokat is az alsóbb közigazgatási szinthez delegálnák. Erre azonban valószínűleg nem fog sor kerülni, vagy ha igen, akkor az így átadott források nem fogják fedezni az ésszerű működtetéshez elengedhetetlen fejlesztések költségeit. A régiók nem tehetnek majd egyebet, minthogy kiárusítják a mobilizálható vagyont (pl. a vasúti ingatlanokat), és megszüntetik a szolgáltatást.²⁴

A jelenlegi magyar közlekedéshálózat-fejlesztési stratégia számos vitatható elemet tartalmaz:

Ad)1. *A jelenlegi helyzetből indul ki, anélkül, hogy vizsgálná a jelenlegi helyzethez vezető okokat.*²⁵ A vasút esetében például, a mai keresleti viszonyok kialakulásában jelentős szerepet játszott a kínálati oldal változatlansága, az egyéb közlekedési módokhoz képest egyre növekvő relatív lemaradása. Miközben a közúti közlekedés – ha lassan is –, de folyamatosan korszerűsödik (utak, hidak épülnek, megújul a járműpark), a vasúti közlekedés terén – a megfelelő beruházások elmaradása miatt – sem a közlekedés sebessége nem nőtt, sem a közlekedési eszközök cseréje nem történt meg. Ma Magyarországon zömében azok az emberek utaznak rendszeresen vasúton (beleértve a HÉV-et is), akiknek nincs más választásuk (nem képesek megfizetni a magánautózás költségeit), és közülük is jellemzően azok, akiknek valamilyen kedvezményes jegyük van. Ebben a helyzetben természetesnek tekinthetjük, hogy a viszonylag kisebb távolságra történő utazást lehetővé tevő, vidéki – azaz a fővárosi agglomerációtól eltérően kevésbé zsúfolt utakkal rendelkező – körzetekben, a vasúti mellékvonalak járatait nagyon kevesen veszik igénybe. Természetesen mindjárt más lenne a helyzet, ha ezeken a vonalakon – napszaktól függően – negyed- vagy félóránként korszerű motorvonat közlekedne, amelyre helyi buszjáratok biztosítanának meg-

²⁴ Mindez nem jelenti azt, hogy a decentralizáció ne lehetne sikeres, mert – bár a centralizáció és a decentralizáció általában azzal jár együtt, hogy közpénzek kerülnek magánzsebekbe – vannak iránymutató külföldi példák. Hollandiában a helyi érdekű vonalakról a tartományok döntenek, nemzeti tender nyomán. Két mellékvonal ma már koncesszió alapján működik: A Syntus (az NS Reizigers, a coneXXion holding és a francia Ciarne közös vállalata) Achterhoek környékét látja el, míg a Noordned (Arriva Nederland 50%, NS Reizigers (49,9%), ABN/AMRO 0,1%) Észak- és Dél-Nyugat Frízlandban, Groeningen környékén vett át néhány vonalat a nemzeti vasúttársaságtól. Mindkét cég buszjáratokat is működtet, a gördülő-állomány zömét az NS-től lízingeli, a karbantartást pedig alvállalkozókkal végezteti el. A dolgozók többsége szerteágazó munkát kell hogy ellásson: mozdonyt vezet, buszt vezet, ha kell részt vesz az utasellátásban, illetve a kisebb javítási munkákhoz is ért. A koncesszió 5+5 évre szól, azaz egyszer tender nélkül megújítható. [Somai 2001b]

²⁵ Jellemző mondat "A vasúti reformkonceptiót megalapozó tézisek" című munkából: "A vasúti társaságok tevékenységét a hazai piaci viszonyokhoz kell igazítani." [Udvari 2003]

felelő ráhordást.²⁶ Egy infrastrukturális fejlesztés ugyanis jelentős változást hozhat az utazási szokásokban, illetve új keresletet is provokálhat az adott szolgáltatás iránt.²⁷ Nem is beszélve arról, hogy milyen kedvező változást hozhat az adott térség gazdasági fejlődésében. [Érdekes módon, idehaza ezt a hatást általában az autópályákkal kapcsolatban szokták hangsúlyozni, pedig logikusan ugyanez igaz kell, hogy legyen a korszerű vasútvonalakra is.] Minthogy az alacsony kihasználtságú vasúti mellékvonalak döntően hazánk legelmaradottabb vidékein futnak, egy vasúti korszerűsítés jó alapot teremthetne az adott térségek felzárkóztatásához, a népesség helyben tartásához, új vállalkozások beindulásához.²⁸

