

SZAKMAI VÉLEMÉNY
A "REGIONÁLIS TÖMEGKÖZLEKEDÉS INFORMÁCIÓS
RENDSZER MINŐSÉGJAVÍTÁSI PROGRAMJA"
CÍMŰ TÉRSÉGI PROGRAMRÓL ¹

Fleischer Tamás

BEVEZETÉS

A címben jelzett térségi program három fő fejezetre oszlik, amelyek rendre 11, 28 és 29 oldalon tárgyalják a tömegközlekedés információs rendszerének *szerepét*, majd *felépítését* és végül a "*gyakorlatát*" ahogy a BKSZ információs rendszerjavaslatát a tanulmány megnevezi.

Mielőtt a véleményemet az egyes megnevezett részekkel kapcsolatban kifejteném, célszerűnek látok néhány általános megállapítást tenni, részben **a tanulmányból hiányzó bevezetés, összefoglaló, javaslat stb. fejezetre** való reagálásként is.

HIÁNYZIK EGY ÁTFOGÓ HELYZETÉRTÉKELÉS

A ProRégió Ügynökség – Közép-Magyarországi Regionális Fejlesztési és Szolgáltató Kht. – által részemre eljuttatott dokumentációból nem derül ki világosan, vajon az milyen diszpozíció alapján készült: címe és megbízója alapján azonban feltételezem, hogy a feladat a Közép-Magyarországi Régió egészére vonatkozó tömegközlekedési szolgáltatások egységes információs rendszerének a kidolgozása volt, a

¹ Regionális Tömegközlekedés Információs Rendszer Minőségjavítási Programja. Térségi program. Készítették: Molnár László – Pintér László. Főmterv Rt. Budapest, 2000. december.

"Minőségjavítási Program" kitételből pedig arra következtetek, hogy a feladat a jelenlegi információs rendszer továbbfejlesztése, de legalább is alapulvétele és a helyzet feltárásán épülő rendszer kialakítása volt.

Ezt azért tartom fontosnak aláhúzni, mert a tanulmányból számomra **hiányzik egy olyan áttekintés, amely az információs rendszer jelenlegi működését elemezné, vagy legalább egy ilyen típusú elemzés következtetéseit rendszerbe foglalná.** Ebben a hiányzó részben megítélésem szerint röviden be kellene mutatni, hogy ma milyen informatikai/tájékoztatási rendszert követ a BKV, a MÁV, a Volán, a főváros, (a hajózás, a légiforgalom) sőt a KRESZ (függetlenül attól, hogy nyilván ezek nem mindegyike változtatható meg a Közép-Magyarországi Régió elképzelései szerint); továbbá át kellene tekinteni, hogy az egyes rendszereken belül milyen problémákat találnak a legsúlyosabbnak és milyen továbbfejlesztést terveznek a jövőre vonatkozóan. Hangsúlyozom, hogy ezeket a jövőre vonatkozó fejlesztési elképzeléseket is a *helyzetértékelés* részének tekintem, ami elsősorban az adott rendszeren belüli mai gondolkodásról ad képet.

A TÖMEGKÖZLEKEDÉS INFORMÁCIÓS RENDSZERÉT SZÉLESEBB KONTEXTUSBAN KELLENE TÁRGYALNI

A tanulmánynak az információs rendszer szerepére, jelentőségére vonatkozó I. fejezete megállapításaival általában egyet lehet érteni, az ott leírtak támogathatók. Kiemelhető a tömeg- (közösségi) közlekedés érdekében történő beavatkozás szükségessége, vagy az a megállapítás, hogy egy jó információs rendszer az adott szintű közlekedési rendszer hatékonyságán is képes javítani; továbbá, hogy nem lehet kizárólag a tömegközlekedés információs rendszerével foglalkozni, az része a teljes közlekedés információs rendszerének. Ezekből a megállapításokból azonban, megítélésem szerint továbbiak is következnek, amelyeket szintén érdemes lenne figyelembe venni.

Nevezetesen, a tömegközlekedés információs rendszere nem csupán a közlekedés szélesebb összefüggéseinek, de a régió egésze szélesebb összefüggéseinek is részét képezi, amiből az következik, hogy **nem elegendő csak közlekedési szakszempontokból elemezni.** Mindazok a közlekedési összefüggések, amelyek keretében a tanulmány a problémákat tárgyalja, fontosak és megkerülhetetlenek, nem ezek jelentőségének a csökkentéséről van tehát szó, hanem arról, hogy az információs és tájékoztatási rendszer egyben a Régió egésze tájékoztatási, arculatkialakítási, idegenforgalmi, identitás-kialakítási, megjelenítési, információs stb. politikájának is a részét képezi, félreértés lenne tehát *kizárólag* közlekedési szakemberekre hagyatkozni egy rendszer kialakításakor. Megítélésem szerint maguknak a közlekedési szakembereknek is segítené a munkáját, ha már programkészítés közben szembesülnének más profilú szakemberek elvárásaival, szempontjaival. Ez lenne tehát a feladat interdiszciplinaritásának komolyabban vétele, ami így nagyon elméletieskedően

hangzik, de a valóságban éppen ahhoz segítene hozzá, hogy érdemben gyakorlati kérdéseket lehessen közös munkával megcélózni.

