

KONFERENCIA BALATONFÖLDVÁRON

A közösségi közlekedés aktuális kérdései

A KÖZLEKEDÉS HELYZETE, JÖVŐJE MAGYARORSZÁGON

A fenti címmel rendezett konferenciát Balatonföldváron, a Közúti Vendégházban a Magyar Útügyi Társaság, a KTE és a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ. Három napon keresztül 26 előadás hangzott el, amelyből elsősorban azokat mutatjuk be, amelyek érintik a közúti fuvarozó szakmát.

A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS HELYZETE ORSZÁGOS SZINTEN

Aba Botond

személyközlekedési igazgató,
KTI Nonprofit Kft.



A közösségi közlekedésben manapság a korántsem elegendő forrásokból több jut a fejlesztésre, mint az üzemeltetésre, ezért a személyfuvarozó vállalkozások folyamatosan a túlélésért küzdenek. A működési koncepciókban csak kevésbé jelenik meg az utazóközönség véleménye, mit szeretne, milyen utazási szokásaik vannak, pedig ebben a szakágazatban őket kell szolgálni.

Nem használt a szakmának a (volt) Gazdasági és Közlekedési Minisztérium közúti szakembereinek az „átstrukturálása”, mert bizonyos „ad hoc” megoldásokkal lehetett találkozni az át gondolt, hosszú távú regionális fejlesztések helyett. Új helyzetértékelés, új elemzések kellene. Újra fel kell mérni napjaink mobilitási igényeit, mert ezek folyamatosan változnak. Sőt fel kell rajzolnunk a közeli jövő igényeit is!

Viszont ahhoz, hogy a kormány egyértelműen és világosan lássa a közösségi közlekedés megoldandó problémáit, a szakmá-

nak is közös nevezőre kellene jutnia ezekben a kérdésekben. Ma még koránt sincs így. Bizonyos kérdésekben homlokegyenest ellentétesek az álláspontok, eltérnek az érdekszférák. Pedig a szűkös források felhasználása most létfontosságú, mert ha ott fejlesztünk, ahol az nem hatékony, akkor az feleslegesen visz el szellemi és beruházási kapacitásokat. El kellene dönteni, milyen fontossági sorrendet állítsunk fel, mit milyen prioritással fejlesszünk. Csak példa; választ hatunk a fizikai és anyagi elérhetőség, az eljutási idő, a komfortszíntvonal vagy a biztonság rangsorolása között.

A meglévő problémák ellenére is növekszik a magántőke és a magánfuvarozók érdeklődése a közösségi közlekedés iránt. Nem minden régióban, de általánosságban ez figyelhető meg.

A Volán-társaságok járműállományának életkora a minőségi cserék ellenére is magas, pedig ez a személyfuvarozó reláció a már bekapcsolódott magántulajdonú vállalkozásokkal együtt az ország településeinek 99,7%-ába jut el. Országos átlagban az autóbussz-állomány 30%-a 17-21 éves járművekből áll, ami el kell gondolkotassa a közlekedési politikusokat. Csakúgy, mint az a tényadat, hogy a háztartási fogyasztási mérleg szerint a közlekedési kiadások az EU 25 országának átlagában 1652 euró/fő, Magyarországon 620 euró/fő. Becslések szerint a fogyasztói és termelői árkiegészítés Magyarországon évente és fejenként 50 000 forint adóterhet jelent minden személyi és jövedelemadózóknak.

AZ EU VÁROSI KÖZLEKEDÉS-POLITIKÁJÁNAK ÖSSZHANGJA A HAZAI ELKÉPZELÉSEKKEL

Kerényi László

ügyosztályvezető, Budapesti Főpolgármesteri Hivatal,
Közlekedési Ügyosztály



Napjainkban az Európai Unió lakosságának 80%-a él városban, ami annyit jelent, hogy nő a torlódás, az utcazaj, a balesetek száma és a környezetszennyezés, tehát a városi közlekedésnek kiemelt figyelmet kell szentelni minden tagállamban.

