

TUDOMÁNY AZ UTAZÁSBAN: UTAZÁS A KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYBAN

Fleischer Tamás

PhD (a közgazdaság-tudomány kandidátusa)

Kutató, MTA Közgazdaság- és Regionális Tudományi Központ, Világgazdasági Intézet

Kulcsszavak: turizmus, közlekedés, közszolgáltatás, modernitás meghaladása, társadalom alapú tudás

Bevezetés

A konferencia címe, „Utazás a tudományban” elég sokat próbál markolni: egy ilyen cím után a genetikától a csillagászatig mindenféle tudományban történő kalandozásra gondolhatnánk. Amit a cím ténylegesen takar, azaz előadásokat a turizmus és a közlekedés tárgykörében, azt talán jobban kifejezi a cím megfordítása: „tudomány az utazásban”. E két téma kapcsolatának taglalását kaptam feladatul e konferencián, amelyik születésnap tisztelegés egy olyan kollegánk előtt, aki eddigi pályája során egyaránt elmélyült kutatásokat végzett a közlekedés és a turizmus területén.

Bő két évtizeddel ezelőtt, az uniós csatlakozási felkészülés során *Integrációs Stratégiai Munkacsoport* néven széleskörű áttekintő kutatás zajlott a leendő tárgyalási dossziék tartalmának nagyjából megfeleltethető témacsoportokban. Az egyik témakör az *Infrastruktúra* volt – és ide, a közlekedés meg a távközlés vagy az energiahálózatok mellé lett besorolva a turizmus is. Beledolgozva a munkacsoport összefoglalójának készítésébe, akkor alkalmam volt egyrészt megismerkedni Lengyel Márton hazai turisztikáról szóló áttekintésével [1], másrészt elgondolkodni azon, vajon milyen közös vonások lehetnek egyaránt érvényesek az infrastruktúra-hálózatokra és a turizmusra is. Három ilyen vonást találtam, erről lesz szó a következő pontban. Ezt követően egy gyakran ismételt félreértést szeretnék eloszlatni azzal kapcsolatban, hogy a turisztikai célú utazások közszolgáltatásnak tekinthetők-e. (A helyes válasz: igen.) Néhány, az idegenforgalom és a közlekedés kapcsolódási pontjait felvillantó példa (repülőtér megközelítése, pályaudvarok változó szerepköre, utastájékoztató) után a jelen és a jövő trendjeinek felvázolásával zárul a dolgozat.

Három dolog, amit a turizmusból tanultam... ..és a közlekedésben is fontos tanulságokkal jár

A turizmus piramisa

A turizmus kapcsán képbe kerülhetnének az egyiptomi piramisok is, de itt másról lesz szó. Sok helyen próbálkoznak azzal, hogy megszerezzék maguknak a leginkább jövedelmező szeletet az idegenforgalmon belül, a *konferenciaturizmust*. Tartósan azonban ez nem szokott sikerülni. A turizmuságazat ugyanis akkor működik egészségesen és stabilan, ha a kínálati spektruma széles alapokon nyugszik. A konferenciaturizmus a csúcsterméke a nála szélesebb

nemzetközi turizmusnak, ami akkor áll biztosan a lábán, ha egy még szélesebb *belföldi turizmusra* tud ráépülni. És még ez alatt is van egy fontos alapzat, amit nem is turizmusnak nevezünk, hiszen a résztvevői nemhogy az országot, de még a településüket sem hagyják el: ez pedig az egyes településeken belüli *szabadidő-kultúra* léte és minősége.

Ez fontos tanulság, hiszen egész máshonnan kell elindulnia a szabadidő-kultúrára alapozó turizmusfejlesztésnek, mint a konferenciaturizmust rövidtávon lefölözni próbáló beruházásoknak; továbbá a hasznok is máshogy terítődnek szét az egyik és a másik esetben a beruházók, a vendégek és a lakosság között.

