

A KÖZLEKEDÉSI ALÁGAZATOK EGYÜTTMŰKÖDÉSI LEHETŐSÉGEITŐL – A KÖZÖSEN TELJESÍTENDŐ CÉLOKIG

Fleischer Tamás
MTA Világgazdasági Kutatóintézet
<http://www.vki.hu/~tfleisch/>
<tfleisch@vki.hu>

KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI KONFERENCIA GYŐR 2011
'Alágazatok együttműködése a személyszállításban' témablokk,
Széchenyi István Egyetem, Közlekedési Tanszék
Győr, 2011 március 24-25.

A közlekedési alágazatok együttműködési lehetőségeitől – a közösen teljesítendő célokig

- ▣ Aktualitás – Nemzeti Összközlekedési Stratégia (NKS) KKK
- ▣ (1) A 'modern' fejlesztési gondolkodás, és meghaladása
- ▣ (2) A közlekedés jellemző korszakai: technológiai dominanciák
- ▣ (3) Példa: a főváros térségi kiszolgálása; tervezetek interpretálása
- ▣ Összegezés

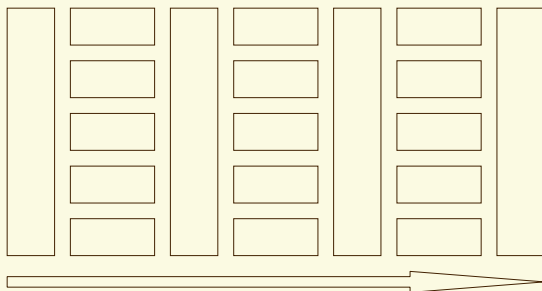
2

Nemzeti Összközlekedési Stratégia

- ▣ Nemzeti Összközlekedési Stratégia (NKS) (az EKFS már címnek sem jó!)
- ▣ Magyar Közlekedéspolitikai 2003-15 (2004)
- ▣ ÚMFT és KözOP (2006–07)
- ▣ EKFS 2007–08 Zöld... Fehér... Alágazati
- ▣ Most „alról építkezés” [= alágazati programok rögzítése]
- ▣ 2011 Országos gyorsforgalmi- és főhálózat fejlesztési terv

3

Nemzeti Összközlekedési Stratégia



A Nemzeti Összközlekedési Stratégia logikus kidolgozási menete

5

A modernitás időszaka – és az Athéni Charta

- ▣ A CIAM 4.kongresszusa **1933**
(Congress Internationaux d'Architecture Moderne)
- ▣ A lakáskérdés megoldása => **tömeges lakásépítés:** a lakótelep (*kis dobozok* gyártása: lakások tízszintes épületekben, **iparosítható** gyártási eljárás)
- ▣ A város hozzáidomítása e tömegtermelési filozófiához és a technológiához: **funkcionálisan homogén városnegyedek** (ez a fő terület-felhasználási elv): *üzleti negyed, lakónegyed, ipari zóna, üdülőövezet.*
- ▣ *Hatékony tömegtermelés, economy of scale, 'big is better', az a jó, ami tervezett*

7

A modernitás időszaka – és az Athéni Charta

- ▣ Közlekedés: *kis dobozok*, mint egységek; az új **domináns közlekedési mód a közút**
- ▣ Városokban: **a felszín kell az autóknak:** sínek a felszín alá vagy fölé. *Útban van* a villamos, keskenyebb járda, kevesebb fa, odébb rakott gyalogátkelő, buszmegálló stb. *„kevés a hely, több helyet az autóknak”*
- ▣ A fő cél **megkönnyíteni a (motorizált) mobilitást**
- ▣ **„Citius, altius, fortius”** (gyorsabban, magasabba, erősebben)
=A jó technológia jelentése: **jobb hardware:**
(motor, jármű, üzemanyag, autópálya)

8

A posztmodern – és a Lipcsei Charta

- ▣ 'Everything goes' (világzene, vendégszöveg, újrahasznosítás ...)
- ▣ Új kulcsszavak: **integráció, együttműködés, partnerség, networking, konzultáció, illeszkedés, alkalmazkodás...** (kölcsonös függés)
- ▣ Külső feltételek: környezet, társadalom, városi élet - mind számít. *A tervezett, ember-alkotta rendszereinket a körülményekhez kell igazítani.*
- ▣ Új szempontok, értékek: **rugalmas, puffer, tartalék, redundáns, sokszínű** (*versus: hatékony, egységes, optimális, kiszámított etc.*) =>
- ▣ Lipcsei Charta a fenntartható európai városról 2007. május 24-25
- ▣ Fő elve: integrált megközelítés (+ Structural Funds)
- ▣ Makro léptékű funkcionális felosztás helyett a szomszédsági egységek multifunkcionalitása elegendhetetlen. (*Kis távolságok városa, kisváros a nagyvárosban, vegyes zónák, smart city, gyalogostávolságban*)
- ▣ **Komplex rendszerek**
(Salingaros, Nikos A (2000) Complexity and Urban Coherence. Journal of Urban Design, Vol. 5, pp.291-316.) A város apró elemekből épülő modulokból áll. Homogén elemek nem tudnak összekapcsolódni. Sokszínűség.