Ami a finanszírozást illeti, a városi lakosság termeli meg a GDP 85%-át, és befektetéseket, munkahelyeket teremt. Ugyanakkor a CO-emisszió 40%-át, az egyéb szennyezések 70%-át a városi közlekedés produkálja.

A „Zöld Könyv”-et az EU Bizottsága 2007-ben adta ki a városi mobilitás jövőjéről. Ez a kiadvány tulajdonképpen vitairat, amelynek kezdeményezéseit, következtetéseit a bizottság majd figyelembe veszi a későbbi előterjesztéseiben.

Ma már tudjuk, hogy a helyi problémák globális következményekkel járnak, és azt is, hogy úgy helyi, mint regionális, nemzeti és EU-szinten össze kell hangolni az erőfeltételeket, ha fenntartható jövőt akarunk. A közigazgatási döntéseket azon a legalacsonyabb szinten kell meghozni, amely szinten a megfelelő információk rendelkezésre állnak. A végleges akcióterv a 2008-as év végére várható.

A célok és lehetőségek 6 fő csoportra oszthatók és több alcím-ben foglalhatók össze.

1. TORLÓDÁSMENTES város:

- Alternatív közlekedési módok

- vonzóbbá és biztonságossá tétel (közösségi közlekedés, kerékpár és gyaloglás integrálása, B+R) • Utazások optimalizálhatósága (intelligens forgalomirányító rendszerek)

- Parkolásmenedzsment (felszíni parkolóhelyek számának csökkentése, mélygarázsok) • Parkoláspolitikai (parkolási díjak, P+R) • Közös járműhasználat: autómegosztás („Car-sharing”) • Közös autóhasználat („Car-pooling”) • Városi útdíj • Intelligens közlekedési rendszerek (ITS) • Közterületek hatékonyabb felhasználása („Multi-use lanes”, váltakozó irányú forgalmi sávok)

2. ZÖLDEBB város:

- Euro emissziós szabványok szigorítása (zónák) • Bio- és alternatív üzemanyagok • Zajcsökkentés (zajjérkép) • Zöld beszerzések (externális költségek internalizálása) • Vezetési szokások megváltoztatása (tanfolyamok, vezető segítő elektronikus rendszerek) • Közlekedési korlátozások (sétálóutca, behajtási korlátozások, sebességkorlátozás, behajtási díj)

3. INTELLIGENS város:

- ITS rendszerek • Interoperabilitás (pl. díjszedő rendszerek) • Intelligens utastájékoztató (utazási információk)

4. AKADÁLYMENTES város:

- Mozgáskorlátozottak (fogya-tékkal élők, idősek, kisgyermekesek) közlekedésének megkönnyítése • Átjárhatóság (utazási módok és hálózati elemek között hatékony összeköttetések) • Minőségi, hatékony és hozzáférhető közösségi közlekedés (sűrű, gyors, megbízható, kényelmes) • Intermodális csomópontok • Közösségi közlekedés előnyben részesítése

5. BIZTONSÁGOS város:

- Ismeretterjesztő és tájékoztató kampányok, oktatás (pl. bukósisak viselése kerékpárosoknak) • Biztonságos infrastruktúra kialakítása (fejlesztések) • Közlekedési szabályok szigorú betartása

6. ÚJ KULTÚRA FELÉ...

- Együttműködés (új tervezési módok és eszközök, oktatás, képzés, figyelemfelkeltés) • Szakemberek továbbképzése, csereprogramok • Hosszú távú gondolkodás...

