

Böröcz Réka

Szociológia. III. évfolyam

2005. július 10.

Fleischer Tamás: Város, közlekedés, társadalom előadásához

Pozitív visszacsatolás a közlekedésszabályozásban

„Ma már világos, hogy a zsúfoltságot úgy is meg lehet fogalmazni, hogy nem a forgalmi sáv túl kevés, hanem az autók túl sok.”¹

A Városi közterekről, városi közlekedésről című 2005.03.03-i előadáson elhangzott, hogy a közlekedési eszközök sebességének növekedésével, az utazási távolságok is megnöttek, a célpontok messzebb tolódtak, s ez a folyamat megnövelte a tranzit jellegű, átmenő közlekedés arányát. A tervezésben és szabályozásban az autók zavartalan haladásának biztosítása vált elsődlegessé. A tervezett utakat benépesítő autós forgalom azonban zsúfoltságot okoz és ezzel lassítja a közlekedést. Vagyis az útépités célja nem válik valóra, az emberek nem érnek oda gyorsan kívánt célpontjaikhoz és az utazás minősége is romlik. A helyzet enyhítése érdekében új utak építése sem hoz eredményt, az új út is lassan telítődik és ismét új út építése válna szükségessé.² A beavatkozás tehát pozitív visszacsatolási folyamatot eredményez. A zsúfoltság csökkentésének szándéka ellenére az autók számának növekedése, s kiterjedtebb zsúfoltság lesz az eredmény.

Olyan két esetet szeretnék leírni, melyekben szerintem, az előbb leírtakhoz hasonlóan káros pozitív visszacsatolást eredményezett a közlekedésbe avatkozás, míg az eredeti szándék a folyamatok enyhítése volt. Mindkét esetben kisebb mértékű és kevésbé átfogó változtatásokról van szó, mint az új utak építése, de mivel kisebbek a beavatkozások, a hatásuk jobban nyomon követhető és az eredményük feltárhat eddig nem ismert összefüggéseket, és a helyzet jobb megértéséhez vezethet.

Az egyik eset a 123-as busz járat rövid kocsiról csuklós kocsira való lecserélése a zsúfoltság miatt, a másik pedig a 30-as villamos vonalának lerövidítése a kihasználatlanság miatt.

Ez a két BKV járat a XX. kerület (Pesterzsébet) külső peremét (Soroksár határában) köti össze a belvárossal, vagy egy olyan ponttal, ahol már a metróra felszállva rövid idő alatt a belvárosba lehet eljutni. A kerületnek ezen külső peremén három olyan járat van, ami közvetlenül a belváros egy-egy pontjára viszi az embereket (23-as busz- Boráros tér, 30-as villamos- Mester utca, és 99-es busz- Blaha Lujza tér) és kettő, ami ugyan nem a belvárosba, de egy metró megállóhoz. (123-as busz, 52-es villamos – Határ út, 3-as metró)

Mivel a legtöbb külvárosi lakos számára mindennapi úticélt jelent a belváros, igény van a közvetlen és gyors tömegközlekedési járatokra.

¹Fleischer Tamás: Városi közlekedési kérdések egy környezetbarát magyar közlekedéspolitikában 10.o. Mátrafüred 1996 június 27. <http://www.vki.hu/~tfleisch/PDF/pdf96/GYONGY960627.pdf> (2005. július)

²Fleischer Tamás 2005.03.03 előadásán hangzottak el a leírtak. Szintén megtalálható: Fleischer Tamás: Városi közlekedési kérdések egy környezetbarát magyar közlekedéspolitikában 6-11.o. Mátrafüred 1996. június 27. <http://www.vki.hu/~tfleisch/PDF/pdf96/GYONGY960627.pdf> (2005. július)

Demszky Gábor főpolgármester 2005. május 24.-i sajtótájékoztatóján jelentette be, hogy „Budapest városfejlesztési koncepciója tartalmazza a belváros déli irányú meghosszabbítását, azaz Dél-Pest városfejlesztési jelentősége a jövőben megnövekszik – ezt a Művészetek Palotája, a ferencvárosi rehabilitáció, a Lágymányosi-híd és kapcsolódó úthálózatának kialakítása, a csepeli szigetcsúcs tervezett fejlesztése is előrejelzi. A kerületi önkormányzatok, egy civil szervezet és a BKV bevonásával ezért újjászervezik a dél-pesti közlekedést, az ott utazók döntő többségének javára.”³

Ennek keretében került sor mindkét változtatásra:

I.) A 123-as busz járat rövid kocsiról csuklós kocsira való lecserélése a zsúfoltság miatt

A 123-as busz a Határ úti metrómegálló és egy Pesterzsébet és Soroksár határán lévő lakótelep között jár Pesterzsébeten keresztül. A lakótelepről ezen kívül még egy buszjárat indul Csepel felé (59-es busz), amivel a belvárosba csak közvetetten és hosszabb idő alatt lehet eljutni. Tehát, ha valaki nem a belvárosba igyekszik innen, és nem a másik innen induló busz vonalán van az úticélja, akkor csak a 123-as buszt használhatja a kerületen belüli közlekedésre is.

