

FELJEGYZÉS

Szopkó Tibor alpolgármester úr részére a mobilitásmenedzsment miskolci szervezeti kereteinek fejlesztése tárgyában

Miskolc közlekedetőségével napjainkban szinte mindenki elégedetlen.

Bármelyik közlekedési módot válasszuk is – már amelyik rendelkezésre áll a városban –, közlekedni inkább szenvedés, mint élmény. Látható, hogy a kialakult állapotok így nem tarthatók fenn, mert méltánytalanok egy huszonegyedik századi európai városhoz, és rontják városunk vonzerejét, aláássák versenyképességét.

Miskolcon

- ilyen kevés ember,
- ilyen sok felület elfoglalásával,
- ilyen lassan,
- ilyen sok szén-dioxid kibocsátásával,
- ilyen nagy társadalmi költséggel még soha nem közlekedett.

Ahhoz, hogy a helyzet változzék, ahhoz, hogy Miskolc közlekedése egyáltalán összemérhetővé váljék a fejlett európai városok közlekedésével, rengeteg intézkedésre van szükség. Ezek közül kiemelkedő jelentőségű a megfelelő szervezeti keretek biztosítása, a korszerű mobilitásmenedzsment szervezet, azaz a közlekedési központ megalakítása és működtetése – a következőkben a kialakult helyzet rövid áttekintését követően erre teszünk javaslatot.

