

A KÖZLEKEDÉSI RENDSZERGAZDÁLKODÁS (TRANSPORT SYSTEM MANAGEMENT) FELADATAI ÉS LEHETŐSÉGEI BUDAPEST KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSÉBEN

DR. MONIGL JÁNOS

Az utóbbi időben Budapest közlekedésfejlesztési programjának — a kérdéseket sokszor csak felületesen, az összefüggésekből kiragadva, nem egyszer érzelmi alapon felvető — vitái során alakult ki bennem az a szándék, hogy gondolataimat rendszerezve összefoglaljam. További lökést adott szándékomnak az a körülmény, hogy a közlekedésfejlesztési feladatok finanszírozási lehetőségeit kereső, a Világbank és egyéb fejlesztési bankok szakembereivel folytatott tárgyalásokon kiderült, hogy a fejlesztési projektek megkívánt gazdasági — és az utóbbi időben már környezetvédelmi szempontú — indokolása nem mindig megfelelő. Ezért is gondolom, hogy a fejlesztési program közlekedéspolitikai beágyazásához és módszertani megalapozásához hasznosan járulhat hozzá egy rendszerszemléletű áttekintés.

1. BEVEZETŐ GONDOLATOK

A közlekedés helyzete Budapesten az utóbbi években — ez ma már közhelyszámba megy — katasztrofálisan romlott. A forgalom mennyiségi megnövekedését és szerkezeti változását kísérő, a romló minőséget bizonyító jelenségek (pl. állandósult torlódások, az eljutási idők növekedése, az emberi létet már veszélyeztető légszennyezés és zaj, továbbá a közlekedési morál és biztonság romlása stb.) valóban vészjóslóak.

A társadalmi és gazdasági átalakulás által is formált változások (pl. megnövekedett üzleti ügyműködési tevékenység, területileg megoszló kisebb gazdasági vállalkozások szállítási igényei, szabadabb gépkocsiimport stb.) Budapest közlekedésében — a lakosság megnövekedett környezetérzékenységétől is kisérv — kívánták meg a közlekedéspolitika és fejlesztési stratégia újragondolását.

A vázolt problémák — kiegészítve a világkiállítás megrendezéséből adódó újabb feladatokkal — megoldását szolgálhatja a középtávra megfogalmazott fővárosi közlekedésfejlesztési program is, amely fontos, hosszú évek alatt feltorlódott intézkedéseket és beruházásokat tartalmaz és alapvetően helyes irányba mutat.

A megvitatott program javaslatainak további megalapozásához kíván kiegészítő, módszertani szempontokat adni ezen, a közlekedési rendszergazdálkodás (angolul: Transport System Management) szemléletét követő, példákkal is illusztrált áttekintés, amely célszerűen a következő gondolatmenetet követi (ld. 1. ábra).