Ad)2. *A jelenlegi helyzetből téves következtetésekre jut.* A vasúti mellékvonalak gyenge kihasználtsága, úgy tűnik, elégséges ok a fokozatos leépítésükre. Manapság mintegy a vonalfelszámolás melletti érvként emlegetik, hogy amikor a cseh MZ-motorvonatokat - a tengelyen lévő hajszáltrepedések miatt - időlegesen kivonták a forgalomból, a MÁV vezetése - bár a dolog 520 települést érintett - vonatpótló autóbuszok beállításával 16 óra leforgása alatt úrrá lett a helyzeten. Ezzel kapcsolatban két dolgot érdemes megemlíteni:

- egyrészt, a jelenlegi szolgáltatási színvonal mellett (napi néhány vonatpár), nem volt nehéz a vonatokat busszal pótolni. Egy negyed- vagy félórás ütemezésű menetrend esetén nyilván közel sem ilyen egyszerű a helyettesítés;
- másrészt, a busszal való utazás nem egyenértékű a vonatozással; legalábbis a felhasználó szempontjából a busz drágább, kényelmetlenebb, veszélyesebb, a környezet szempontjából pedig szennyezőbb, mint a vonat.²⁹

A jelenlegi helyzetből levont következtetések közül talán az a legrosszabb, hogy a tervek megvalósulása esetén, a kötöttpályás (vasúti) közlekedésből egyre többen

²⁶ Ebben az esetben pl. az idős emberek nem szorulnának az autóval rendelkező gyermekeik segítségére, vagy nem töltenék egész napjukat utazással, csak mert fel kell utazniuk a kistérségi kórházba vérvételre.

²⁷ A francia gyorsvasút (TGV), Párizs-Lyon közötti szakaszának 1981-es megnyitását követően, becslések szerint az utasok 40 százaléka új utazó volt, kb. negyede korábban személygépkocsival, harmada pedig repülővel járt. [Bavoux-Piquant 2000]

²⁸ A vasút maga is katalizátora lehetne a vállalkozásfejlesztésnek, amennyiben az általában bőségesen rendelkezésre álló vasúti ingatlanok egy részén (pl. az állomások sokszor fölösleges [értsd: többsávos] vágánykapacitásait felszámolva), a nagyobb településeken szabadidős (kulturális, sport stb.) centrumokat létesítene. Ezekből a szolgáltatásokból ugyanis ma jelentős hiány van (a szórakozáshoz Budapestre, de minimum a legközelebbi nagyvárosba kell menni), és ezek azok a célok, amelyekre a mai ember nem sajnálja a pénzét. (Azaz relatíve magasabb vasúti jegyár illetve belépőjegy esetén is sokkal jobban jár, mintha ugyanezért a szolgáltatásért messzebbre kellene utaznia.)

²⁹ Arról nem is szólva, hogy sokan fizikailag nem bírják a buszt, rosszul vannak rajta.

kényszerülnek át a közutakra (magánautóba vagy buszba), ami tovább növeli az utakon a zsúfoltságot, illetve ez utóbbi externális hatásaként, tovább rontja a közlekedésbiztonsági és az általános egészségügyi helyzetet.

Ad)3. *A jelenlegi közép- és hosszú távú tervek ignorálják a nemzetközi közlekedésfejlesztési irányzatokat* (pl. integráció, intermodalitás, trinómok), és ebből adódóan teljességgel híján vannak a korszerű - az előttünk iparosodott országok bizonyos tévutainak elkerülését lehetővé tevő -, radikálisan újszerű fejlesztési elképzeléseknek.

