

Kistérségi közösségi közlekedés

2004. július 2.

Vircsák Enikő

Dolgozatom fogalomhasználata igazodik a felhasznált irodalomban használt kategóriákhoz, feltüntetve ennek értelmezését, amennyiben ez lehetséges.

A kistérség sokféle értelemben használatos fogalom: értünk alatta

- önkormányzatok által teremtett közigazgatási illetékességi területet (pl. a körjegyzőség, hatósági igazgatási társulás tekintetében),
- körzeti – a körzetközponti jegyző illetékességi területeként kifejeződő – igazgatási kistérséget (okmányközpont, gyámügyi, építésügyi, szociális ügyekben),
- regionális vagy megyei dekoncentrált szervek kirendeltségeinek illetékességi területét,
- szolgáltató intézmény, társaság működési területét (pl. a távközlési vagy kommunikációs szolgáltatók vonatkozásában),
- oktatási, egészségügyi ellátási körzetet (középiszcolák, rendelőintézetek, kórházak esetén),
- munkaerő napi ingázásának körzetét,
- a történelmi járás területét,
- bizonyos támogatási rendszerekhez kötődő lehatárolásokat (pl. a vidékfejlesztés tekintetében),
- meghatározott ágazati gazdaságfejlesztési tevékenységhez kapcsolódó területet (pl. a falugazdászok esetében),
- a területfejlesztési önkormányzati társulás működési területét,
- nagyobb városok – közelebről meghatározatlan tartalmú, azonban átfogó, agglomerációs jellegű, intenzív kapcsolatokra épülő – vonzaskörzetét,
- rendészeti, igazságszolgáltatási szervek illetékességi területét,
- tűzvédelmi vonulási területét,
- a KSH (leggyakrabban általánosként használt) körzetét,
- a területfejlesztés legkisebb területi egységét, a hazai NUTS 4. szintet.

A kistérség önmagában csak területi egység megnevezése, az ehhez kapcsolt feladatok már egy szervezet feladatai, melynek létrehozása kétség kívül előnyös lehet, amennyiben a hozzárendelt funkciók hatáskörei egybeesnek, vagy anélkül az adott területre illeszthető, hogy ellátásukat ésszerűtlenné, életidegenné tenné.

Tehát a sokfunkciós kistérség egyelőre még csak alakulóban lévő lehetőség, ezért az erről való gondolkodás még csupán egy elvontabb szinten lehetséges - illetve a már megalakult többfunkciós önkormányzati társulások egyedi eseteiként.

Tulajdonképpen a régiókban illetve kistérségekben való gondolkodás részben az Európai Unió által preferált kategória, részben olyan spontán folyamatok lehetséges megjelenítője és reakciója, mint városkörnyéki szuburbanizáció, agglomerálódás, klaszterképződés.

Természetesen egy szint megerősödése mindig a szomszédos szintek rovására történhet – ezzel akár sértve is azok (rész-)érdekeit.

Az jogosítványátcsoportosítások, az önkéntes (financiálisan erősen támogatott) önkormányzati társulások és a fenti tendenciák hatására mára az olyan funkciók fontos része, melyek korábban helyi térben éltek, könnyen jelennek meg településközi, térségi feladatként. Gyakorta először csupán egy-egy feladat talált helyet ebben a település feletti szinten (alvóváros, üdülő-terület, adminisztratív központok), majd fontossá válik a jelentkező igények elérhető közelségbe hozása. Ennek kulcsa a közlekedés: technológiai és szervezési oldala.

Számomra két megközelítés ismert: az egyikben a közlekedési hálózat adottságként jelenik meg, és ennek sajátságai döntik el, hogy hol rajzolhatók meg a kistérség határai. A másik megközelítésnél a különböző kistérségekben megvalósuló szükségletek megjelenítője a közlekedés. Egyik módszernek az eredménye sem nevezhető esetlegesnek, mert a megvalósult és funkcionáló hálózat nem csak tereli a jelenle-

gi kapcsolatokat, hanem múltbeli – esetleg még mindig érvényes – igények, szempontok hatására jöhetett létre, tehát az idődimenzió kapcsolja össze a két szemléletet.