Mindezek finanszírozására több lehetőség kínálkozik:

Minden érintett járuljon hozzá a költségekhez, regionális támogatás. A felhasználók igazságos árat fizessenek. A magántőke bevonása. Parkolási díjak. Városi úthasználati díjak. Uniós források (Strukturális Alapok, Kohéziós Alap, EIB hitelek, ERFA) és CIVITAS programok. Budapesten a Környezetvédelmi Program szerint történnék intézkedések. Alapvetően a közösségi közlekedés előnyben részesítése, buszkorridorok, buszsávok létesítése és a jelzőlámpák összehangolása. Kiemelt fejlesztések zajlanak például a 4-es metró építésénél, az 1-es és 3-as villamos pályáinak hosszabításánál, amelyek EU-támogatásból is épülnek.

P+R parkolók kialakítása és zajtérkép készül a fővárosról. Készül a „Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve” című dokumentum, az „S-Bahn” koncepció, a „Zöld zóna” terv, az egységes parkolási rendszer stratégia. A cél a torlódásmentes, zöldebb, intelligens és akadálymentes főváros.

A KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG ALAKULÁSA, A TERVEZETT ÉS A FOLYAMATBAN LÉVŐ INTÉZKEDÉSEK

Dr. Lányi Péter

Gazdasági
és Közlekedési Minisztérium



Ki mit vár el a közlekedés biztonságától? Az úthasználók maximális rendőri ellenőrzést. A tervezők és a szakemberek magasabb technológiai szintet, a lehető legolcsóbban. Az EU bizottság a biztonsági szint felemelését és a növekvő forgalom mellett is csökkenő baleseti és halálozási eseteket. Magyarország a halálos áldo-

zatok éves számában még mindig az EU-átlag felett van 2,8%-kal, és az EU-elvárás ellenére nemhogy csökken a halálos áldozatok száma, hanem növekedik. Az autópályákon meghaltak számában is „Európa-bajnokok” vagyunk. Bár a 2008-as évben némi javulás már regisztrálható, de még nincs vége az évnek. Ez a helyzet intézkedéseket igényel a közlekedésirányítás és az ellenőrzés minden szintjén.

● **Léteznek és működnek, közlekedésbiztonsági programok:**

● Új Magyarországi Fejlesztési Terv • Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia • Középtávú Közlekedésbiztonsági Stratégia • Éves Közlekedésbiztonsági Akcióterv • Kormányhatározatok • Tárca-együtműködési megállapodások • Megyei (régión) biztonsági tervek • Vállalati közlekedésbiztonsági stratégiák • Egyéb: Magyar Autóklub, ÖBB, GRSP stb.

● **Az Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia Fehér Könyv pontosan behatárolja a beavatkozási területeket.**

1. Személyközlekedés fejlesztése. Közlekedési munkamegosztás, mobilitási esélyegyenlőség, gazdasági fenntarthatóság.

2. Áruszállítás fejlesztése. Munkamegosztás, környezetkímélő infrastruktúra, korszerű szállítási módok bevezetése. Intermodális logisztikai központok hatékonyságának növelése.

3. Közlekedési infrastruktúra fejlesztése. Nagyvárosi agglomerációk közösségi közlekedése, útkorszerűsítés-létesítési stratégia.

4. Horizontálisan ható tényezők. Közlekedésbiztonság növelése.

● **Az utóbbi és az idei év intézkedései:**

● **2007. év:** • Az országos főutak átkelési szakaszainak a forgalom csillapítására, a gyalogosok védelmének növelésére, a járművek sebességének csökkentésére alkalmas beavatkozások finanszírozására vonatkozó pályázaton összesen 83 önkormányzat nyert támogatást, 550 millió Ft értékben • 2008 nyarán újra kiírunk pályázatot, hasonló tartalommal, az önkor-

mányzatok részére • Lakott területen kívül 250 millió Ft értékben valósultak meg kis költségű forgalombiztonsági beavatkozások.