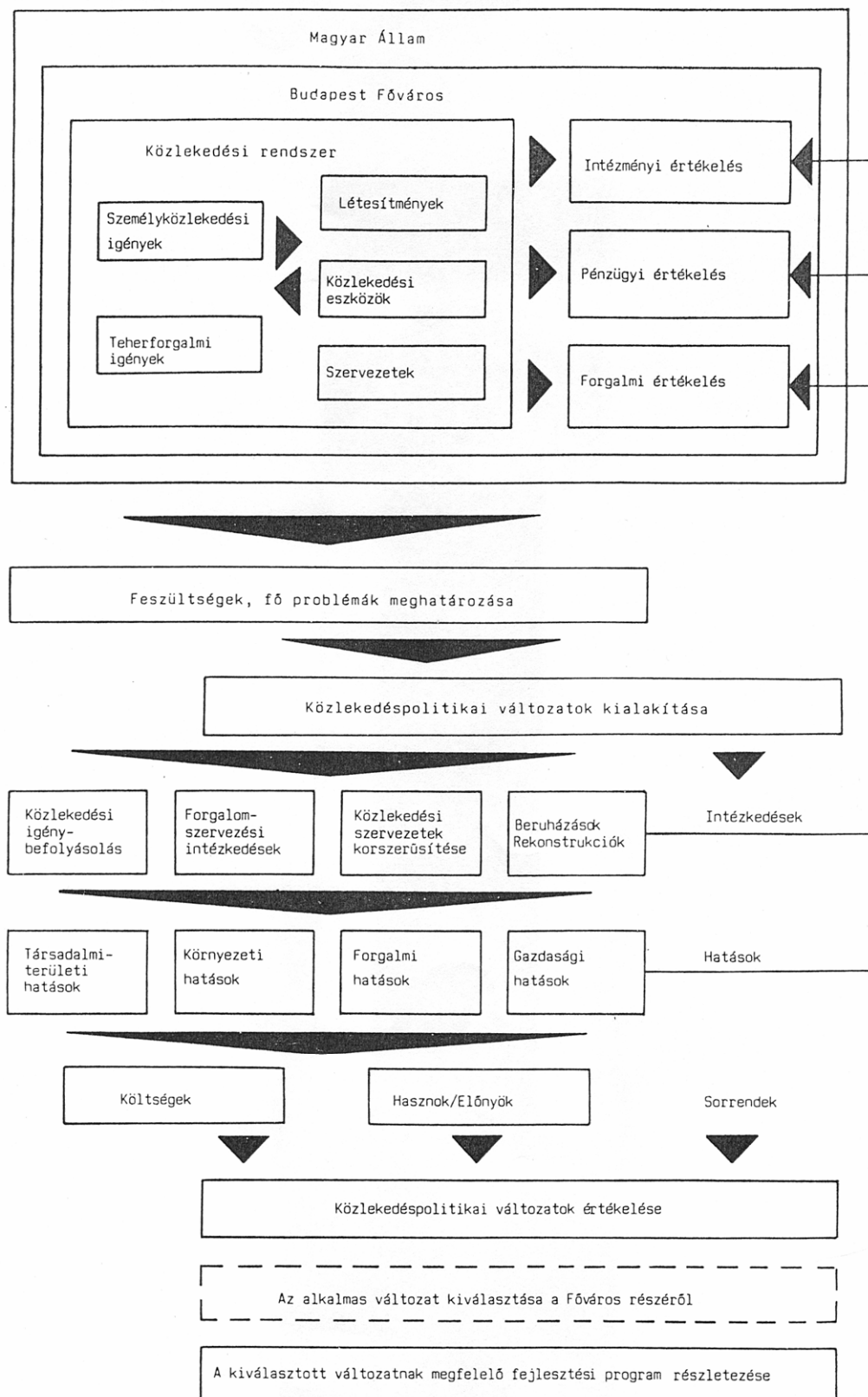
- a városműködésből és -fejlődésből fakadó közlekedési kereslet és kínálat egyensúlyának, a forgalmi körülményeknek és hatásaiknak értékelése,
- a közlekedés törvényi kereteinek, intézményi és finanszírozási szabályozásának értékelése,
- a feszültségek súlyozó elemzése és a fő problémák meghatározása,
- a megoldáshoz vezető közlekedéspolitikai változatok felvázolása,
- a közlekedéspolitikai célok megvalósítását szolgáló lehetséges rendszerintézkedések és -fejlesztések keresése,
- az intézkedések és fejlesztések ráfordításainak, valamint forgalmi, környezeti, gazdasági stb. hatásainak számszerűsítése és elemzése,
- a közlekedéspolitikai változatok hatáselemzése és megvalósíthatósági értékelése,
- a követendő változat kiválasztása és politikai megerősítése,
- a kiválasztott közlekedéspolitikai változat intézkedés- és fejlesztéscsomagjának részletesebb, a finanszírozásra is kiterjedő előkészítése.

A következőkben ezen vezérfonalat követve foglalkozom — ha a tanulmány keretei között csak vázlatosan is — az egyes részfeladatokkal.

2. A KIINDULÓ HELYZET ÉRTÉKELÉSE

A közlekedés helyzetének megítéléséhez megfelelő, a városszerkezet, a szocio-demográfiai összetétel, a gazdasági tevékenységek, a közlekedési szokások, a forgalmi igények és körülmények változását, az intézményrendszer és szervezetek működését, továbbá finanszírozási körülményeit jellemző adatokra van szükség.

A helyzetelemzések gyakorlatával kapcsolatban meg kell jegyezni, hogy nem elégséges az egyes jelenségekre vonatkozó adatoknak az idő függvényében való leíró jellegű összeállítása, hanem az egyes jelenségek közötti ok—okozati összefüggések feltárására



1. ábra. A közlekedési rendszergazdálkodás módszereinek lehetséges alkalmazása a közlekedéspolitika és a fejlesztési program kialakítása során

kell törekedni. Már csak azért is, mert a közlekedési viszonyok változása gyakran a közlekedésen kívüli körülményektől függ. Ezt azért tartom fontosnak hangsúlyozni, mert gyakran nincs megfelelő kapcsolat a helyzetfeltáró és a javaslati munkarészek között. A helyzetfeltárás gyakran csak egy leszállítandó, a globalítások szintjén megrekedő munkarész. Pedig a feltárt összefüggések — amelyek a jelenségek modelljeiként is felfoghatók — kell, hogy alapul szolgáljanak a helyzet javítását szolgáló intézkedések megválasztásához, amelyek hatásait csak úgy tudjuk előre megbecsülni, ha tudjuk, mi, mitől, miért, milyen mértékben függ (ld. 1. ábra).

A közlekedési körülmények feltárásával kapcsolatban a következő adatcsoportokat célszerű kiemelni:

- parkolóhelyek száma kiépítettségük szerint (beleértve a P + R parkolóhelyeket is),
- a tömegközlekedési hálózat méretei eszközfajták szerint,
- az országos hálózati kapcsolatok jellemzői (MÁV, Volán, Mahart, LRI/Malév kapcsolatok),
- a járműállomány nagysága, összetétele és műszaki állapota,
- forgalmi teljesítményi adatok,
- kiadott fuvarozói engedélyek száma (taxik, tehergépjárművek),
- a menetidők, kiszolgálási gyakoriságok, menetrendek alakulása,
- kapacitások, kapacitás-kihasználási viszonyok, zsúfoltsági adatok stb.