Másfelől, érdemes komolyan venni azt a megállapítást, hogy egy jó információs rendszer a mai helyzeten is képes javítani. Ez a gondolat időben terjeszti ki az információs rendszer érvényességét jelenünk felé. A II. fejezetben ugyanis teret nyer egy olyan szemlélet, hogy elsősorban egy majdani korszerű tömegközlekedési rendszer majdani korszerű információs rendszerét kell megalkotni. Aláhúzom, hogy helyesnek tartom azt a törekvést, hogy a kialakítandó rendszer legyen korszerű, és legyen képes ellátni a jövő közlekedésének a vele szemben támasztott igényeit. Ezért én is elengedhetetlennek tartom a jövőben várható tendenciák áttekintését. Hiányolok azonban az átgondolás végéről egy olyan gondolatot, amely realisan számol azzal, hogy sohasem lesz "végleges" állapot, ha valamiben biztosak lehetünk a jövő közlekedésével kapcsolatban, akkor az éppen az, hogy a dolgok változni fognak. E változásoknak különböző a léptéke: egy jövőbeli módosuló hálózati szerkezettől kezdve a vonali és megállóhelyi, jegyrendszerbeli módosításokon keresztül az ideiglenes tereléseken és tehermentesítéseken, karbantartásokon át a napi baleset miatti kiesésekig terjedhetnek. **A tömegközlekedés információs rendszerének egyik fontos feladata éppen az, hogy ezeket a változásokat minél elviselhetőbbé tegye az utazóközönség számára, azaz egy "meta"-szinten állandóságot teremtsen a rendszeres és a rendkívüli, a megszokott és a megváltozó, a mai és a jövőbeli között.** Az ilyen típusú feladat szem előtt tartása éppen arra kell ösztönözze a rendszer megalkotóit, hogy a jövőből a jelen felé húzza a rendszer felállítását. Ezzel kapcsolatban érdemes ismét visszautalni arra, hogy kiindulásként mindehhez a jelen állapot értékelésére is szükség van.

Végül, a *diszciplináris* és az *időbeli* kontextus-bővítés említése után szóvá kell tenni egy *térbeli* kontextus-problémát is. A tanulmány III. fejezete "*Az információs rendszer a gyakorlatban. A Budapesti Közlekedési Szövetség (BKSZ) információs rendszere*" címet viseli.

Az első problémám a "gyakorlat" szóval van. A Budapesti Közlekedési Szövetség intézményi vonatkozásban legalább is kevésbé valóságos, mint a Közép-Magyarországi Régió, amely utóbbi mégis csak egy törvényben szabályozott egység. Az a tény, hogy a BKSZ-re vonatkozóan már elkészült az a tanulmány a jövőbeli információs rendszerére vonatkozóan, amelyik tanulmányt éppen most kellene a Közép-Magyarországi Régióra vonatkozóan elkészíteni, még nem teszi a BKSZ információs rendszerét "gyakorlattá", legfeljebb az elkészített tanulmányt avatja példává. A BKSZ-re vonatkozó áttekintés meg is felel arra a célra, hogy például szolgáljon, hiszen elég alapos, széleskörű kitekintésű, néhány vonatkozásában olyan elemekre is kitér, amelyet a fentiekben a Régió vonatkozásában hiányoltunk. Ez azonban nem változtat azon a tényen, hogy egy példa, amely ha történetesen még le is fedti a Régió egy részét, semmiképpen sem azonos magával a feladatmegoldással. A mostani ta-

nulmányban a közölt III. fejezet az általam hiányolt helyzetértékelés egy része (milyen elképzelések vannak ma az információs rendszer fejlesztésére) és éppen ennek kiértékelésével kezdődne a Régióra vonatkozó program megalkotása.