Megállapításokat tehetünk a térségen belüli közlekedési hálózat és annak külső közlekedési környezetére vonatkozóan, abban a mértékben amilyen fokig azonosíthatók az egyes térségek a funkciók átfedése alapján. Tehát a térségen belüli hálózat védelemre szorul a környezetének nagyobb volumenű tendenciáival szemben. Egyszerre kell biztosítani az megközelíthetőséget – a térség közlekedését hozzáilleszteni a külső környezetéhez (pl menetrend) – és elkerülő pályákat és gyors átszelő utakat az egyébként csak áthaladó mozgások számára, miközben a belső igényeket kell szem előtt tartani. Egy belső struktúrával rendelkező térségnek van lehetősége arra, hogy koherens módon szelektálja a kívülről érkező hatásokat és azokra felkészüljön, illetve hatással legyen azokra. Ezek végső soron a térség életképességét is meghatározzák.

A rugalmatlan egyközpontú hierarchiával szemben a magas szabadságfokkal rendelkező – azaz több pólusú, illetve központ nélküli – hálózat az előnyösebb.

A kistérségek közlekedésének szervezése új, speciális megfontolásokat igényel tehát, amelyek megoldása is sajátos. A lakosságszám, a vásárlóerő és távolság felveti a személyszállítás és (kiskereskedelmi) áruszállítás határainak fellazítását, illetve diszpécserközponttal közös kezelését. Azt kell megfontolni, hogy a vásárlót szállítsuk-e az áruhoz, majd mindkettőt vissza, vagy az áruk szállításával szolgáljunk ki egy helyi keresletet. Ez utóbbi megoldás az igények, kereslet feltárását igényli, valamint gyors reagálást. Erre megoldást nyújt a diszpécserközpontok felállítása, mely tulajdonképp a taxi-forgalomban már működő logika alapján működtethető. Így megoldható az utaskiszolgálás előtérbe helyezése, miközben az üzemi szempontok sem sikkadnak el. Újszerű megoldásként jelenhet meg egy olyan kistérségi felügyelet alá tartozó helyi kollektív közlekedés, amelynek irányítói adott esetben helyi fuvarozóval és helyi falugondnokkal is elszámolási kapcsolatban vannak. Fontos pontjai a közlekedésnek továbbá az átszállóhelyek, megállóhelyek, utastájékoztatósi pontok, autós és kerékpáros kiszolgálópontok.

Milyen hatásokat hoznak ezek a megfogalmazott elvek – avagy a történések:

Határ menti magánvasutak

Tudósítónktól (NOL) • 2004. május 3.

Az évtized végére újra megépülhetnek azok a kistérségi vasútvonalak, amelyek az első világháború után a trianoni békeszerződés, majd a második világháború után a vasfüggöny miatt szüntek meg a 20 kilométer távolságra lévő Szombathely és Oberwart (Felsőőr), valamint az egymáshoz még közelebb fekvő Kőszeg és Oberpullendorf (Felsőpulya) között. Új fejleményként a Vas Megyei Közgyűlés, továbbá Szombathely, Kőszeg és az érintett határ menti települések többségének rendezési tervében már szerepelnek az új nyomvonalak.

Az Európai Unióhoz való csatlakozás folyamatában az egymással szemben fekvő határ menti települések vezetői előbb az összekötő közutak újraépítését határozták el, majd 2000-ben létrejött a Vas Megye–Burgenland Vasút Rt.(VBV), melyet tizenegy osztrák és magyar magánvállalkozó hozott létre 20 milliárd forintos alaptőkével.

Kövér István, a VBV vezérigazgatója tudósítónk kérdésére válaszolva elmondta: a kistérségi magánvasút-társaság első ütemben 24 kilométernyi új vasúti pálya építéséről határozott Szombathely és Oberwart, illetve Kőszeg és Oberpullendorf között. A zöldmezős beruházásnak Nardánál, valamint Kőszegnél már kijelölték a határon átmenő metszéspontját. Időközben a MÁV Tervező Iroda elkészítette a megvalósíthatósági tanulmányt, amely szerint mintegy 20 milliárd forintra lenne szükség a vasúti fejlesztéshez.

Jóllehet a források megszerzése még sokáig eltarthat, Kövér István szerint az ötlet életképességét az is bizonyítja, hogy az osztrák befektetők kérésére Wolfgang Schüssel kancellár támogató levelet küldött Medgyessy Péter miniszterelnöknek, és a MÁV sem ellenzi az elképzelés megvalósítását. A befektetési társaság egyébként koncessziót szeretne szerezni a teljes vasútvonalra, és sürgeti a további építési engedélyek kiadását. (Népszabadság, 2004. július. 6.)