Városszerkezeti és demográfiai adatok a választott térmódelnek (pl. kerületek, városrendezési körzetek, forgalmi körzetek stb.) megfelelően

- a területfelhasználási adatok,
- lakosság kor, nem, aktivitás stb. szerint;
- munkahelyek, iskolai férőhelyek száma,
- kereskedelmi üzletterületek, ágazatok szerint,
- közigazgatási, egészségügyi, kulturális, vendéglátó létesítmények jellemző adatai,
- motorizációs adatok (beleértve a második, harmadik gépkocsik arányát is).

A közlekedési keresletet jellemző adatok

- a helyváltoztatások fajlagos napi száma lakossági csoportonként és helyváltoztatási indokonként,
- a közlekedési módhasználat arányai (beleértve a gyaloglások és a saját, szinte hiányzó kerékpáros utazások arányait is),
- a helyváltoztatások távolságeloszlása,
- a helyi személyforgalom körzetek közötti áramlási adatai,
- a helyi teherforgalom körzetek közötti áramlási adatai,
- a városhatárt átlépő személy- és teherforgalom áramlási adatai, figyelemmel a városkörnyéki és országos kapcsolatokra,
- hálózati keresztmetszeti utas- és járműterhelési adatok.

Meg kell jegyezni, hogy a legutóbbi átfogó közlekedési szokás- és igényfelmérés 1983/84-ben volt. A főváros előtt álló nagy feladatok egy új felvétel megtartását igénylik, ugyanis a korábbi adatok használhatósága csak korlátozottan lehetséges. Egy újabb felvétel előkészületei megkezdődtek, melynek indokoltságáról és adatainak hasznosításáról egy külön tanulmányban számolunk be.

A közlekedési rendszerelemekre vonatkozó adatok

- az úthálózat méretei, állapota útkategóriánként,
- a csomópontok száma szabályozási módonként,

A közlekedési hatások és következmények jellemző adatai

- a baleseti helyzet alakulása résztvevők, típus és súlyosság szerint,
- a hálózat és létesítmények légszennyezési adatai járműfajták és forgalmi viszonyok szerint (emissziós adatok, részesedés az imisszióból),
- zajterhelés a forgalomnagyság, -összetétel és beépítési viszonyok alapján,
- rezgés-, talajszennyezési stb. hatások,
- torlódások idővesztéségbeli hatásai stb.

Intézményi keretfeltételek

- a magyar állam és a fővárosi önkormányzat, valamint a főváros és a kerületek, továbbá a környéki települések közlekedési kompetenciái,
- a közgyűlés, a szakbizottságok és ügyosztályok feladatmegosztása és kapcsolata,
- a szakágazatok együttműködése,
- a hatósági feladatok telepítése,
- a főváros és a BKV kapcsolata (társasági forma, megrendelő-szolgáltató viszony, tarifameghatározás, költségtérítés rendszere),
- közlekedési kooperációs viszonyok stb.

A közlekedés finanszírozási rendszerének szempontjai

- a forráselosztás módja a költségvetésen belül, illetve a közlekedési beruházások (létesítmények, járművek), valamint az üzemeltetés és fenntartás vonatkozásában,
- teherelosztás az állam, a főváros, a közlekedési vállalat, a haszonélvezők között,
- pótlólagos finanszírozási források lehetőségei,
- nagyberuházások előkészítése (használt döntés-előkészítési módszerek, jóváhagyási eljárások),
- a tarifaszint meghatározása és a tarifaváltoztatás rendszere stb.

Tapasztalható, hogy az utóbbi időben megnehezült a megfelelő aktuális adatok beszerzése. Ehhez hozzájárult a statisztikai rendszernek a változásokkal együtt történt részleges „felborulása”, valamint az adatgyűj-

tés megnövekedett költségei is. Sajnos, fel kell készülni arra, hogy egyre nehezebbnek a megalapozott közlekedési tervezés feltételei.

3. A KÖZLEKEDÉS FESZÜLTSEGEINEK ÉS FŐ PROBLÉMÁINAK MEGHATÁROZÁSA

A közlekedési rendszer adatainak fontosságát az is aláhúzza, hogy ezek által válik lehetővé a közlekedési folyamatok feszültségeinek számszerű, objektívabb meghatározása, hogy ne csak külső, ugyan érzékelhető jelek, de mégis csak szubjektív megítélés alapján kerüljön sor a fő feladatok meghatározására. Csak egy rendszerszemléletű, megalapozott elemzés teremtheti meg az alapját annak, hogy valóban a feszültségek fő okait tárjuk fel és a legfontosabb feladatokat jelöljük ki.