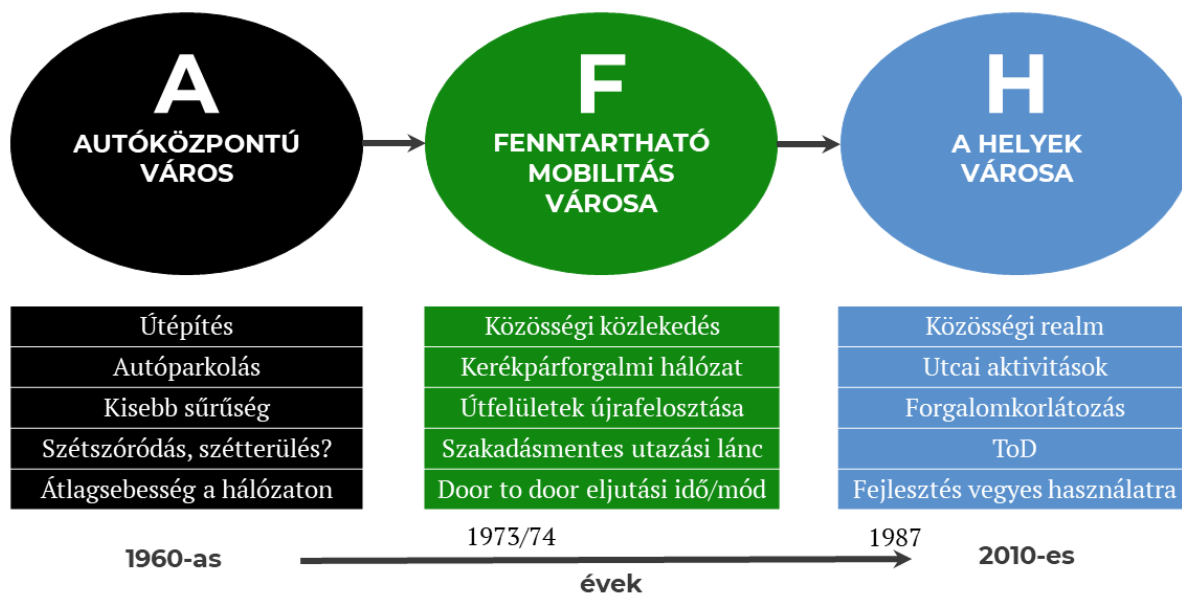
STÁTUSZ

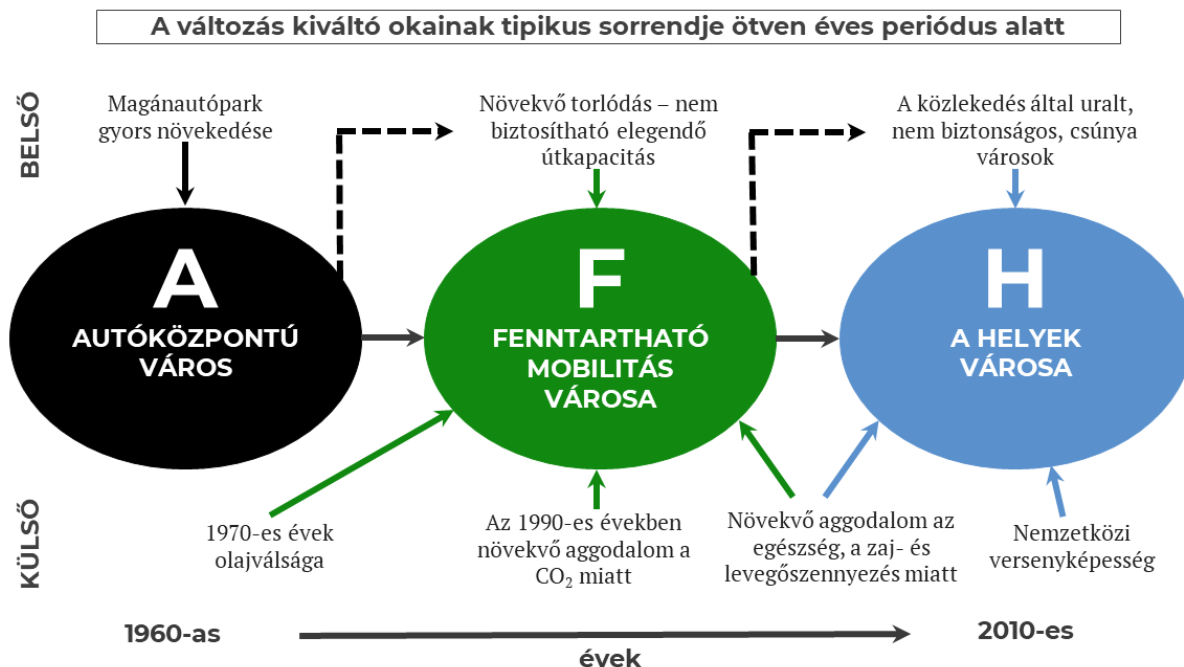
Tudáshiány

A városban mobilitási, közlekedési profilú felsőoktatási intézmény nincs, így helyben a speciális, elsősorban mérnökszakmai tudás csak a városban élő, dolgozó szakemberektől jöhet.

A legutóbbi években, évtizedekben a városi közlekedésről alkotott nézetekben paradigmaváltás történt, a világ fejlett városai a múlt század ötvenes éveitől tartó korszakból, az autóközpontú város modelljétől előbb a fenntartható mobilitás városának modelljé, majd a helyek városa felé kezdtek elmozdulni.

A tervezés vezérelvének változása az időben, forrás Jones, 2018





E változások követése egyetlen város számára sem elkerülhető, ha versenyben akar maradni a többi hazai és külföldi várossal. Sajnálattal azonban eddig nem nagyon látszik, hogy a helyi szakmagyakorlók figyelemmel követnék ezeket a változásokat, és helyben élére állnának bármilyen előrevívó törekvésnek.

A tudáshiány igaz a város közvéleményére, a lakosokra, a választópolgárokra is. Mivel a városban a közlekedésfejlesztés kérdései egyáltalán nincsenek tematizálva, nem folyik rólok társadalmi párbeszéd, sem a város, sem más szereplő nem folytat ismeretterjesztő, szemléletformáló tevékenységet, a város polgárai inkább csak a jelen állapotokat látják, és bármiféle vízió nélkül a jelen állapotok valamiféle javulásában reménykednek.

Míg Nyugat-Európa sikeres városaiban a városvezetők nagy gondot fordítanak arra, hogy már megválasztásuk előtt alapszinten megismerkedjenek a közlekedés legfontosabb összefüggéseivel, urbanisztikai aspektusaival, a modal split (az egyes közlekedési módok részaránya) befolyásolásának indokaival és lehetőségeivel, ez itthon még kevésbé jellemző (bár pl. a fővárosban már vannak rá példák), emiatt a tudáshiány a döntéshozatalt is jelentős mértékben megnehezíti.