Közlekedésfejlesztésben is tapasztalható törekvés, hogy a hazai kapcsolati igények rovására is előtérbe helyezzük a közös uniós tervekben kiemelt és az Európai Unió által szorgalmazott nemzetközi folyosók kiépítését. Ezek a *transzeurópai (TEN-) folyosók* valóban fontosak, nem a szükségességüket akarom elvitatni – azt azonban világosan kell látni, hogy az ország számára akkor tudnak a folyosók potenciális előnyei megjelenni, ha le lehet térni a folyosókról, és a főhálózatokon meg a mellékhálózatokon keresztül stabilan el lehet érni a hazai célpontokat. Itt is a piramis alapjainak a kiépülésétől függ az, hogy a hasznok eljuthatnak-e az ország minden pontján az ott élőkhez, vagy pedig a térség leszakad a nemzetközi pályákról, azokon inkább csak átrohannak rajtunk. *A közlekedés is és a turizmus is a kezdő- és a végpontokba képes az előnyöket koncentrálni; kevés hazai végponttal kevés helyre jut ezekből az előnyökből.*

A turizmus tükör

Kicsit összefügg a szabadidő-kultúrára épülő turizmus stratégiával is az a meglátás, hogy a turisták tartósan főként oda mennek szívesen, ahol a helyiek is jól érzik magukat. Önmagában a turisztikai kapacitás megteremtése nem elegendő az ágazat fellendítéséhez. Azok a helyek vonzzák a turistákat, amelyekről hallanak, és amelyekről pozitív híreket hallanak. Ilyen volt például a 80-as évek Magyarországa, amikor az ország egyfajta turisztikai „*KGST-célponttá*” vált szűkebb térségünkben – anélkül, hogy különösebb idegenforgalmi építkezés lett volna ennek a hátterében. (Ilyenkor természetesen fontossá válik a fogadóképesség felzárkóztatása: de nem attól érkeznek a vendégek, nem a kapacitás a vonzalom kiváltója, hanem ellenkezőleg, a kapacitáshiány elriasztaná az egyébként érdeklődőket.)

Hasonló összefüggés a közlekedésre is érvényes: nevezetesen önmagában a kapacitás megteremtése nem elegendő; ott van szükség közlekedési kapacitásra, ahova egyéb (gazdasági, turisztikai stb.) okokból sokan el akarnak jutni. A kapacitáshiány persze itt is a megközelíthetőség akadályává válhat. Az a lényeg, hogy *a célpontok világát és azok megközelíthetőségét egymással harmóniában kell fejleszteni: elpocsékolt költségekkel valamelyikkel túlzottan előreszaladni.*

A volumen fétise

Szintén Lengyel Márton idézett tanulmányában láttam, hogy a kilencvenes években a *nemzetközi turizmusnak* egy tekintélyes része – 2-3%-a – érintette Magyarországot. (A nemzetközi turizmusstatisztikák lényegében minden, országhatárokat átlépő mozgást nemzetközi turizmusnak tekintenek; legyen az tanulmányút, üzleti út, csempészés, bevásárlás, vagy szűkebb értelemben vett turizmus. És ahol sok a határ, ahol kisebbek az országok, ott értelemszerűen nagyobb a nemzetközi turizmus.) Ugyanakkor a nemzetközi turizmus bevételeinek egy nagyságrenddel kisebb része – 3-4 ezreléke – jutott az országra. (A számok régiiek, reméljük változtak, de a tanulságok bemutatására mindenképpen alkalmasak.)

A fenti számok láttán minden turisztikai szakember számára világos volt, hogy ilyenkor nem az ide irányuló tömeget érdemes növelni, azt megcélózva, hogy még többen jöjjenek az országba, hanem a meglévő érdeklődést kell jobban kielégíteni: a hazai kiszolgálást, az igényekhez igazodást, a *hazai felszívóképességet* kell javítani, annak korlátait kell feloldani ahhoz, hogy a tevékenység hozama növekedjen.

Meggyőződésem, hogy a közlekedésben ez messze nem (volt?) ilyen világos a fejlesztők számára, és átlengi a közlekedési stratégiáinkat egy olyan bizakodás, hogy ha növeljük az országon átáramló forgalom bővülését lehetővé tevő kapacitásokat, akkor majd csak 'lepottyan' számunkra a többletforgalomból valami haszon. Pedig itt is egyértelmű kellene legyen, hogy *nem a Magyarországon átmenő forgalom növelését lenne fontos szorgalmazni, hanem mindenekelőtt azt, hogy legyenek fontos hazai (termelési, turisztikai stb.) célpontok, azaz legyen miért idejönni („felszívóképesség”)*. Természetesen ehhez majd kapcsolódik kapacitásérdek is, nevezetesen, hogy akinek itt célja van, az ide is tudjon jönni – és persze fordítva, mi is elérjük a célpontjainkat, érdekeltségeinket. Továbbá a rajtunk átmenni kívánó tranzitforgalmat is ki kell szolgálni – de nem kell harcolni azért, hogy mindenki, akinek nincs amúgy dolga nálunk, feltétlenül itt menjen keresztül.