A feltárandó probléma éppen az, vajon a BKSZ egy újabb összetevő-e (a MÁV, Volán, MAHART, MALÉV, BKV mellett) a régió közlekedésében, amit a Régió információs rendszerének le kellene fednie, vagy maga a megoldás csírája (amely egy adott agglomerációs térségben már összehangolja a többi összetevőt), és ekkor a BKSZ informatikai rendszerének a Régió egészére történő kiterjesztési lehetőségeit kellene elemezni. Ez korántsem valami evidens lépés, hiszen a BKSZ működési rendszerébe közös elszámolásra szövetkező vállalatok lépnek, az információs rendszer esetleges kiterjesztése pedig a közlekedési rendszer működésében részt nem vevő társult térségre vonatkozna. Egyáltalán nem magától értetődő, vajon a még létre sem jött BKSZ-t meg lehet-e (és érdemes-e) megterhelni egy ilyen problémával: de akár igen a válasz, akár nemleges, a Régió informatikai rendszerét tárgyaló tanulmányban mindenképpen foglalkoznia kell a BKSZ és a Régió viszonyával, illetve mindazzal, ami az információs rendszerre vonatkozóan ebből következik. Jelenleg a "gyakorlatként" (szerintem meg példaként) bemutatott BKSZ információs rendszerrel kapcsolatban semmi nem utal arra, hogy ez nem maga a Régió információs rendszerére tett szakértői javaslat lenne.

A TANULMÁNY FEJEZETEI FONTOS ALAPISMERETEKET ÖSSZEGEZNEK, DE KEVÉS VALÓDI CSELEKVÉSI ÚTMUTATÓT NYÚJTANAK

A fentiekben tulajdonképpen ki is merítettük mondanivalónkat az *I. fejezettel* kapcsolatban. A bíráló jórészt egyetért a fejezet állításaival, azonban a Régióra vonatkozó informatikai rendszer kidolgozásának feladatát mind az abba bevonandó szakemberek körét tekintve, mind a jelen helyzetből való kiindulás követelményét illetően szélesebbnek ítéli meg; ezen túlmenően pedig térben nem tartja megengedhetőnek a BKSZ és a Régió térségének elemzés nélküli összemérését.

A BKSZ / Régió problémák fenti taglalásával ugyancsak leszögeztem a leglényegesebb kifogásomat a *III. fejezettel* kapcsolatban. Magával a fejezet tartalmával nem merültek fel problémák, de az inkább egy mellékletbe kívánczik, és a fő anyagba azok a tanulságok és megfontolások kerülhetnének, amelyek a Régió informatikai rendszere számára tanulságul, például – esetleg ellenpéldául – szolgálhatnak.

A két tárgyalt rész között található a *II: A tömegközlekedés információs rendszerének felépítése* című fejezet. A 28 oldalas munkarész korrekt módon áttekinti a tömegközlekedés információs rendszerére vonatkozó tudnivalókat, a létező műszaki eszközöket és az azokon adható információkat. A teljes terjedelem döntő része azt a valóban nélkülözhetetlen általános ismeretet szedi össze, amellyel hozzá lehet fogni egy konkrét térség konkrét információs rendszerének kidolgozásához – ha társítjuk

hozzá a helyi körülményekre és a mai helyzetre vonatkozó ismereteket. Utóbbi néhány esetben megtörténik, az információgyűjtésre vonatkozó és néhány további alfejezet tartalmaz mai hazai helyzetre vonatkozó megállapításokat. Ezzel együtt **a fejezet döntő részben bármelyik térség tömegközlekedése informatikai rendszerének felépítéséhez körülbelül ugyanannyi segítséget ad: ugyanis egy korrekt módon összegyűjtött módszertani segédlet.**

ÖSSZEFOGLALÓ

A Regionális Tömegközlekedés Információs Rendszer Minőségjavítási Programja 68 oldalas tanulmány összegyűjti azokat az általános ismereteket, amelyek egy térségi tömegközlekedési információs rendszer kialakításához közlekedési szakmai szempontból szükség van. Példaként bemutatja a Budapesti Közlekedési Szövetség térségére kialakított hasonló rendszert, azonban nem elemzi azokat a kérdéseket, amelyek a BKSZ rendszerét megkülönböztetik a Közép-Magyarországi Régió szintjén kialakítandó rendszertől.

A leírt rendszer a közlekedési szakértők oldaláról nyitott az utazóközönség elvárásainak a figyelembevételére irányában, ugyanakkor maga a rendszer-kialakítási eljárás, úgy tűnik, kevésbé nyitott, döntően közlekedéstervezői és informatikai kérdésnek tekinti az egész rendszer felépítését. Ezzel kapcsolatban a bíráló felhívta a figyelmet a szélesebb kontextus szükségességére, ami mind diszciplináris, mind időbeli, mind pedig térbeli szélesítést jelent.

A tanulmány megfogalmazóit célratörőbb munkamódszerre ösztönözte volna a **régiós célkitűzések megfogalmazásának megkövetelése**, illetve **összefoglaló ajánlások megkövetelése**. Ezzel együtt a tanulmány által összegyűjtött alapismeretek valóban szükséges háttérét képezik egy térségi program irányában való továbblépésnek.

Budapest, 2001. február 10.