A közlekedési infrastruktúra-hálózatok hatékonyságát jelentősen növelné, ha eredményeket lehetne elérni az integráció és az intermodalitás terén. Minthogy az elővárosiasodás folyamata egyelőre megállíthatatlannak tűnik, ésszerű lépés lenne, ha mielőbb tető alá lehetne hozni legalább Budapest és a nagyobb vidéki városok körzetében a közlekedési szövetséget. Számtalan nyugat-európai ország (Hollandia, Németország...) példája bizonyítja, hogy az összefogás és a koordináció önmagában is sokat lendít a tömegközlekedés vonzóná tételén. Ami Magyarországon a folyamat ellen hat, az nyilvánvalóan az egyes szolgáltatók anyagi érdekeinek az ütközése. Ugyanakkor talán nem szentségtörés azt mondani, hogy amennyiben a megegyezéshez hiányzó összeg nem irreális, úgy azt a franciaországi példa alapján a munkáltatókra kivetendő adóval lehetne biztosítani. Elvégre a tömegközlekedés megfelelő működésében a gazdasági szereplők messzemenően érdekeltek. Manapság nem ritka, hogy a nagyobb cégek saját maguk szervezik a dolgozóik szállítását. Talán olcsóbb is lenne nekik bizonyos adót kifizetni, amennyiben a tömegközlekedés levonná róluk ezt a terhet.

Ami az intermodalitást illeti, közlekedési (és azon belül tarifa-) szövetség megléte esetén mindjárt egyszerűbbé válna az utazás: egy retúrjeggyel el lehetne jutni a munkahelyre és vissza. Az átszállások időbeli és térbeli lerövidítéséhez persze nem elég a menetrendeket és a tarifákat egyeztetni, általában komoly beruházásokra is szükség van (parkolók, peronok, többszintes kapcsolatok kiépítése): ezekre hosszabb távú, fokozatosan előrehaladó programot kellene kidolgozni, s valószínűleg EU-forrásokat is be lehetne vonni a megvalósításba.³⁰

Ami a trinómokat illeti: a Berlin-München-Róma-tengelytől keletre 2000-ben még egyetlen trinóm sem működött. Budapest adottságai kiválóak lennének e tekin-

³⁰ Példaképpen megemlíthetjük, hogy sokat lendítene a tömegközlekedés hatékonyságán, illetve vonzerőjén, ha az elővárosi vasutat – megfelelő modernizáció után – ráengednék a BKV villamospályáira. Pl. a szentendrei HÉV-et a 19-es, a csepelit és a ráckeveit pedig a 2-es villamos sínjeire. A pályák és a szerelvények korszerűsítése után két észak-déli irányú gyorsvasút roboghatna Pest és Buda Dunához közeli városrészeiben. A ráckevei HÉV-et Szigetszentmiklós után össze is lehetne kötni a csepelivel, ezáltal legalább 15 perccel közelebb kerülne a fővároshoz a sziget HÉV-vel érintett részének mintegy 50 ezer lakosa.

terben, csupán arra volna szükség, hogy az agglomeráció területfejlesztési és közlekedésfejlesztési politikáját megfelelően összehangolják, illetve politikai döntést hozzanak néhány sürgős infrastrukturális fejlesztési kérdésben. Ferihegytől a szolnoki vasútvonal nem esik túlságosan messze, de a körvasútsor „kijebb húzásával” négy további vonalat (köztük a miskolci, a bajait és a jászberényit) is össze lehetne kötni a reptérrel. A beruházások részben finanszírozhatók lennének a fölszabaduló budapesti körvasútsori ingatlanok értékesítésével. Másrészt, nem lenne szükség a tervezett (Ferihegy és a Nyugati pályaudvar közötti) gyorsvasútra, hiszen a vasút közvetlenül a városközpontba vinné a repülővel érkező utasokat. További ésszerű lépés lenne, ha a vonatok – brüsszeli mintára – keresztül haladnának a fővároson. Ebben az esetben a vonatok kiszolgálására elegendő lenne két kiemelt pályaudvar (pl. a Keleti és a Kelenföldi), melyek között a tervezett 4-es metró alagútjában futnának a vonatok. Metró helyett valószínűleg ún. könnyű villamosra volna szükség, csak hogy a vonatok és a BKV-szerelvények ugyanazt a sít tudják használni. A vonatok természetesen nem mennének be minden állomásra, de a Keleti és a Kelenföldi között két helyen (pl. a Kálvin téren és a Móricz Zsigmond körtéren) a vonatok is megállhatnak. Egy ilyen megoldás ugyan megdrágítaná a 4-es metró projektjét, de a többletköltség jelentős része fedezhető volna a Déli pályaudvar és a Nyugati pályaudvar privatizálásával.³¹