Egy ilyen jellegű elemzés alapján — amely több részterületen meg is történt — a következő *főbb problématerületek* lennének nagy valószínűséggel kijelölhetők:

Az életkörülményeket veszélyeztető forgalmi és környezeti helyzet főleg a város belső övezeteiben

- forgalomkoncentráció a sugaras úthálózatban,
- túlzott mértékű személygépkocsi-használat a belső utazásokhoz,
- megoldatlan parkolási rendszer,
- nem kellően szabályozott áruszállítás,
- kiszorított gyalogosforgalom,
- hatástalan forgalomellenőrzés stb.

Meghatározó infrastruktúra-elemek hiánya

- hiányzó gyűrűirányú főutak és hidak; pótlólagos terhelések a tranzitforgalomból,
- fontos gócpontok rendezetlensége (pl. Moszkva tér, Móricz Zs. körtér, Etele tér stb.),
- hiányos gyorsvasúti hálózat; a helyi forgalomra nem megfelelően kiépített vasútvonalak,
- kedvezőtlen távolsági autóbusz-pályaúdvári telephelyek,
- nem kellően kiépített P + R rendszer stb.

Nehézségekkel küzdő tömegközlekedés

- leromlott, korszerűtlen járműállomány,
- elhasznált, kiegészítésre szoruló pályahálózat,
- kényszerű, káros teljesítménylépítés,
- állandósult tarifaemelések,
- csökkenő tömegközlekedési használat,
- nehezen finanszírozható fedezeti hiány,
- túlméretezett vállalati szervezet,
- kihasználatlan tartalékok az üzemeltetésben és forgalomban,
- javítandó testületi arculat,
- valódi közlekedési kooperáció hiánya a térségben stb.

Közelgő világiállítás 1996-ban

- késedelem a koncepcionális előkészítésben és rendezési tervezésben,
- hiányzó közlekedési és kommunális infrastruktúra-elemek a közellkörnyezetben,
- hiányzó elemek az országos és nemzetközi kapcsolatokban,
- a közlekedési közösség hiánya stb.

A példaszerűen kiemelt — de azért realiztikus — és a további problémák megoldásához a közlekedési rendszergazdálkodási megközelítés javasolható.

4. A LEHETSÉGES KÖZLEKEDÉSI RENDSZERGAZDÁLKODÁSI INTÉZKEDÉSEK

A közlekedési rendszergazdálkodás (transport system management) egyes települések, nagyobb térségek működésével és közlekedésével kapcsolatos átfogó tevékenység, amely magába foglalja a közlekedési igényekkel, létesítményekkel, eszközökkel és szervezetekkel, valamint a közlekedési folyamatokkal és ezek hatásaival való „gazdálkodást”, a szokásos pénzügyi gazdálkodáson túlmenően. Olyan komplex szemléletmód, amely a közlekedési problémák kezelésekor határozott „*gazdaszemléletet*” feltételez és amely a gazdálkodást megalapozott tervezési, szervezési módszerek alkalmazásával a köz javára, tágabb értelemben kívánja megvalósítani.

A közlekedési rendszergazdálkodás mint kifejezés és **munkamódszer**, külföldön egyre inkább terjed és a közlekedés sokrétű társadalmi vonatkozásai hazánkban is — az önkormányzatok hatáskör-növekedésével és a közlekedésben növekvő gondjaikkal párhuzamosan — aktuálissá teszik e témakört. Különösen vonatkozik ez Budapestre.

A közlekedési rendszergazdálkodási tevékenységben célszerű munkamegosztás alakulhat ki a közigazgatási, üzemeltetői és tervezési szakemberek, valamint a különböző érdekközösségek képviselői között.

Értelmezésünk szerint a központi vagy helyi közlekedéspolitikai célok elérése érdekében megoldandó **közlekedési rendszergazdálkodási feladatok** — az alkalmazott módszerek és eszközök szerint — a következőképpen csoportosíthatók (ld. 1. ábra).

Közlekedési igénybefolyásolás

- csoportspecifikus közlekedési szokás- és igényfelmérés és motiváció-, valamint módválasztási döntéselemzés,
- célzott csoportok vélemény- és értékrendformálása,
- public awareness-kampányok,
- a BKV arculatának javítása,
- tarifális ráhatás (pl. kedvezményezés a tömegközlekedésben, övezeti pótlékolt díjazás a parkolásban, útdíjszedés stb.),
- ellenőrzés-szigorítás,
- törvényi korlátozás (pl. szgk-használat korlátozása) stb.

Forgalomszervezési intézkedések

- közúti forgalom folyamatosabbá tétele (pl. jelzőlámpa-összehangolás),
- tömegközlekedés gyorsítása (pl. jelzőlámpa-befolyásolás, buszsávok stb.),
- forgalomcsillapítás, övezeti sebességkorlátozás,
- a szgk behaladásának „adagolása” a belső övezetekben,
- a parkolási területek használatának szabályozása,
- az áru be- és kiszállításának szabályozása,
- a kerékpáros közlekedés megkönnyítése (kerékpársávok kijelölése a közlekedési területeken):
- a gyalogosok jogainak visszaállítása és védelme a gyalogosfelületeken, stb.