A 123-as busz menetideje húsz perc és mivel ilyen gyors és relatíve gyakran is jár, nagy a kihasználtsága az egész vonalon. Sokan utaznak rajta mindkét irányban, főként csúcsidőben.

Az említett fejlesztési terv részeként: „Csuklós lesz a 123-as busz, amely nagyobb befogadóképességével csökkenti a zsúfoltságot reggelente.”⁴ A BKV Rt. ennek megfelelően csuklós buszokat indított a vonalon.⁵

Ennek a beavatkozásnak a számomra érdekes eredménye az lett, hogy a zsúfoltság jelentősen nem csökkent a kritikus időszakokban. Természetesen a helyzet javult, de érezhetően megtelt az előzőnél kétszer nagyobb busz is, és ismét sokan álltak, bár valóban nem annyira összezsúfolva, mint előtte. Érezhető volt, hogy a nagyobb és új busz immár jobb utazási körülményeket és a helyhez jutásra nagyobb esélyeket kínálva több utast vonz. Tehát nem az eddigi utasok egyenlőbb eloszlása volt csak megfigyelhető, hanem az utasok számának jelentős emelkedése is.

Hol voltak eddig ezek az utasok?

A Határ útról indulva figyelhető meg főként ez a jelenség. Ebben az esetben pedig még az is elképzelhető, hogy a városból eddig más átszállópontok felé jövők a Határ utat választják most. Emellett lehet, hogy a határ úttól más felszíni járatok utasainak is egy része már felszáll a végállomáson pár megállóra is ha látja, hogy le lehet ülni még. (Van néhány közös megálló ahol még át lehet szállni különböző, szintén a Határ útról induló járatokra.)

Tehát azzal hogy jobb utazási körülményeket teremtettek, több utast is vonzott ez a járat. Mindez megmutatja azt, hogy az adott vonalra a szükséglet nem csak az útvonaltól függ és a lehetséges utasok száma nem egyenlő a pillanatnyi utasok számával. Lehet az annál több vagy kevesebb. Ebben az esetben az utasok számának emelkedése jelentheti azt, hogy az igény több utas szállításának képességére már eddig is létezett, de a zsúfoltság miatt inkább más útvona-

³ Budapest portál- Városházi hírek: Lényegesen javul az éjszakai közlekedés 2005. május 24.
<http://www.budapest.hu/engine.aspx?page=news&artname=20050524-cikk-kozgyuleloz> (2005. július)

⁴ Budapest portál- Városházi hírek: Lényegesen javul az éjszakai közlekedés 2005. május 24.
<http://www.budapest.hu/engine.aspx?page=news&artname=20050524-cikk-kozgyuleloz> (2005. július)

⁵ BKV Rt. Közlemények : A BKV Rt. 2004-ben elvégzett és 2005-re tervezett fejlesztései Budapest. január 20.
<http://www.bkv.hu/kozlemenyek/111.html> (2005. július)

lat választott az emberek egy része. Ennek a fordítottja is elképzelhető, miszerint az új utasok egy része az eddig használt, rosszabb minőségű utazási lehetőségeket kerüli most el ezt a járatot használva, még ha ez kis kitérőt is jelent számára.

Tehát a zsúfoltság megszüntetése érdekében tett lépések csak részben eredményezték annak csökkentését, mivel a megnövekedett szállítási kapacitás feltárta a valós igényeket és megmutatta, hogy azon az útvonalon jobb körülmények között mennyien utaznának.

A szolgáltatások minőségének emelése, a járat sűrítése és megbízhatósága még egy olyan vonalat is 'újjaéleszthet' aminek éppen a megszüntetését fontolgatják.

II. A 30-as villamos vonalának lerövidítése a kihasználatlanság miatt

A 30-as villamos Pesterzsébet Pacsirtatelepről (szintén a soroksári határhoz közel, a kerület peremén) Pesterzsébeten és a Ferencvároson keresztül a Mester utca és a Nagykörút találkozásáig közlekedik. A Pesterzsébeti végállomása közös a Határ út felé közlekedő 52-es villamossal, s a két villamos egy szakaszon ugyanazon az útvonalon halad. A 30-as a Gubacsi úton végigmenve egy elég hosszú szakaszon a régi gyártelepek között jár, amelyek nagy része vagy nem üzemel, vagy ha mégis, akkor az ott dolgozók száma igen alacsony. Lakások is csak elszórva található ezen a környéken. Jelentős számú utas így főként a Pesterzsébeti szakaszon, és a gyártelepek között lévő lakótelepeken (Darányi, és Kén utcai lakótelepek) valamint a Lurdy ház-tól a Mester utcáig tartó szakaszokon száll fel vagy le. A villamos menetideje körülbelül 50 perc, ami nem csak a hosszú útvonalnak köszönhető, hanem a nagyon alacsony sebességnek is, aminek oka a lakóövezetben való közlekedés és a sínek rossz állapota.