9

Az új kontextus egyik kulcseleme a komplexitás

- ▣ Mit mond a **komplex kölcsönható rendszerek** tudománya a [fenntartható] városi szövetéről?
- ▣ Salingaros, Nikos A (2000) Complexity and Urban Coherence. Journal of Urban Design, Vol. 5, pp.291-316
- ▣ A város topológiailag deformálható pályák hálózata. A koherens városnak képesnek kell lennie arra, hogy szakadás nélkül kövesse e pályák behajlítását, megnyújtását, összenyomását. Ennek érdekében a **városi szövetnek szorosan kell összekapcsolódnia kis léptékben, és lazán kell kapcsolódnia nagy léptékben.**
- ▣ Salingaros **nyolc szabálya** amely biztosítja, hogy a város összetevői koherens egészszé kapcsolódhassanak össze (kimarad)
- ▣ (Az egész rendszer céljai és a részek összekapcsolódási szabályai, követelményei. Van ilyen nekünk a közlekedésben?)

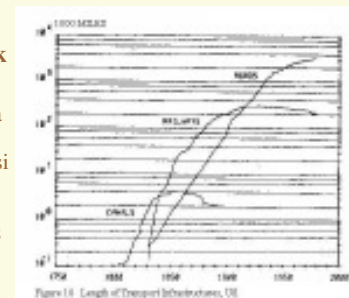
10

A közlekedés jellemző korszakai

Eltolódás az egyes közlekedési módok szerepében.

Az újabb technológia időről időre újabb domináns közlekedési módot alakít ki.

Forrás: Nebojsa Nakicenovic IIASA 1988



11

A közlekedés jellemző korszakai

- Pre-indusztériális korszak: a csatornák kiépülése
- Iparosítás korszaka: a vasút diadalmenete.
- Modernizáció korszaka: a gépkocsi dominanciája.
- ???

Forrás: Nebojsa Nakicenovic IIASA 1988

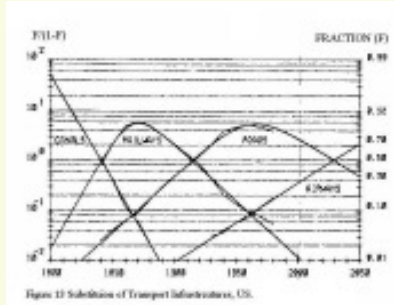
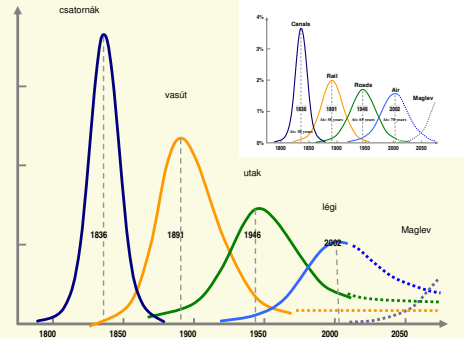


Figure 12 Substitution of Transport Infrastructure, US.

A közlekedés jellemző korszakai

J.H. Ausubel, C. Marchetti, and P. Meyer (1998) "Toward green mobility: the evolution of transport", European Review, Vol. 6, No. 2, pp. 137-156. nyomán saját kiegészítéssel



13

A közlekedés jellemző korszakai

- A közlekedés jellemző korszakai:
- Pre-indusztériális időszak – wind-wood-water
- Iparosítás időszaka – a vasút diadalmenete
- Modernizáció kora – a gépkocsi dominanciája
- Posztmodern időszak – nincs dominancia ('everything goes', mindent a maga helyén, integrációk, intermodalitás, együttműködés stb.)
- (Forrás: Oka, Namiki (1995) The new shape of stations)

14

A posztmodern szemlélet és a közlekedés

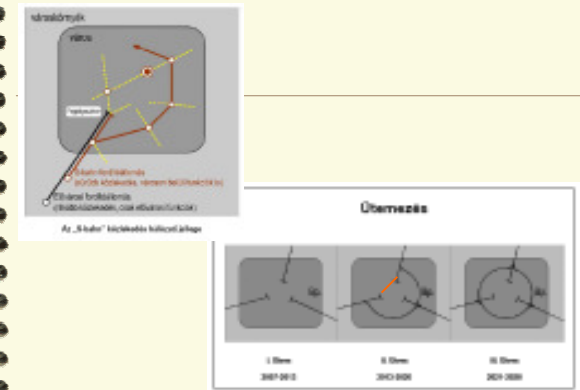
- Közlekedés: már nem egy domináns közlekedési módot keresünk, hanem a létező módoknak egy jó keverékét. (**intermodalitás, kombinált szállítás, interoperabilitás, third party access, local networking** stb.) Vagyis integráció és kooperáció a módok között, a térségek között, a tulajdonformák között, a szektorpolitikák között stb.
- A városban a terület adott: a torlódás nem a hely hiányát jelzi, hanem azt, hogy túlzottak az igények, túl sok az autó. A felszín, a **közterület az egész város életét kell szolgálja**, nem csak az autóforgalmat
- A korszerű technológia **jobb software-t** is jelent: (szervezés, szabályozás) és nem csak jobb hardware-t
- Energetika tanulság: nem több kWh hanem jobb szolgáltatás (fűtés, világítás stb.)*
- Fontos, hogy lássuk a jobb elérhetőség mindkét összetevőjét: mobilitás és területfelhasználás. **Jobb elérhetőség – kevesebb közlekedéssel.** A fő cél **jobb elérhetőség** – azaz a mobilitás készítését (**közelebb kerülni**) nem csak közlekedéssel lehet orvosolni, hanem területpolitikával is.