A közlekedési szervezetek korszerűsítése

- a BKV szervezeti átalakításának folytatása
 - átszervezés, létszámleépítés,
 - controlling-rendszer bevezetése,
 - leválasztható tevékenységek kisorolása,
 - optimalizációs eljárások alkalmazása a forgalomszervezésben és járműfenntartásban,
 - a vállalati arculat javítása,
 - a marketingtevékenység fokozása stb.
- közlekedési szövetség előkészítése Budapest területén
 - alapszerződés a főváros és az állam között,
 - szövetségi társasági szerződés,
 - koordinációs szerv kialakítása,
 - szolgáltatási szerződési rendszer kimunkálása (BKV, MÁV, Volán . . .):
 - bevételfelosztási szerződés kidolgozása,
 - közös tarifarendszer kialakítása,
 - fokozatos bevezetés stb.
- közúti üzemeltetői szervezet kialakítása.

Új építések, rekonstrukciók, beszerzések

- útvonalak kiépítése a külső övezetekben
 - Hungária körút csatlakozó Duna-híddal,
 - az MO autópályához csatlakozó útvonalak, pl. M5-ös autópálya, 6-os főút, budai tehermentesítő út stb.,
- építések, járműbeszerzések a tömegközlekedésben
 - az 1-es gyorsvillamos továbbépítése,
 - a villamoshálózat rekonstrukciója és kiegészítése (pl. 2-es, 19-es),
 - a millenniumi földalatti rekonstrukciója,
 - az M4-es metróvonal kiépítése,
 - gázüzemű buszok alkalmazása a belső vonalakon,
 - környezetkímélő buszok beszerzése,
 - forgalomirányító központ kiépítése Észak-Pesten stb.,
 - a P + R rendszer bővítése;
- utcafelületet kímélő parkolóhelyek létesítése a belső övezetekben;

- kerékpárutak építése;
- további gyalogosövezetek létesítése stb.

A példaképpen felsorolt intézkedések katalógusában, mint látható volt, rövidebb és hosszabb távú feladatok is megtalálhatók. Hasonló módon megkülönböztethetünk költségkímélőbb intézkedéseket és költségintenzívebb megoldásokat.

A világkiállítással kapcsolatban további alapos átgondolásra és belső sorolásra van szükség.

A közlekedéspolitikai célok megvalósítását különböző intézkedéskombinációk szolgálhatják, figyelembe véve a rendelkezésre álló pénzügyi forrásokat is.

A legfőbb környezeti gondok általában okozatként jelennek meg, ezért döntően az őket kiváltó okok megszüntetésére vagy enyhítésére kell koncentrálni. A környezeti hatásokat közvetlenül érintő lehetőségek (pl. vám- és adókedvezmény környezetkímélőbb személygépkocsikra és üzemanyagokra) általában nem fővárosi hatáskörbe tartoznak. A kedvező szabályozások sürgetéséről azonban nem szabad lemondani.

5. AZ INTÉZKEDÉSEK HATÁSAINAK ÉRTÉKELÉSE

Azokat az intézkedéseket kell előnyben részesíteni, amelyek a legkedvezőbb hatásokat, a legnagyobb javulást hozzák a város lakossága számára és a közlekedési rendszer különböző területein.

Az értékeléseknek a következő hatásterületekre kell célszerűen kiterjedniük (ld. 1. ábra).

Forgalmi hatások

- a változás a forgalommegoszlási arányokban,
- a kapacitáskihasználás módosulása,
- a sebességviszonyok alakulása,
- időráfordítás a forgalomban,
- a forgalombiztonság alakulása stb.

Környezeti hatások

- légszennyezés,
- zajhatások,
- biztonsági hatások,
- víz- és talajszennyezési hatások,
- esztétikai hatások stb.

Gazdasági hatások

- beruházási költségek,
- üzemeltetési költségek,
- fenntartási költségek,
- baleseti veszteségek,
- időkölségek,
- környezeti károk és védelmi többletköltségek,
- bevételek,
- költségfedezeti arány stb.

Társadalmi és területi hatások

- a lakókörnyezet minőségi változása,
- a telephelyminőség változása,
- elválasztó hatás,
- a területi kapcsolatok változása stb.
- ingatlanok értékváltozása

Intézményi hatások

- felelősségek törvényi szabályozásának módosítása;
- a finanszírozási tehervállalás és az elosztási rendszer változtatása,
- hatósági és tervjövahagyási folyamatok szabályozása stb.

A közlekedési tervezési, rendszergazdálkodási eszköz-tárból alkalmazott minden intézkedés előtt el kell végezni — megfelelő módszerek (modellek) alkalmazásával — a jelenség számszerű leírását, a várható hatások elemzését, értékelését (ld. 2. ábra).