Széttagoltság

A közlekedéssel kapcsolatos szerteágazó feladatok Miskolcon jelenleg sok szervezetbe vannak széttelepítve. Foglalkozik velük:

- a polgármesteri hivatal több szervezeti egysége (főépítési kabinet, városfejlesztési főosztály),
- a holding (elsősorban tulajdonosként),
- az MVK Zrt.,
- a Városgazda Kft.,
- a holding projektirányítási igazgatósága.

Emellett több, a közlekedéshez köthető területnek nincs gazdája, ilyen különösen

- a kerékpárközlekedés,
- a közlekedési tárgyú szemléletformálás, kommunikáció.

Az egyes közlekedési módok helyzete

AKTÍV MÓDOK

Gyaloglás

A városban sokfelé hiányoznak a járdák, a gyalogosok saját felületei, ennek hiányában a gyalogosok néhány helyen a kerékpárközlekedés szűkös felületein, többfelé pedig úttesten kénytelenek közlekedni, amelyen esetenként semmilyen sebességkorlátozás nincs (de van példa emelt sebességre is), ahol pedig 30 km/h sebességhatár van, azt a gyakorlatban nem tartják be. Miskolc szinte összes járdára felújításra szorul, a burkolatok állapota sokfelé kritikus, botlásveszélyes.

A gyalogosok hálózata ott is szakadozott, ahol egyébként van járda, hiszen a gyalogosátkelőhelyek száma kevés (ezért a gyalogosok komoly kerülőutakra kényszerülnek), a többségük által kínált biztonság pedig igen korlátozott:

- nagyon kevés helyen van középziget,
- a járdafülek alkalmazása Miskolcon szinte ismeretlen,
- a forgalomtechnikai kialakítás szegényes,
- a felállóhelyek kialakítása szegényes,
- a rálátási háromszögek nem mindig biztosítottak,
- a megvilágítás nem megfelelő,
- sokszor még az alapvető burkolati jelek állapota is kritikus.

A járdák használhatóságát sokfelé súlyosan korlátozza a mértéktelenül elszaporodott szabálysértő ráparkolás, sokfelé pedig a közútkezelő engedélyezi a járdán parkolást, nem kevés olyan helyen is, ahol az a gyalogosok közlekedését ellehetetleníti.

A jelzőlámpás csomópontokban a gyalogosok előnyben részesítése ismeretlen, a fázistervek kidolgozásánál a gyalogosok szempontjait figyelmen kívül hagyják, egyoldalúan az egyéni autóforgalomra optimalizálnak.

A sétálóutcában az engedélyezett gépjármű- és a villamosforgalom sebességhatára 30 km/h. Példa nélkül álló a fejlett európai városok gyakorlatában, hogy vegyes, gyalogosok által is használt felületen 20 km/h-nál nagyobb sebességet engedjenek.

Mikromobilitás

A mikromobilitási eszközök használata elmaradott városunkban lassabban terjed, mint máshol, azonban már nálunk is jelen van, és további növekedés várható.

A kerékpárforgalmi hálózatot – lassan, igénytelenül és szakmaiatlanul ugyan, de azért több éve már – bővíti a város, azonban a többi mikromobilitási járműre és eszközre nem gondolva.

Kerékpár

A város kerékpárforgalmi hálózatának fejlesztésekor Miskolc eddig szembement minden szakmai ajánlással és európai fejlesztési trenddel.

A főhálózat továbbra is szakadozott, fontos elemek, szakaszok hiányoznak, az alkalmazott folyópálya hálózati elemek (minimálszélességű egyoldalú kétirányú gyalog- és kerékpárutak, kerékpárutak) múlt századi színvonalat képviselnek, nem biztonságosak, nem komfortosak, és gyakran okoznak kerülőutakat.

Szinte egyáltalán nincs a városban kerékpáros szempontból jól megoldott csomópont.

A megvalósult fejlesztési projektek súlyos hibáktól terheltek, nem növelték az elvárt módon a biztonságot, nem nyújtanak versenyképes eljutási lehetőséget, nem komfortosak.