15

Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve

- BKRFT 2001 S-Bahn 2007-08; BKRFT 2008-09
- Előzmény: a fővárosi belső harmadát ellátó K-Ny-i és É-D-i metrók, sűrű megállókkal; felszínen erre való ráhordás, párhuzamosság megszüntetése, rövid viszonylatok,
- A közgyűlés által 2001-ben elfogadott BKRFT a kilencvenes évek folyamán alakult ki, széleskörű konzultációkkal. Közösségi közlekedési filozófiájának központi és **szent eleme a 4-es metró**, teljesen a korábbi elveknek megfelelő kialakítással: **centrumba vezet, belső harmad szélén végállomás, sűrű megállóhely-kiosztás.**
- A közösségi közlekedés technokrata merevséggel másolta az áruelosztó központok logisztikai elvét, **kényszeres átszállásra készítő nagy intermodális csomópontokat** alakítja ki a metróvégállomásokon. (Korábbi minta az Őrs vezér tér, vagy a Köki)
- „Nagyforgalmú átszálló kapcsolatok fejlesztése” Az átszállási körülmények javítása – de eme **átszállások nagy része létre sem kellene jöjjön.** Az utas számára nem az a kedvező, ha egy „mindent tudó” óriási csomóponton választhat 22 továbbvezető irányból, -- hanem az átszállásmentes, vagy kevés, de egyszerű átszállással megoldható utazás.

17



A Budapesti Regionális Gyorsvasúti Rendszer koncepciója
FÖMTERV-KÖZLEKEDÉS Konzorcium 2007. október hó
http://www.fomterv.hu/hun/sbahn/koncepcio_osszefoglaló.pdf

20

Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve

- Az S-Bahn koncepciójával kialakult a **kétrétegű közforgalmú fővárosi és agglomerációs közösségi közlekedés** alapja. Közös elővárosi és fővárosi rendszer, hosszú átlapoló járatok, kevés átszállással minden **zóna** könnyen megközelíthető
- Az új BKRFT tervezet magába foglalja az S-Bahn elképzeléseket, de külön alakul ki a 11 vasútvonal technikai megoldásaként, és **nem hatja át a rendszer egészét.** Eddig még **nem készült el a zónákat összekapcsoló gyorsközlekedési szint átfogó terve**, és nem kapcsolódik hozzá a „hagyományos” sűrű megálló közforgalmú közlekedési szint átgondolt elképzelése sem.
- Ezzel együtt, az új filozófia alapjai megszülettek, arra kell ügyelni, hogy **ne készülhessen már ennek ellentmondó régi tervek alapján projekt**, hanem a BKRFT vegye át és vigye végig a gondolatmenetet.

22

A közlekedési alágazatok együttműködési lehetőségeitől – a közösen teljesítendő célokig

- A közlekedési alágazatok együttműködése nem bízható a már kialakult rendszerek együttműködési hajlandóságára. A **szemlélet- és gondolkodás-mód megváltozásából** kell kiindulni, új célok és új igazodási pontok kiszolgálását kell a közlekedésnek megoldania.
- Az áttekintett területek közös tanulsága: **igazodni kell a változó külső körülményekhez**, (alkalmazkodni a környezethez, az éghajlat-változáshoz), igazodni a nemzetgazdaság kívánalmaihoz, tudomásul venni a társadalmi igényeket, más szakmák érvényességét stb.
- Mindennek rugalmas, a változásokat követni képes struktúrára van szükség. A korábbi sarokpontok (fix jövőkép, ahhoz becsült forgalom, optimum, rögzített célok) **helyett** alkalmazkodás a bekövetkező változásokhoz: **redundancia, diverzitás, a többféleség megőrzése, párhuzamosságok(!)** biztosítják a rendszer fennmaradását változó feltételek között. (*A modernitás elveinek az alkonya*)
- Együttműködések, integrációk** (technológiai *intermodalitás, interoperabilitás/ térségi, lvárosrészi/ szakmaközi, lvárosfejlesztés, környezeti/ szakmai-civil* stb.)
- Az új szemléletben kialakított koncepcióhoz, **stratégiához kell keresni a megvalósítandó alágazati célokat, feladatokat, projekteket** – és nem fordítva. 23



A Budapesti Regionális Gyorsvasúti Rendszer koncepciója
FÖMTERV-KÖZLEKEDÉS Konzorcium 2007. október hó
http://www.fomterv.hu/hun/sbahn/koncepcio_osszefoglaló.pdf

21