A nagy jelentőségű rendszerbeavatkozások — hálózati kihatásai miatt — ma már nem nélkülözhetik a számítógépes módszereket. A **hatásmodellek** alapja általában az adott intézkedéssel összefüggő közlekedési jelenségeket leíró **forgalmi modell**, mert a hatások döntő része a forgalmi körülményekből (forgalom-nagyság, illetve kapacitáskihasználás, illetve sebességviszonyok) függ. Ez azt is jelenti, hogy a város életképességének fenntartása érdekében a forgalmi

körülményeket kell megfelelően alakítani ahhoz, hogy a környezetvédelemben kedvező hatásokat érthessünk el. Ehhez, a tiltásokon és korlátozásokon kívül, még — mint azt az intézkedések katalógusában láttuk — számos lehetőség kínálkozik.

A döntően a TRANSMAN munkatársai által, a KTI-ben kidolgozott forgalmi és csatlakozó hatásmodell (BUDA-PC) lehetővé teszi a **térmodellek** megfelelően előkészített városszerkezeti adatokra és közlekedési szokásjellemzőkre épülő hálózati forgalmi viszonyok számítása mellett (beleértve a forgalommegosztást is) a különböző hatások számszerű meghatározását is.

Ma már olyan érzékeny modellekre van szükség, amelyek a közlekedésmód-választást és útvonalválasztást a felmerülő idő- és költségárfordítások alapján megfelelő érzékenységgel képezik le, hiszen forgalomtechnikai és -szervezési intézkedéseink döntően ezekre a tényezőkre épülnek.

A forgalmi körülmények alapján szakaszonként és csomópontonként számításra kerülő 14 mutató (időráfordítás, járműüzemköltségek, légszennyezés (CO-egyenértékben), zaj, baleseti veszélyesség, létesítményberuházási és -fenntartási költségek, területigénybevétel, hálózati kapcsolatok stb.) közül a forgalom mellett a légszennyezés, a zaj- és a baleseti veszélyesség térképszerűen is megjeleníthető.

Itt kell megjegyezni, hogy ugyancsak az említett forgalmi modellre támaszkodva, egy PHARE-projekt keretében került kidolgozásra az EMISSIO-modell, amely 3 jellemző közúti járműfajtára és 7 komponensre vonatkozóan számítja a légszennyezést.

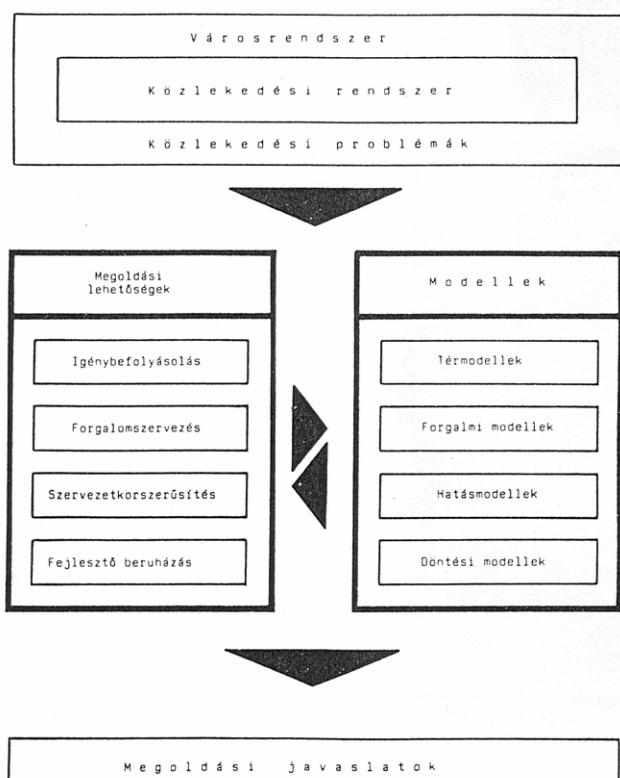
A környezeti hatások kellő godosságu kezelésére szükségesnek látszik a „környezeti elviselhetőségi vizsgálatok” metodikájának részletes kidolgozása.

A döntési modellek szempontjai között — a szándékolt közlekedéspolitikai célok elérése érdekében — a környezeti hatások (elsősorban a levegőszennyezési és zajhatások) kiemelt hangsúlyt kell, hogy kapjanak.

A különböző jellegű szervezési intézkedések és hálózatbővítő fejlesztések általában több változatát a számszerűsített mutatóértékek alapján kell értékelni és ráfordításait, valamint hatásait tekintve, a legkedvezőbbet kiválasztani. A döntés-előkészítés folyamán a kialakított **döntési modellek** alkalmazásával lehetőség van mind a pénzértékben kifejezhető mutatókon alapuló **költséghaszon-elemzésre**, mind a relatív hasznosságokon alapuló **használatiérték-elemzésre** (ld. 3. ábra).