Kelet-magyarországi regionális közlekedés

Kistérségi vasúttársaságoké a jövő?

Negyedik alkalommal rendezte meg nemrégiben regionális közlekedési kérdésekkel foglalkozó konferenciáját a Közlekedéstudományi Egyesület Debrecenben.

Horváth Lajos, a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium vasúti főosztályvezetője a regionális vasúti szervezetek mellékvonali közlekedési szerepéről és a színvonal emelésének szükségességéről tartott előadásában egyebek között aláhúzta, hogy a magyar vasúthálózat kétharmada helyi, regionális érdekeket szolgál. A MÁV szervezetén belül 1995–96-ban összesen mintegy 2500 kilométer hosszban 17 regionális vasutat hoztak létre, amelyek néhány éves működés után az eredeti formába szerveződtek vissza. Jövőre kísérleti jelleggel két régióban ismét megkezdődik a regionális vasúttársaságok kialakítása - először Balassagyarmaton, majd fél évvel később Vésztő térségében. A kisebb forgalmú vasútvonalak az esetleges ésszerűbb üzemeltetési lehetőségek kihasználhatósága érdekében kivethetők lesznek a kincstári tulajdonból. Ehhez azonban a vasúti törvény és a polgári törvénykönyv közlekedéssel kapcsolatos jogszabályainak módosítására lesz szükség.

A vasúti mellékvonalak regionális közlekedési szerepéről Menich Péter, a MÁV Rt. regionális igazgatója elmondta, hogy a közigazgatási régiók létrejöttével a regionális vasutak üzemeltetéséhez szükséges pénzt az önkormányzatok kapják majd meg, ám egyebek között még azt sem döntötték el, hogy a regionális vasutakon milyen tarifát alkalmaznak - helyi vagy valamilyen regionális díjszabást alakítanak ki -, illetve milyen mértékű kedvezményrendszert használnak majd. Az átalakítás után az önkormányzatok határozzák majd meg az adott térségre jellemzően a menetrend kialakítását és a szolgáltatás színvonalának biztosítását. Az önkormányzati társulások a MÁV-val megrendelőként állnak majd kapcsolatban.

Misszió-busz a veresegyházi kistérségben – Buszjárat önkormányzati nyomásra

Nyolc település által létrehozott egyesület sikeres kezdeményezése

Pest megye nyolc, egymáshoz közeli települése megelégtelt, hogy megfelelő helyközi autóbuszjáratok hiányában átjárhatatlan a kistérség. A Volánbusz Rt. saját költségén indított régiós járatokat.

Minta lehet Pest megye veresegyházi kistérségének tömegközlekedés-fejlesztési lobbija. A nyolc település – Veresegyház, Erdőkertes, Órbottyán, Vácrátót, Galgamácsa, Vácegres, Csomád és Váckisujfalu – által létrehozott Életmód Program Egyesület kezdeményezésre ugyanis a Volánbusz Rt. saját költségén, az önkormányzatok anyagi támogatása nélkül kistérségi buszjáratokat indított.

Makovínyi Mihályné, az egyesület ügyvezetője elmondta: a kistérségben már évek óta működik egy program, amelynek célja a régióban élő 27 ezer ember életminőségének javítása. Egyebek mellett összehangolják az iskolák, az egészségügyi intézmények, a művelődési házak működését. Ehhez azonban – tette hozzá az ügyvezető – elengedhetetlen, hogy a térség települései között sokkal jobb közlekedési kapcsolat legyen.

Az egyesület ezért másfél évvel ezelőtt megkereste a Volánbusz Rt.-t a térségi buszjáratok ötletével, amely partnernek bizonyult. Makovínyi Mihályné szerint egy szokatlan, Magyarországon példa nélküli megoldás született azzal, hogy a Volánbusz Rt. szeptember elejétől kísérleti jelleggel elindította a kistérség települései között menetrend szerint közlekedő járatait. A részvénytársaságnak nem volt a régiós járatok igényeihez illő mini autóbusza, ezért hat húszszemélyes járművet bérelt és azokat állította forgalomba. Mindezt ráadásul az érintett önkormányzatoknak nem kellett fizetniük: a Volánbusz Rt. előzetes felmérései szerint ugyanis a kisebb, gazdaságosabb húszszemélyes buszok működtetését a jegy- és bérletárakból is fedezni lehet. Holott az árak jelképesnek mondhatók, a legdrágább 116 forintba, míg a legolcsóbb 28 forintba kerül. Több önkormányzat vállalta, hogy támogatja az érvényes diákigazolvánnyal rendelkező helybeli tanulók bérletvásárlását.