Az alaphálózaton (főként a lakókörnyezetekben) nincs szükség elkülönített kerékpárutakra, a kerékpárközlekedés mindenütt a világon vegyes forgalomban, a gépjárművekkel közös felületen halad. Ennek azonban feltétele, hogy a lakóövezetekben általános legyen a 30 km/h sebességhatár, amelyet a gyakorlatban be is tartanak. Ez a sebességhatár ugyan sokfelé megvan már Miskolcon, azonban a lakóutcák teljesen rossz műszaki kialakítása a gépjárművezetőket gyorsraírásra ösztönzi. Ez nemcsak az utcában lakók életminőségét rontja, hanem a kerékpározók biztonságérzetét is.

A nyugvó kerékpárforgalom (parkolás) a város területének legnagyobb részén teljesen megoldatlan. Példaként emeljük ki a sétálóutcát, továbbá a lakótelepeket, ahol teljesen hiányoznak a külföldön bevált megoldások (bike hangar).

KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

Autóbusz és villamos

Az elmúlt évtizedben a város autóbuszflottája félig, villamosflottája teljesen megújult. Ebből sokan tévesen azt a következtetést vonják le, hogy nagyszabású fejlesztés történt. Ez így nem pontosan igaz, alapvetően a teljesen elavult, leharcolt járművek cseréje történt meg csupán – ezek persze nyilván más minőséget képviselnek, mint azok az eszközök, amelyeket kiváltottak, de olyanok már régen nincsenek a piacon.

Az elégtelen karbantartás és üzemeltetési gyakorlat miatt a dízel flotta megmaradt részének, de már a CNG autóbuszoknak a rendelkezésre állása is olyan mértékben csökken, hogy a folyamatos kibocsátás-csökkentés, menetrendi visszalépések ellenére is szinte állandó a járműhiány. A villamosok karbantartását a gyártó végzi, szerződés alapján. Ott nincs ilyen jellegű probléma.

A menetrend szerinti járatok hálózata nem fedi le teljesen a várost, átértékelésre és bővítésre szorul, a közszolgáltatási menetrend folyamatosan romlik. A door to door eljutási idők tragikusak, a szolgáltatás versenyképtelen, egyre jobban eltaszítja magától a potenciális használókat, ami azzal is tovább súlyosbítja a város közlekedési problémahalmazát, hogy növeli az egyéni autóhasználatot (mivel a kerékpárközlekedés feltételrendszerének kritikán aluli állapota miatt a kerékpározás sem eléggé vonzó), hizlalja a dugókat, és elképesztő mértékben növeli a parkolási igényt.

A közösségi közlekedés előnyben részesítésének világszerte alkalmazott megoldásait Miskolc nem használja ki, ehelyett lakosságának felét arra kényszeríti, hogy jelentős idővesztéssel szenvedjenek el az egyéni autóhasználók preferálása miatt.

Miskolc lakosainak versenyképes közösségi közlekedés helyett eddig csak szemfényvesztés jutott: a városi média internetes szavazatcsalásra buzdított az adventi villamos körüli hype dolgában – lássuk be, ettől sem a kiszolgálási gyakoriság, sem az eljutási idő nem javul.

Nem csupán a vázolt területeken vannak bajok: korszerűtlen a tarifapolitika, gondok vannak az utastájékoztatással is.

DRT

Igényvezérelt közlekedés a városban nincs.

Taxi

Talán ez az a szegmens, amellyel viszonylag a legkevesebb probléma van.

Ebből is látszik, hogy a versenyhelyzetben lévő, az ügyfelek igényeit kielégíteni igyekvő szolgáltatások minősége sokkal jobb, mint egy monopolhelyzetben levő, teljesítményét saját maga számára meghatározó szolgáltatóé.

Ami súlyos probléma: még mindig tragikusan nagy a különösen környezetszennyező dízelek részaránya.

Eszközmegosztó szolgáltatások

A világban elképesztő dinamikával fejlődnek, Miskolcon ismeretlenek.

EGYÉNI GÉPJÁRMŰHASZNÁLAT

Miskolc közlekedését évtizedek óta egyoldalúan az egyéni autóhasználatra optimalizálják – ehhez képest az egyéni autóhasználók többsége elégedetlen a rendszerrel.

A közterületek felületmegoszlásában az egyéni autóhasználat felületei mind a haladó forgalomban (forgalmi sávok), mind a nyugvó forgalomban (parkolás) túlreprezentáltak.