Egy félreértés eloszlátása: „a turisztikai célú közlekedés nem közszolgáltatás”

Vasúti járatritkítások, vonalbezárások idején az épp aktuális közlekedési kormányzat részéről többedszerre visszatérő indok, hogy a turisztikai utazás nem közszolgáltatás, és az ilyen utazási igényeket a vonalra vonatkozó döntésnél nem lehet tekintetbe venni. 2012-ben a NFM egy levelében az állítás forrására is hivatkozott: „A turisztikai célú utazások lebonyolítása a vonatkozó EU-szabályozás (1370/2007 EK rendelet) szerint nem közszolgáltatási feladat.”

Ha utánanézzünk, hogyan is szól az Európai Parlament és a Tanács 1370/2007/EK rendelete⁷ – a bevezető rész (13) pontjában és az első cikk (2) pontjában találunk ide vonatkozó részleteket⁸.

[Bevezető rész] „(13) Egyes – gyakran valamely meghatározott infrastruktúrához kötődő – szolgáltatásokat elsősorban történelmi érdekességük vagy idegenforgalmi értékük miatt üzemeltetnek. Mivel e tevékenységek nyilvánvalóan a személyszállítástól eltérő célt

⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 1370/2007/EK rendelete (2007. október 23.) a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről. Az Európai Unió Hivatalos Lapja 2007.12.3. HU.
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:315:0001:0013:HU:PDF>

⁸ A teljesség kedvéért megadjuk az idézett két paragrafust angol nyelven és az angol nyelvű forrást is: REGULATION (EC) No 1370/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on public passenger transport services by rail and by road and repealing Council Regulations (EEC) Nos 1191/69 and 1107/70. Official Journal of the European Union 3.12.2007 EN L 315/1.
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:315:0001:0013:EN:PDF>

(13) Some services, often linked to specific infrastructure, are operated mainly for their historical interest or tourist value. As the purpose of these operations is manifestly different from the provision of public passenger transport, they need not therefore be governed by the rules and procedures applicable to public service requirements.

[Article 1] 2. This Regulation shall apply to the national and international operation of public passenger transport services by rail and other track-based modes and by road, except for services which are operated mainly for their historical interest or their tourist value.

szolgálnak, azokat nem a közszolgáltatási kötelezettségekre alkalmazandó szabályoknak és eljárásoknak kell szabályozni.” (L 315/2 HU)

[1. cikk Cél és hatály] „(2) Ezt a rendeletet a vasúti, valamint az egyéb kötöttpályás és a közúti személyszállítási közszolgáltatások belföldi és nemzetközi üzemeltetésére kell alkalmazni, kivéve azokat a szolgáltatásokat, amelyeket főként történelmi érdekességük vagy idegenforgalmi értékük miatt üzemeltetnek.” (L 315/6 HU)

Fentiek alapján teljesen egyértelmű, hogy az a kitétel, miszerint „e tevékenységek nyilvánvalóan a személyszállítástól eltérő célt szolgálnak”, nem az idegenforgalmi helyek látogatóinak a kiszolgálására és nem az idegenforgalmi munkahelyeikre utazó dolgozók kiszolgálására vonatkoznak, hanem olyan szolgáltatásokra „amelyeket főként történelmi érdekességük vagy idegenforgalmi értékük miatt üzemeltetnek”. Ilyen lehet a nagycenki múzeumvasút, a vasúttörténeti parkban bérelhető kézi hajtány, vagy a vidámparki hullámvasút: ezek tényleg nem látnak el közlekedési közszolgáltatási feladatokat. (Az más kérdés, hogy *kulturális szolgáltatásként* hova sorolhatók be, és ott közszolgáltatásnak számít-e, támogatást élvez-e az adott tevékenység.)

Nyilvánvaló egyébként az is, hogy sem a Mátrába járó buszokat, sem a Balatonra szükséges nyári menetrendet nem lehet mellőzni, holott azok főként turisztikai utazásokat szolgálnak. Ennek fényében különösen abszurd, amikor a mellékvonali járatok utasainak számából viszont *levonják a turistákat, az egyáltalán nem erre vonatkozó, félreértett, el sem olvasott, de állandóan idézett fenti EK rendeletre történő hivatkozással.*

Esetek turizmusra és közlekedésre

A repülőtér bekapcsolása

Régen búslakodunk itt Budapesten azon, hogy a nemzetközi repülőtérrel nem vezet be a városba kötött pályás kapcsolat. Bezzeg itt, meg bezzeg ott – és ilyenkor mindenki könnyedén dobálózik külföldön látott példákkal, nem ritkán elfelejtve, hogy esetleg a budapesti forgalom háromszorosát, ötszörösét teljesítő repülőterek bekötéséről beszél.