Bogáti Zoltán, a Volánbusz Rt. Forgalmfejlesztési szakirodájának vezetője elmondta, hogy a szeptembertől tartó próbaüzem tapasztalatai szerint életképesek a kistérségi járatok. Hozzátette: éppen ezért a részvénytársaság szerződést köt a buszokat biztosító céggel, és az, november elsejétől már alvállalkozóként üzemelteti az állandó járatokat – továbbra is az önkormányzatok anyagi támogatása nélkül.

(Népszabadság, 2003. okt.25. Boda)



A veresegyházi kistérség buszjárata tulajdonképpen az irányított betegellátás modellkísérlet mellékvizén jött létre: a Misszióknak keresztelt egészségügyi szolgáltatáshoz hozzátartozik egy Missziós buszjárat, mely az érintett településeken, a veresegyházi kistérségben közlekedik. Információért fordultam a VÉP megfelelő alkalmazottjához, de az Életmódprogram átszervezése, szervezeti kereteinek felbomlása miatt nem kaptam információt a buszjáratról. Korábban a VÉP iroda rendelkezett minden információval a kistérség megalakulásának feltételei, kistérséget érintő programok és civil kezdeményezések terén. Mivel csak néhány sor elégedettségi százalék szerepel a Misszió honlapján is, interjút készítettem egy utassal. Röviden összefoglalva: számára nem jelent a buszjárat háztól-házig - szolgáltatást, mégis rendszeresen használja munkahelye és otthona között részmegoldásként. Mivel a busz a kistérségben közlekedik, ő maga pedig a kistérségen kívül él és dolgozik, de az ingázással naponta áthalad az érintett térségen, így utazását részben ezzel a járatral oldja meg. Nem kell külön fizetnie, hiszen a Volán-bérlet érvényes ezekre a buszokra is. Számára a

dupla átszállással is megéri. Olyan mértékben preferálja a járatot, hogy már aláírásgyűjtést is szerveztek, hogy tovább menjen a busz, egészen saját településéig, ami amúgy is szomszédos település a kistérséggel -de hiába. Gyorsabb, kényelmesebb, kevésbé zsúfolt, kultúrátabb. Minden kolléganője ezzel utazik, mikor csak teheti. Iskolások is sokan utaznak vele, mivel az érintett települések iskolái tanulóik számára csak erre a buszra érvényes bérletet kapnak a fenntartótól. Így iskolabuszként is működik a reggeli és délutáni időszakban. Településen belül és között is segíti az iskolások közlekedését. A sofőrök kedvesek, nyugodtak, a buszok modernnek és tiszták.

A buszok valóban modern kisbuszok, és mint kiderült jól kihasználtak, nincs gond a menetsűrűséggel - feltételezhetően felmért utas-igények szerint alakították a menetrendet és a buszok méretét. Ugyanakkor külön megállóhelyekkel is működnek sok településen, de ezek is közel esnek egyéb megállóhelyekhez, amennyiben ez lehetséges. Ugyanis több megállóval közlekednek egy-egy községen belül, illetve a többi járatához képest saját útvonalon a településen belül és kívül is. Ami eddig nagy időtávra volt a térségben - fizikai közelsége ellenére, a többszöri átszállás, elkerülés miatt (vagyis a központból kisugárzó hálózatnak köszönhetően), rövidebb idő alatt megközelíthetővé vált.

A járműveket egy országos méretű, de helyi alapítású cég biztosította. Jelenleg is folyik egy kérdőíves felmérés az utasok körében, sajnos eredményeik még nem állnak rendelkezésre.





Források:

www.mkksz.org.hu/kozponti.html dr. Virágh Rudolf előadása

www.datanet.hu/pharma/phorient/101/pho01mat.htm

www.vepeletmod.hu

www.magyarkozlekedes.hu/index.php?&c=fullnews&id=1542&from=archivum

NSZ • 2003. október 25. • Szerző: Boda András

<http://www.nol.hu/cikk/157108/> Népszabadság, 2004 július. 6.