Az egyéni autóhasználat így is túl vonzó, mivel a fenntartható közlekedési módokat (kerékpár és közösségi közlekedés) a város az egyéni autóhasználatot támogatva elnyomja.

Különös gondot okoz a parkolás, a belváros helyén hatalmas összefüggő parkoló-falanszter van, de ennek ellenére is teljesen általános a tiltott helyen történő parkolás, ami ellen a város érdemben (kerékbilincs, lopóautó) nem lép fel.

Ez különösen érthetetlen azért is, mert a mélygarázsok, parkolóházak kihasználtsága alacsony.

A városban túlságosan olcsó parkolni, az 1988. évi I. tv. 15/A § szerint felszámítható díj töredékét szedi csak be a város. Úgy is fogalmazhatunk, hogy a köztulajdonban lévő ingatlanok bérletének e speciális formáját, a parkolást szándékán kívül a többi adófizető szponzorálja – mivel a használó nem fizet érte piaci árat.

A kedvezményes lakossági bérlet ára (napi 7 forintnak felel meg!) különösen komolytalan, a második autó kedvezményezése pedig tényleg csak a parkolási problémák súlyosbítására jó.

JAVASLAT A MISKOLCI KÖZLEKEDÉSI KÖZPONT LÉTREHOZÁSÁRA

Az aktuális helyzetet bemutató fejezet ismeretében elmondható, hogy városunk közlekedésében az egyik legfontosabb hiba a szervezeti széttagoltság. A közlekedés különböző problémáival foglalkozó szervezeteknek mind saját céljaik vannak, az egyes célok pedig gyakorta ütik egymást. Emiatt eleve nem lehet tökéletes az együttműködés, és nem lehet harmonikus a teljes közlekedési rendszer.

A széttagoltság szükségszerűen hordoz magában párhuzamosságokat, ami hatékonyságromlást és pazarlást eredményez. A szintén vázolt tudáshiányt is súlyosbítja ez a helyzet.

A nem megfelelő szervezeti hierarchia egészen furcsa helyzeteket eredményez: az MVK Zrt. például praktikusán önmagától rendeli meg a közszolgáltatást és önmagát ellenőrzi, még akkor is, ha formálisan ezek közgyűlési hatáskörök. Azonban sem a közgyűlés, sem a holding nem rendelkezik olyan szakmai kompetenciákkal, skillekkel, amelyek birtokában képes lenne érdemben érvényesíteni irányító-ellenőrző szerepét úgy, hogy ez végeredményben a közösségi közlekedés versenyképességének javulását eredményezze.

A kilábaláshoz a különféle közlekedési feladatok, tevékenységek egy akolba terelése teremti meg a szervezeti feltételt.

A mobilitásmenedzsment szervezet alkalmas arra, hogy szakmai alapokon álló, célirányos tevékenységével javítsa Miskolc élhetőségét, hozzájáruljon a város vonzerejének növekedéséhez, a fenntartható közlekedési módok versenyképességének érdemi javításával elérhetővé tegye a modal shift célokat (a város közlekedési munkamegosztásában az arányok határozottan a fenntartható módok irányába mozduljanak el).

Nem veszi tehát át a politika feladatát, hanem szakmai munkájával ténylegesen is elérhetővé teszi a várospolitikai, közlekedéspolitikai célok megvalósulását.

A megalakuló, célszerűen 100%-ban Miskolc MJV Önkormányzata tulajdonában lévő Miskolci Közlekedési Központot vezérigazgató vezeti, akinek személye nagyon fontos:

- legyen megfelelő rálátása a városi közlekedés világban jellemző trendjeire, legyen alapos és korszerű szemlélete és tudása,
- működése legyen minél függetlenebb a külső befolyásoktól, különösen értve ezalatt a politikai befolyást is – célszerű, ha a polgármester, esetleg alpolgármester közvetlen alárendeltségében van, és pl. a képviselők sem „távvezérelhetik”, így döntéseit a város érdekében és legjobb szakmai lelkiismerete alapján hozhatja meg.