● **2008. év:** • További 500 millió Ft lakott területen kívüli kis költségű forgalombiztonsági célokra (nem pályázat) • További 1,5 Mrd Ft csomóponti rekonstrukciókra, ebből 800 millió Ft értékben pályázati támogatás önkormányzatok számára • Sebesség-ellenőrzés (rendőrségi sebességmérők elhelyezése az MO autópályák szektorán, május után társaságunk, mint közútkezelő, is tervezi az önálló sebességmérést) • Utoléréses balesetek (követési távolságra utaló figyelmeztetések nagyobb arányú használata, a leállósávon álló járműveknek való ütközések csökkentése (figyelemfelhívó kampány), vezetői felelősség bevezetése, automatikus forgalom-ellenőrzés (IRM) • Főutak átkelési szakaszainak fejlesztése • Balesetveszélyes csomópontok átépítése • Biztonsági menedzsment EU-direktíva bevezetése • ITS fejlesztések (CONNECT) folytatása (EASYWAY) • „Best practice”: konferenciák, tanfolyamok, kézikönyvek, együtműködések, EU-projektben való részvétel, nemzetközi szervezetekben képviselő • Biztonsági öv viselési arányának növelése (részvétel a biztonsági övre figyelmeztető kampányban, rendőri ellenőrzések segítése) • Vadelütések csökkentése (vadriasztó prizmák tesztelése, állatellenőrzési balesetek vizsgálata) • Gyalogoselutések számának csökkentése (pihenőhelyeknél az elválasztó sávban fényvédő háló építése a gyalogosok keresztirányú közlekedésének megakadályozására, leállósávon történő tartózkodás szabályainak kommunikálása) • Budapesten a jelzőlámpa-állomány mennyiségi és minőségi modernizálása, balesetveszélyes csomópontok átépítése, útfelújítások

● **Tehergépkocsi-forgalom** • A szuburbanizáció hatására megnövekedett személygépkocsi-forgalom, valamint az EU lépcsőzetes bővítése miatt erősödő nagy-

társági tehergépjármű-forgalom között konfliktushelyzet alakult ki a fővárosi agglomerációban. Kísérleti jelleggel az M1 és M3 autópályákon „tehergépkocsi-val előzni tilos” KRESZ-táblák kerültek elhelyezésre • A használati arányos díjfizetési rendszer nemkívánatos forgalomátrendező hatásának mérséklése céljából – a KRESZ 2007. évi módosítása által biztosított lehetőségnek megfelelően – területi alapú teherforgalmi korlátozás bevezetése. Kísérleti jelleggel 4 mintaprojekt („Bakony”, „Észak-Pest”, „Dél-Zala”, „Hortobágy”) 2008. évben valósul meg.

● **Sebességmenedzsment** • Emelt sebesség (110 km/h, 100 km/h) 2008. március 14-től • Az országos főúthálózat egészén – 2008. augusztus 31-i határidővel – átfogó forgalmi felülvizsgálat (veszélyt jelző táblák, belterületen: [110-] 90-70-50-[30] km/h) • A gyorsforgalmi úthálózaton jelenleg meglévő 55 sebességkorlátozás van érvényben. A figyelemfelkeltés célból elrendelt korlátozás feloldása „veszélyt jelző” táblák kihelyezésével történik meg. 2008. évben • KözOP keretén belül több 10 km hosszú egy-szerre lesznek munkaterületek. A statikus építés alatti sebességkorlátozás helyett a mindenkori munkafolyamatoknak megfelelő szabályozás kialakítása kezdődött meg • A felhagyott vasútvonalak, iparvágányok közötti átjáróin vasúti forgalommal nem terhelt átjárók esetében az életszerű szabályozás megteremtése.

● **MO környűri azonnali fejlesztése** • A rendőri ellenőrzés hatékonyságát növelő intézkedések meghozatala • Új automata sebesség-ellenőrző kamerák telepítése • Állandó – úszókocsi – rendőri jelenlét (a renitens vezetők kiszűrésére) • Új változtatható jelzőképpő táblák elhelyezése a leteltes lehetőségek környezetében, a későbbi pályabővítéssel összehangolva • Alsóbbrendű utak becsatlakozásainál a jelzőlámpák áthangolása az MO torlódásmentességének preferálása érdekében.

Tóth Gábor