

# Múlt-jelen-jövő: korszakváltások a személyközlekedésben

**Dr. Prileszky István**

a Szerkesztőbizottság tagja

A tudomány és technika fejlődésének egyes szakaszai olyan mértékű változásokat hoztak a közlekedésben is, hogy ezek alapján korszakváltásokról beszélhetünk. Az egyes korszakokra a technikai fejlettség különböző szintjén kívül (de ezzel összefüggésben) más közlekedési stratégiák és közlekedéspolitikák jellemzőek. A következőkben ezek felvázolására törekszem.

Az egyes korszakok határai egybefolynak, egyik korszak úgy nő át a következőbe, hogy a változások elérnek egy olyan szintet, ahonnan már új korszakról beszélhetünk. Az egyes országok fejlettségüktől függően különböző időszakban lépnek át más korszakba, de a fejlődési pályák ezzel az időeltolással is hasonlóan ítéltelők. Az egyes korszakokban mérvadónak tekintett közlekedéspolitikai alaptételek egy része nem veszi el érvényességét a következő időszakban sem, de kiegészülnek más gondolatokkal, vagy más prioritások kerülnek előtérbe.

A géperejű közlekedéstechnika megjelenésétől a személyközlekedésben három korszakot különböztethetünk meg.

## **1. A személyautó tömeges elterjedését megelőző, illetve kezdődő motorizációs korszak**

A technika által lehetővé tett nagyobb utazási sebesség hatására nagymértékben megnöttek az utazási igények, amelyek – elsősorban mennyiségi – kielégítése volt a közlekedéspo-

litika alapvető célja. Erre a célra a közlekedés fejlesztése önmagában megfelelő eszköznek tűnt. Még a közúti motorizáció jelentős fejlettségének időszakában is sokszor úgy gondolták, hogy bizonyos útfejlesztések „örökre” megoldják a kapacitásproblémákat.

A környezeti hatások nem voltak érzékelhetőek. A korszaknak a második világháború utáni időszakban bekövetkezett nagy motorizációs fejlődés vetett véget, amikor már látható volt, hogy a közúti infrastruktúra mennyiségi fejlesztése – különösen a városokban – nem lesz elegendő a társadalom növekvő mobilitásának biztosításához.

## **2. A személygépkocsi nagymértékű elterjedésének korszaka, a motorizáció kiteljesedése**

A korszak jellemzője, hogy a modal splitben túlsúlyra jutott az egyéni gépjárműhasználat. A motorizációs szint növekedése rendre felülmúlta a telítettségi szintnek tartott értékeket (300, 400, majd 600 személygépkocsi/1000 lakos), és világossá vált, hogy az valójában 700-800 körüli szintet is elérhet. Megjelentek és egyre nagyobb hátrányokat okoztak a forgalmi torlódások. A magasabb fokú motorizáció lehetővé tette a korszakra jellemző szuburbanizációt, ami további torlódást növelő tényező: nőnek az utazási távolságok, és a szuburbán területekre jellemző gyengébb közösségi közlekedési kínálat miatt az autóhasználat esetenként kikerülhetlenné válik.

A társadalmak felismerték a környezeti veszélyeket, egyik jelentős forrásának a közlekedést tartják.

Megoldásként – az első szakaszban domináló infrastruktúra-fejlesztések folytatása mellett – a modal split befolyásolása, kedvezőbbé tétele kínálkozott. Kialakult a „húzó és visszahúzó” (push and pull) intézkedéseken alapuló koncepció, amely azon az alapgondolaton nyugszik, hogy a helytakarékos és kevésbé környezetkárosító közlekedési módok, ezek közül kiemelten a közforgalmú közlekedés fejlesztése, és egyidejűleg, ehhez csatlakozva az autóhasználat feltételeinek kedvezőtlenebbé tétele szükséges a problémák csökkentéséhez. Jelszavá vált a közösségi közlekedés prioritása, a közösségi közlekedési szolgáltatások minőségének (szolgáltatási színvonal) emelése, ezek révén a közforgalmú közlekedésnek az egyéni közlekedéssel szembeni versenyképességének a növelése. A fejlesztésben, forgalomszervezésben élenjáró országok erre a célra jelentős összegeket költöttek, amelyek megtérülését a modal split kedvezőbb alakulásától várható társadalmi hasznokból vezették le.