A közlekedési központ szervezete tartalmazza az összes fontos közlekedési szakterületet. A közös szervezet, közös irányítás eredményeként a működést a szinergiák jellemzik.

A mobilitásmenedzsment három pilléren nyugszik, ezek alapján határozhatók meg a szakterületek:

1. Úthálózat és járművek
2. Szabályozás
3. Tudatformálás

A Miskolci Közlekedési Központ szakterületei (divíziói)

1. Stratégia, innováció, projektmenedzsment
2. Közútkezelés
3. Közösségi közlekedés
4. Parkolásmenedzsment
5. Közlekedésbiztonság
6. Szemléletformálás és kommunikáció

Az egyes szakterületek áttekintése

STRATÉGIA, INNOVÁCIÓ, PROJEKTMENEDZSMENT

- Döntéstámogatás: a város közlekedéspolitikájának, megalapozó dokumentumainak elkészítése/elkészíttetése, célmeghatározás, megalapozás, egyeztetések, társadalmasítás
- Ezen belül kiemelkedően a város közlekedési víziójának, modal split céljainak meghatározása
- Műszaki fejlesztés
- Mobilitási pontok megvalósítása
- A közlekedésfejlesztési projektek teljes körű szervezése, lebonyolítása, társadalmasítása
- A legvédtelenebb úthasználók és a közösségi közlekedés előnyben részesítése

KÖZÚTKEZELÉS

- Közúthálózat kezelése, fenntartása, üzemeltetése, ebben prioritást élveznek a legvédtelenebb úthasználók (gyalogosok, mikromobilitás, kerékpározók) és a közösségi közlekedés által használt hálózati elemek
- Közúti forgalomirányítás (jelzőlámpák, terelések, stb.)
- Téli üzem, ebben szintén prioritást élveznek a legvédtelenebb úthasználók (gyalogosok, kerékpározók) és a közösségi közlekedés által használt hálózati elemek
- Esélyegyenlőségi, akadálymentességi szempontok kiemelt érvényesítése
- Közúthasználati, behajtási, stb. engedélyek kiadása

KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

- Közösségi közlekedés vonalhálózatának tervezése, különös tekintettel a könnyű hozzáférhetőség, a versenyképesség és az esélyegyenlőség szempontjaira
- Közszolgáltatási menetrend tervezése
- Közszolgáltatás iránti igények kutatása, közszolgáltatás monitorozása
- DRT (igényvezérelt közszolgáltatás) kialakítása
- Operátorok kiválasztása, szerződéskötés, kapcsolattartás
- Elvárt szolgáltatási szintek meghatározása, operátorok SLA-ellenőrzése
- Taxis szolgáltatások szabályozása és ellenőrzése
- Eszköz- és járműmegosztó (car sharing, közbringa, közroller, stb.) rendszerekkel kapcsolatos feladatok
- Tarifapolitika kidolgozása
- Jegy- és bérletértékesítés
- Utazási jogosultság ellenőrzése
- A város határait meghaladó (agglomerációs) utazások versenyképességének biztosításához szükséges együttműködések és integrált megoldások (tarifaközösség, tramtrain, stb.) – reálisan csak második ütemben

PARKOLÁSMENEDZSMENT

- Mikromobilitás (elsősorban kerékpár) parkolásszabályozása, kapacitásfejlesztés
- Gépjárművek parkolásszabályozása, kapacitás meghatározás
- Mikromobilitási és gépjárműparkolási létesítmények kezelése
- A díjköteles várakozás szabályait megsértőkkel szembeni szankcionálás
- (De: a lopóautó, kerékbilincs kezelése marad a tiltott helyen várakozókat szankcionáló önkormányzati rendészetnél)

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG

- A városban a legvédtelenebb úthasználókat érő idegen jármű behatása nélküli elesések és a gázolások, továbbá gépjárművek közötti ütközések nyomon követése, elemzése, statisztikai feldolgozása
- Műszaki-szervezési javaslatok kidolgozása a biztonság növelésére

A közlekedésbiztonsággal kapcsolatos tevékenység jelenleg teljesen hiányzik az önkormányzatnál.