A Fejlesztési terv következtében az 52-es villamossal közös Pesterzsébeti szakasz egy részét vágják le a 30-as útvonaláról, ami így már a kerület központi részétől visszafordul a Mester utcai végállomás felé:

„A Fővárosi Közgyűlés 2005. május 26-án döntött Dél-Pest közösségi közlekedésének fejlesztéséről”⁶, és ennek keretében : „a 30-as villamos a Ferenc körút és Szabótelep között jár, azonban az 52-es villamos hétvégenként sűrítve, 20 perc helyett 15 percenként közlekedik majd”.⁷

A változással a terv szerint: „körülbelül 50 százalékkal kisebb lesz az ott élők zajterhelése.”⁸

Azonban emellett ez azt is jelenti, hogy a perem részéről a belvárosi végállomás ismét csak átszállással lesz megközelíthető. Az átszállással együtt az út így még hosszabbra nyúlik, ezért valószínűleg azok, akik eddig felvállalták a közel egy órás utazást a közvetlen eljutás lehetősége miatt, most nem erre mennek majd. Így talán még inkább csökken majd a 30-as eddig is alacsony utasszáma a belváros felé menet.

Az utasok alacsony száma azt a látszatot keltheti, hogy a vonalra nincs szükség; valójában azonban nem az útvonal, vagy az igény hiánya okozza az utasok elmaradását, hanem a szolgáltatás minősége. A probléma nem csak az, hogy a villamos lassú és ezért hosszú a menetideje, de az is, hogy ritkán, mindig csak húsz percenként jár. Emellett van, aki a Gubacsi úti környék miatt nem megy szívesen arra.

⁶BKV Rt. Közlemények : Változások Dél Pest közösségi közlekedésében Budapest, 2005. június 30.
<http://www.bkv.hu/kozlemenyek/143.html> (2005. július)

⁷ BKV Rt. Közlemények : Változások Dél Pest közösségi közlekedésében Budapest, 2005. június 30.
<http://www.bkv.hu/kozlemenyek/143.html> (2005. július)

⁸ Budapest portál- Városházi hírek: Lényegesen javul az éjszakai közlekedés 2005. május 24.
<http://www.budapest.hu/engine.aspx?page=news&artname=20050524-cikk-kozgyuleloz> (2005. július)

Pedig ha esetleg a villamos gyakrabban járna és a sebességét növelni lehetne, valószínűleg sokan kihasználnák annak a lehetőségét, hogy kicsit több mint fél óra alatt, átszállás nélkül eljussanak a belvárosba. Még az autót használók egy részét is 'elcsábíthatná' a jó és gyors utazási lehetőség, az útvonal jellegének ellenére is. A közvetlen összeköttetés a belvárossal a peremkerületekben azért is lehet fontos, mert a távolság a belvárosig már elég ok az autó használatára, amit a gyakori gyors és megbízható tömegközlekedési járatok legalább részben felváltathatnának. A szolgáltatás jó minősége sokak számára feleslegessé tehetné az autóba ülést, és így az általános belvárosi közlekedést is felszabadíthatná jelentősebb mértékű külváros felől érkező autós forgalomtól.

A jó minőségű szolgáltatást nyújtó tömegközlekedés több városban fontos részét képezi az autós forgalom csökkentésének a város élhetőbbé tételének, és a környezet védelmének.⁹

A 30-as villamosnak a története azért érdekes, mert pont ellentétes folyamatok alakították, mint az egyre több utast vonzó 123-as buszt.

A gyárak megszűnésével, és a szolgáltatás minősége miatt egyre kevesebb utas járt arra. Majd a kevés utas okozta kihasználatlanság miatt lerövidítették az útvonalat, ami további csökkenést eredményezhet az utasok számában. A beavatkozás tovább erősíti azt a folyamatot amelyben egyre romlik a 30-as villamos kihasználtsága és a villamos által az utasoknak nyújtott szolgáltatás minősége. Mindez megakadályozza azt, hogy a villamos betöltse azt a funkciót, amire 'adottságai alapján' képes lenne, és amire valószínűleg igény is van.

*

Mindkét bemutatott esetben tehát a beavatkozás valamilyen szintű gerjesztést, pozitív visszacsatolást eredményezett. A következmények elemzése azonban árnyaltabb képet ad a kiinduló helyzetről, aminek alapján a valós igényekhez és lehetőségekhez igazodva lehetne beavatkozni. A 123-as busz esetén a nagyobb kocsis bevezetése megmutatta, hogy mennyivel nagyobb a valós igény azon a vonalon az eddig tapasztaltnál. Emellett a környékbeli járatok kihasználtságáról és lehetőségeiről is további kérdéseket vet fel. A 30-as villamos példája pedig ennek ellentétéként azt mutatja, hogy a rossz utazási feltételek és az utasok létszámának csökkenése hogyan hat egymásra, tovább erősítve azt a folyamatot, amelyben mindkét tényező tovább romlik. A kevés utas itt sem az útvonal feleslegességét mutatja, hanem az ilyen jellegű utazási feltételek elutasítását.

⁹ Mobilitás Bécsben - Tömegközlekedés: A "kíméletes mobilitás" első számú tényezője 2004. 05. 19. <http://www.szochalo.hu/modules.php?name=News&file=article&sid=3144> (2005. július)