Mert kényelmes dolog lenne a Nyugatiban feladni a poggyászsunkat, aztán beülni az „Ezüst Nyíl” expresszbe, amelyik kiröpít a repülőtérre, lehetőleg a gépünk mellé, ahová már át is pakolták a csomagunkat, mire mi is átsétálunk. Csakhogy egy ilyen pont–pont kapcsolat nem találtatott megtérülőnek nem csupán a hazai számítások, de a jelentkező kínai befektetők mérlegelése szerint sem. Hogy lehet ez? Hát úgy, hogy kevés utassal nem érdemes húsz percenként vonatokat mozgatni, viszont nem lehet összevární óránkénti vonatra sem utasokat, mert senki nem fog harminc – ötven percet azért várni, hogy tíz perccel gyorsabban érjen ki a repülőtérre, mint más lehetőséggel. Ezen kívül a városból el kell jutni a Nyugati pályaudvarra, ott megkeresni a vonatot – a város fele területéről akkor már egyszerűbb közvetlenül a repülőteret célba venni: ez sem növeli az utasszámot.

(2012-ben, amikor a kínai befektető a fentieket nyilván mérlegelve nem találta befektetésre érdemesnek a projektet, az első hazai kormányzati válasz az volt, hogy akkor mi hitelből mégis megépítenénk. Ez nem csak az akkor éppen friss Széll Kálmán-terv adósságcsökkentési programjának mondott ellent, de kínai hitelt a kínai befektető által építendő beruházáson felhasználni eleve az építés drágításában tette volna érdekeltté a hitelezőt.)



Forrás: [2]

I. ábra. A repülőtér bekapcsolása: tervek (2012). Ma már szerencsére egyik sem érvényes.

Szerencsére a legkedvezőtlenebb pont–pont összeköttetéssel szemben azért más megoldási lehetőségek is felvethetők. Ha a vasút helyett *a metró menne ki a repülőtérre*, akkor nem a város egy pontja, hanem sok metrómegálló térsége kerülne közvetlen kapcsolatba a repülőtérrel. Ez előnyös – az viszont nem, hogy ebben az esetben is, mondjuk tízpercenként egy lényegében üres hosszú szerelvényt kellene az észszerű metróvégállomás és a repülőtér között mozgatni, nagyon megdrágítva az üzemeltetést, és lekötve számos szerelvényt.

Ha nem a metró járna ki, hanem a repülőteret sikerülne *integrálni a vasúthálózatba*, mondjuk a Nyugati pu. – Szolnok vonalba, akkor az amúgy is ott elmenő (Nyíregyházára, Debrecenbe, Szolnokra, Békéscsabára, Kecskemétre, Szegedre tartó) vonatok állnának meg a repülőtéren. Ilyenkor ez nem jelent többlettutat, csak egy többlettmegállást – ráadásul mindazok, akik az ország keleti feléből érkeznek, közvetlenül a repülőtéren szállhatnak le, nem kell a belvárosig utazniuk, majd vissza a repülőtérig. Ami mégis feladat, hogy mivel ma *nem érinti* a vasút a repülőtér utasfelvő csarnokát, ezért egyszeri beruházással át kell helyezni, oda kell vinni a vasútvonalat, részben a repülőtér alatt, ott kiépítve az állomást. De az eredmény az, hogy *a keleti országrész sok pontja és egy fővárosi pályaudvar kerül közvetlen kapcsolatba a repülőtérrel, lényegében üzemeltetési többletköltség nélkül.*

Még tovább növelhetők az előnyök akkor, ha egy további fázisban Budapesten sikerül *a vasúthálózatot integrálni a helyi és elővárosi közforgalmú közlekedési rendszerbe*. Egy ilyen „S-Bahn” rendszer nyomán (amire tíz évvel ezelőtt konkrét tervek készültek) egyfelől az ország sok pontja (a keleti mellett a nyugati országrész is), másfelől a város sok pontja kerülhetne közvetlen kapcsolatba a repülőtérrel.

Szerencsére a jelenlegi elképzelések már nem a pont-pont összekötéssel, hanem a vasúti megoldással számolnak, ami hosszú távon, az S-Bahn rendszer kiépítésével továbbfejleszthető a vázolt legelőnyösebb megoldássá⁹.