A korszak második felében kételyek támadtak a „push and pull” elv hatékonyságát illetően. A tények azt bizonyítják, hogy a modal splitben várt javulás helyett tovább folytatódott a korábbi tendencia, a személygépkocsival tett utazások aránya egyes országokban megközelítette a 80%-ot. A „versenyben” nem a közforgalmú közlekedés lett a győztes. A közforgalmú közlekedés fejlesztésére és működtetésére fordított közkiadások hatékonyságát megkérdőjelező nézetek is megszülettek.

A közúti forgalom lassulása, a forgalmi torlódások miatt hosszabb az utazási idő, nem marad hely az időkölségvetésben újabb utazásokra, így a közlekedés az életnívó javulásának gátlójává válik. Ennek bizonyítéka, hogy vannak olyan térségek, ahol az időkölségvetésben növekedett a közlekedésre fordított idő, és visszajára fordult a szuburbanizáció.

A következő korszakba való átmenet jeleként a korszak második felében már megkezdő-

dött a közforgalmú közlekedési szolgáltatások integrációja (pl. hálózatok és menetrendek összehangolása, egységes tarifa és menetjegy, információs rendszer stb.), valamint a közösségi és az egyéni közlekedés összekapcsolása is (pl. P+R, K+R).

### **3. Telítődéshez közelítő motorizáció, az integrált mobilitás korszaka**

Napjainkban ebbe az újabb korszakba való átmenet időszakát éljük. A korszak két meghatározó eleme a fejlett (telítettségi szinthez közelítő) motorizáció, és az informatikai fejlettség. Hozzájön meg ezekhez, a mobilitási kínálat bővülése, új közlekedési formák és eszközök (megosztó rendszerek, elektromos roller stb.) megjelenése.

A korszak jelszava az integráció. A közlekedéspolitikában ebben a szakaszban abból indul ki, hogy az emberi mobilitás biztosítása a cél, amelyben minden közlekedési forma, mobilitási szolgáltatás szerephez juthat, és a szerep az egész mobilitási rendszer optimumának alárendelten alakul ki. Nem cél önmagában az, hogy az autóhasználatot szorítsuk vissza, hanem az, hogy az autót és a többi mobilitási lehetőséget együttesen a legcélszerűbben használjuk. Ebben nélkülözhetetlen szerep jut az informatikának. Az informatikai fejlettség teszi lehetővé, hogy az utazó képes legyen a mobilitási rendszer egészét (beleértve az adott időpont jellemzőit is) áttekinteni és ennek birtokában dönteni. Az infrastruktúra-fejlesztés is ennek a gondolatnak alárendelten történik, és elősegíti, hogy az utazások nagy része közlekedési mód és/vagy eszköz váltással történjen a rendszerszintű optimum érdekében. A ma korszerűnek tekinthető közlekedéspolitikában ezeken az elveken nyugszik.

A közlekedési integráció legújabb felfogása a közlekedési rendszer integrált szemléletén kívül magába foglalja a térség- és településfejlesztés területét is, úgy is mondhatjuk, hogy a közlekedés és a közlekedést kiváltó okok együttes kezelését jelenti. A szemléletmód helyessége könnyen belátható, az erre alapozott intézkedések hatásai ugyanakkor csak nagyon hosszú távon érvényesülhetnek.

Ennek ellenére el kell fogadnunk, hogy nincs más valóban hatékony eszköz, térségi-területi beavatkozás nélkül nem lehet kielégítő közlekedési viszonyokat teremteni. Szembe kell néznünk a kérdéssel: valóban nem lehet az urbánus térségek életét úgy kialakítani, hogy ne legyen szükséges napi 1-2 órát közlekedéssel tölteni?

Megragadható egy további vetület is, amely a legutóbbi időkben van kibontakozóban, ez pedig a környezettudatos életmód részeként kezeli az utazási magatartást (pl. „repülés-szégyen”, vagy a környezet érdekében lemondunk bizonyos utazásokról).

Nyilvánvalóan ezzel a korszakkal sem ér véget a fejlődés, és a jövőben számos új ismerettel leszünk gazdagabbak. A felismert tendenciák ugyanakkor alapot adnak a cselekvési irányok kijelöléséhez.



PAST, PRESENT AND  
FUTURE: A SHIFTING ERA IN  
PASSENGER TRANSPORT



VERGANGENHEIT-  
GEGENWART-ZUKUNFT:  
EPOCHENWANDEL IM  
PERSONENVERKEHR