A kifejlesztett módszert ez ideig csak Kaposvár közlekedésfejlesztési koncepciójához alkalmaztuk. Budapesten csak a forgalom-előrebecslési rész került alkalmazásra. Az elkövetkező időszakban Budapesten várható nagyarányú fejlesztéseknél szükséges lesz a megfelelően továbbfejlesztett forgalom-előrebecslési és -értékelési módszer alkalmazása. Ezáltal csökkeneni lehetne a döntően csak mérnöki intuíciónkra alapozott tervezéseket és az ebből származó szubjektív vitákat, illetve jobban meg lehetne felelni az elvárt hitelezői követelményeknek.

Ezzel egyidejűleg — az egyik legfontosabb érvként — a szükséges lakossági érdekegyeztető munka haté-



2. ábra. A közlekedési rendszergazdálkodás eszköztára és módszerei

konyosságát és áttekinthetőségét is lényegesen javítani lehetne, amelynek intézményesített rendszerét minél előbb ki kellene dolgozni.

6. KÖZLEKEDÉSPOLITIKAI VÁLTOZATOK KIALAKÍTÁSA

A közlekedéspolitika — a várospolitikai részeként — a városvezetés, a tervezés, az üzemeltetés és a lakosság által is követett szándékok és célok kifejeződése kell, hogy legyen. Fő célként a város élet- és működőképességének fenntartását lehet megjelölni a közlekedési rendszer folytonos javításával, a kedvezőtlen hatások mérséklésével, a polgárok és szervezetek javára.

A közlekedéspolitikai célok a már említett intézkedéseken keresztül valósulhatnak meg. Így a politikai akaratnak az elrendelt és finanszírozott intézkedésekben, valamint fejlesztésekben is tükröződnie kell.

Egy, a jelenlegi helyzet elemzésére épülő, korszerű szemléletű közlekedéspolitika kialakításakor a következő **szempontok és elvek** figyelembevételre célszerű:

- a városfejlődésből és körülményekből származó adódó kontinuitás,
- a meglévő és várható főbb problémákhoz való igazodás,
- a várospolitikába való beágyazás, koordináció az országos és agglomerációs elképzelésekkel,
- valamennyi közlekedési módra való kiterjedés,

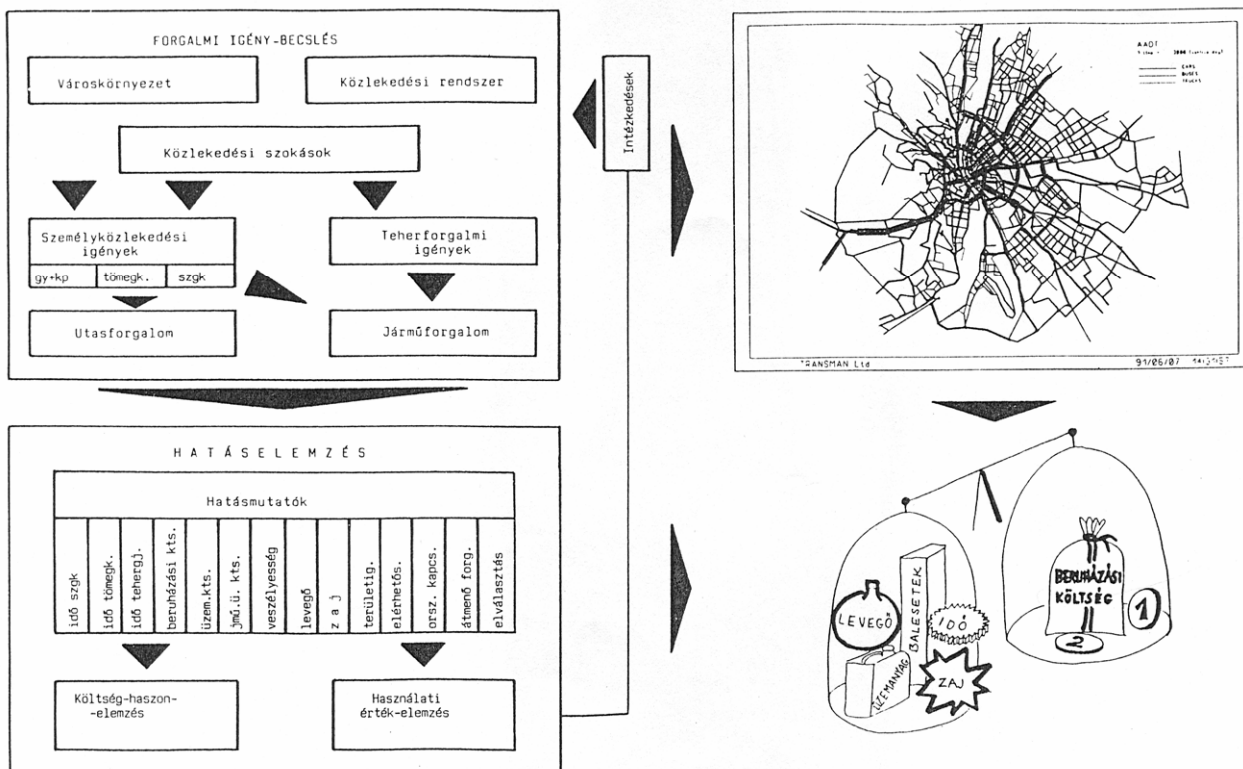
- lépték és hely szerint differenciált elvek alkalmazása,
- a célok időbeli ütemezése és rangsorolása,
- a megvalósítás útjainak felvázolása,
- a hatások áttekinthető bemutatása széles körű elfogadás biztosításához,
- műszaki és finanszírozási megvalósíthatóság.