A Ferihegyi Reptér, a Keleti és a Kelenföldi pályaudvar fenti összekapcsolása valószínűleg jelentősen megváltoztatná az említett vasúti pályaudvarok környékét (sor kerülhetne a ma még igen lepusztult városrészek rehabilitációjára), komoly javulást hozna a regionális és a városi tömegközlekedés hatékonyságában, és általánosságban megnőne az érintett területek versenyképessége. Természetesen, e változásoknak csak akkor van esélyük a megvalósulásra, ha hiszünk a kötöttpályás közlekedés reneszánszában, korszerűségében és hatékonyságában. A vasút rehabilitálása nem jelenti feltétlenül a gyorsforgalmi közúthálózati tervek feladását. Itt és most csupán arra szerettünk volna rávilágítani, hogy társadalmilag igazságosabb és hatékonyabb volna a szűk forrásokat a tömegközlekedés preferálása mellett elkölteni, semmint a közúti – döntően egyéni - közlekedés erőltetett ütemű fejlesztését előnyben részesíteni.

³¹ Nyugat-Európában is van példa arra, hogy egy korábban működő pályaudvart – általában azt, amelyik az idők folyamán, a városfejlődés következtében túlságosan is a város központjába került – más célra hasznosítottak (pl. Orsay Múzeum Párizsban).

MELLÉKLET-III.**Tendenciák néhány európai város tömegközlekedésében, 90-es években**

Város	Vizsgált időszak	Utasok számának változása (millió fő)	Fedezeti ráta (jegyár/működési ktg.) változása (%)
<i>A szolgáltatást nem tendereztető városok:</i>			
Amszterdam	1992-1997	253-----237	23-----25
Rotterdam	1991-1997	171-----174	20-----32
Brüsszel	1991-1996	196-----213	32-----33
Bécs ^a	1991-1997	611-----699	52-----40
Berlin	1993-1998	1.021-----771	33-----40
Hamburg	1991-1997	375-----399	57-----51
Köln	1992-1998	175-----225	65-----58
München	1993-1998	431-----428	59-----51
Frankfurt	1991-1998	160-----150	48-----45
Stuttgart	1992-1998	155-----170	43-----51
Lisszabon	1991-1996	598-----489	62-----58
Porto	1990-1997	293-----246	75-----64
Barcelona	1991-1997	481-----467	49-----72
Madrid	1991-1995	899-----927	62-----64
Párizs	1991-1998	2.928-----2.941	39-----41
Dublin	1991-1997	193-----207	80-----96
Genova	1990-1997	210-----157	29-----33
Torino	1991-1995	252-----194	28-----25
Velence	1991-1996	193-----182	37-----43
<i>A szolgáltatást tendereztető városok:</i>			
Koppenhága	1992-1996	284-----349	56-----59
Helsinki	1991-1997	185-----198	40-----48
London	1991-1998	1.900-----2.133	87-----122
Lyon	1990-1997	217-----208	51-----49
Stockholm	1991-1997	547-----600	30-----43

a = A bécsi utasforgalom látványos növekedésében szerepet játszott a különböző kedvezményeket nyújtó éves bérlet bevezetése. Az 5.200 schillinges bérletet 300 ezren váltották ki. A kedvezmények (pl. éttermekben vagy gépkocsi-bérlés) jelzik, hogy melyik vásárlói kört célozták meg. Ebben a körben sikk lett éves bérletet vásárolni. A bérletek 92 százalékát szokták megújítani.

Forrás: Somai 2001a (eredeti forrás: Bizottság 2001)