SZEMLÉLETFORMÁLÁS ÉS KOMMUNIKÁCIÓ

- A közlekedéspolitika, közlekedésfejlesztés kérdéseinek társadalmasítása
- A fenntartható (aktív és közösségi) közlekedési módok előnyeinek megismertetése
- Aktív kommunikáció a fenntartható módok tudatos választásának előmozdítására

- Ösztönző akciók a fenntartható módok népszerűsítésére
- Közlekedési közszolgáltatás ügyfélszolgálati feladatai
- Közlekedési közszolgáltatás utastájékoztatási feladatai
- Mobilitásra nevelés
- Közlekedésbiztonsági szemléletformálás

Példa

Integrált Miskolci Közlekedési Központ esetén annak menetrend-tervezési funkciója nem merül ki a meglévő adottságokhoz való alkalmazkodásban, hanem a tervezés szűk keresztmetszeteinek feltárását a közútkezelési funkció azok gyors feloldásával tudja segíteni.

Ha pl. adott útszakaszon az autóbuszok eljutási ideje kedvezőtlen, az

- egyrészt rossz versenyképességet jelent, a potenciális utasok közlekedési módot váltanak, emiatt nőnek a városban a forgalmi dugók és az eljutási idők, valamint a gépkocsiparkoló-kapacitás iránti igény,
- romlik az autóbuszok kihasználtsága, emiatt fölmerül a járatritkítás gondolata, ami azonban tovább rontaná a versenyképességet,
- az autóbuszok utazási sebessége végső esetben a járműgazdálkodásra is kihat, mert a fordulódő befolyásolhatja a kocsikiadási szükségletet (leegyszerűsítve: ha egy busz nem ér addig vissza a végállomásra, amíg indulnia kellene egy következő járatban, akkor egy további buszra lesz szükség).

A jelenlegi helyzetben

- egyrészt maga az MVK is csak korlátozottan érdekelt a szűk keresztmetszet feloldásában,
- a közútkezelő (PMH illetékes osztálya) számára pedig nem a több embert érintő közlekedési probléma feloldása az elsődleges optimalizálási szempont, hanem a területileg illetékes képviselőnek való megfelelés, akinek viszont szakmai jártassága – általában – a koncepció nélküli parkoló- és fekvőrendőr-szponzorációra korlátozódik,
- végeredményben a probléma megoldatlan marad, a város közlekedésének leépülése folytatódik, a modal split (közlekedési munkamegosztási arányok) tovább romlik,
- a teljes közlekedési rendszer működésének társadalmi összeköltsége – beleértve az externális költségeket – tovább nő.

Mobilitásmenedzsment szervezet (MKK) működése esetén a probléma fölismerését követően a szükséges beavatkozásról házon belül lehet dönteni, a megoldás gyors lehet.

HATÁSOK

A mobilitásmenedzsment szervezet talán legfontosabb előnye abban lehet, hogy egy helyen gyűjti össze a speciális tudást, hogy a miskolci közlekedés ügye nagyobb mértékben szakmai alapokra helyezhető.

Azáltal, hogy az egyes részterületek egy, ráadásul kompetens kézben futnak össze, koherens fejlődési pályára állhat a közlekedés. Ez néhány év alatt jelentősen növelheti a városlakók, választópolgárok elégedettségét.

A közlekedésfejlesztési projektek a források elégetése helyett a klímavédelmi célokat támogató, a város élhetőségét növelő, a polgárok egészségét, életminőségét, elégedettségét javító mobilitást segíthetik elő.

A közösségi közlekedésben végre letisztulhat a megrendelő és az operátor viszonya.

A központ kompetens megrendelőként léphet fel, és képes ellenőrizni is a megrendelés teljesítését. Az operátor (MVK Zrt.) arra koncentrálhat, ami a feladata: a megrendelt szolgáltatás minél költséghatékonyabb és megbízhatóbb elvégzése.

A központ további operátorokat is bevonhat a rendszerbe, ez egyrészt versenyhelyzetet teremt, másrészt megnyitja a lehetőségét olyan szolgáltatásoknak is, amelyet az MVK nem szívesen, vagy nem hatékonyan végezne, ilyen lehet pl. a DRT.

Végezetül fontos említeni, hogy a mobilitásmenedzsment szervezet nagyon hasznos lehet a helyi és a helyközi közlekedési szolgáltatások közötti kapcsolódások