Egy, a főváros számára alkalmas közlekedéspolitika leszűréséhez több változat vizsgálata szükséges. A jelenlegi kedvezőtlen közlekedési helyzetből kiindulva a közlekedéspolitika legfőbb törekvése, mint arra már többször utaltunk, a környezet tehermentesítése és megóvása kell, hogy legyen. Előzetesen a következő — néha extrém — **politikaváltozatok** jelszószerűen megfogalmazása képzelhető el:

- „Nem teszünk semmit”,
- „A környezetkímélő közlekedési módokat támogatjuk”,
- „A személygépkocsi használatát segítjük”,
- „Autómentes belvárost akarunk”,
- „Arccal a világhiállítás felé”,
- „A fokozatos haladást választjuk”.

Az egyes változatok megvalósíthatóságát, illetve hatását a már említett katalógus intézkedéscsomagjainak vizsgálata alapján értékelhetjük. Az alkalmas változat kiválasztása a bemutatott hatáselemzések alapján a politikai testületek feladata.

Nyilvánvaló, hogy az előbbi, bizonyos átfedéseket tartalmazó, változatokból kialakított vegyes, de mindenféleképp döntően a tömegközlekedésre építő és a



3. ábra. A forgalmi igények becslésének és a hatások értékelésének elvi menete a rendszerfejlesztési intézkedésekkel kapcsolatban

közúti fejlesztésekkel a gépjárműforgalmat a külső övezetekbe terelő, valamint differenciáltan korlátozó változat számíthatna leginkább elfogadásra.

7. KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ ÖSSZEÁLLÍTÁSA

A kiválasztott közlekedéspolitikai változat alapján lenne összeállítható egy részletesebb **fejlesztési koncepció**, amelynek a városfejlesztési koncepcióval összhangban ki kellene terjednie a következőkre:

- a javasolt intézkedések és fejlesztések funkcionális leírása; a városfejlődésre, a forgalmi viszonyokra és kiemelten a környezetre tett hatásaik részletesebb bemutatása,
- a megvalósítás műszaki megoldásainak és főbb mennyiségeinek megadása,
- a pénzügyi igények becsült értékeinek összeállítása, a finanszírozási források feltárása, a fejlesztések hatása a város költségvetésére, a tarifákra, költségtérítési igényekre,
- a megvalósításhoz szükséges intézményi és szervezeti változtatások megadása.

Egy ilyen átfogó, a közlekedési rendszergazdálkodás és döntéselőkészítés teljes eszköztárát alkalmazó kidolgozás jelentős szakmai-módszertani szemléletváltást igénylő feladat. Ha a napi feladatok szorítása lehetővé teszi, hozzá kell látnunk, hogy biztosabbak legyünk a jó megoldások megtalálásában és lakossági elfogadtatásában, illetve azok meggyőzésében, akik

a fejlesztések finanszírozásához a pénzt fogják biztosítani. Ezen követelményekkel már a világiállítással kapcsolatos fejlesztések és egyéb beruházások előkészítése során is fokozottan kellene számolni. □

IRODALOM

- [1] Szerzői kollektíva: Demszky Gábor programja a főváros számára. Előtanulmányok. 1991. augusztus.
- [2] Magyar közlekedéspolitika. Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium, 1992. február.
- [3] SCHNELLER I. et. al.: Budapest kiemelt középtávú fejlesztési céljai. Javaslat. Budapest, 1992. február.
- [4] SCHULEK J.: Javaslat a főváros 1992—1996 közötti programjára. Közlekedés. Budapest, 1992. január.
- [5] Szerzői kollektíva: A főváros felszíni közlekedésének fejlesztése 1991—1995. Fővárosi Önkormányzat, Közlekedési és Közmű Főosztály, 1991. június.
- [6] HÖFFLER, K.H.—MONIGL, J.—PASQUAY, F. et. al.: BKV Organization and Management Study. Világbank/PHARE-project, Hamburg Consult/TRANSMAN. 1991. november.
- [7] Szerzői kollektíva: Air Pollution in Budapest (PHARE-project). Közlekedési rész. TRANSMAN Kft., 1991. június.
- [8] Szerzői kollektíva: VSM—Verkehrs-System-Management. Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen, Köln, 1986.
- [9] MONIGL J.—ÚJHELYI Z.—KOREN T. et al.: Kaposvár hosszú távú közlekedésfejlesztési javaslata. KTI-tanulmány, 72-48/88, Budapest, 1989.
- [10] MONIGL J.: Angebotsvorschlag zum Projekt "Budapest Urban Transport Priority Review" für die EBRD, London (Kézirat, 1992. március).