Pályaudvarok

A nyílt vasúti pályaszakasz tisztán üzemi létesítmény, vasúti üzemi terület. Ennek az üzemnek az utazóközönség felé nyitott kapuzatai a pályaudvarok és a megállóhelyek. Hagyományosan a vasutak ezeket a kapuzatokat is üzemi prioritások szerint kezelték, és az üzemeltetéshez kapcsolódó funkciókkal töltötték meg. A nagysebességű vasutak állomásainak tervezése kapcsán merült fel, de valamennyi pályaudvarra és megállóhelyre érvényes, hogy az eddiginél sokkal nagyobb figyelmet kell szentelni ezeknek a kettős szerepű kapuzatoknak a településen belül betöltött szerepére. A vasútállomás ugyanis *csomópont* és *települési tevékenységi pólus* is egyszerre [4-5].

Az állomás már hagyományos szerepében is, mint intermodális csomópont, több hálózathoz tartozik egyszerre, hiszen míg egy hálózati réteggént különböző irányba induló vasútvonalak csomópontja, másrészt különböző szintű (távolsági, elővárosi) vasutak és/vagy buszok közötti kapcsolati pontként is működik. Ezen kívül pedig a vasúti és a helyi közlekedési eszközök közötti kapcsolatot is biztosítani kell. Tehát az állomás már a közlekedési kapcsolatok szintjén is integrálódik a vasúton kívüli közlekedési hálózatok világába.

Az állomásnak és térségének a másik, sokáig mellékesen kezelt funkciója, hogy az a városon, településen belül a közterület részeként egy forgalmas tevékenységi pólust is alkot. Amennyiben ez a szerepe leértékelődik a város számára (mert a fontos emberek repülővel és gépkocsival érkeznek, és mert a vasút közelébe hagyományosan *városszéli* funkciók települtek), és a település mintegy *hátat fordít* a pályaudvarának, akkor maga is hozzájárul ahhoz, hogy *elidegenítse* magától az ott folyó tevékenységeket.

A repülőtér rangúvá emelkedő nagysebességű vasúti pályaudvarok kialakítása ébresztette rá a tervezőket arra, hogy a vasút és a város közösen képes visszafordítani a lepusztulás folyamatát és felértékelődő térséggé változtatni a pályaudvarokat és környezetüket. Ezt elősegíti, ha az állomások egyfunkciós épületből sokfunkcióssá tudnak válni, azaz, ha a kiüresedő üzemi szolgálati funkciók helyét kereskedelmi és szolgáltató funkciók foglalják el, egyaránt fontos és folyamatos kiszolgálást nyújtva az alkalmi utasok, a turisták, a munkába járók és a városi lakosok számára. A kereskedelmi tevékenység finanszírozási forrást is jelent a színvonalas működtetéshez, és pozitív szociális következménye is van azáltal, hogy forgalmas városi pólusként működik.

A kulcselem a folyamatban, hogy *a város nem fordít hátat a vasútállomásnak, ha a vasútállomás ugyanolyan fontos elemmé válik a város számára, mint amilyen fontos a város a vasútnak*. Ez a kölcsönös előny teszi lehetővé, hogy egyenlő felek közötti partnerkapcsolat alakuljon ki a vasút és a város között, és ezen a bázison fejlesszenek.

Összességében a turisztikai funkciót is ellátó vasút szerepe megváltozik, magasabb színvonalú kiszolgálást nyújtva a turisták számára is, azáltal, hogy *a széles körű városi funkciókat engedi*

⁹ Más kérdés, hogy a tervezet elkészültét bejelentő tájékoztatást félreértve, a kiépítendő vonalszakaszt és a vasúti menetrendet összekeverő Világgazdaság Kőbánya-Kispestről induló repülőtéri járatról és itt átszálló utasokról adott hírt...[3] „Elkészült a ferihegyi repülőtérre vezető vasút megvalósíthatósági tanulmánya, a vonat Kőbánya-Kispestről indul majd és a repülőtéri megálló után Monorra megy tovább.”

behatolni és érvényesülni az állomásokon, amelyeket korábban elsősorban egyfunkciós üzemi területként kívánt kezelni.

Utastájékoztató

Az elmúlt években a fővárosi közforgalmú közlekedés utastájékoztatási rendszere nagyon sokat fejlődött. Egyik szimbolikus felzárkózási lépésnek tekinthető, hogy ma már nem az az egyetlen információ, hogy *mikor ment el* a legutóbbi metrószerelvény, hanem arról tájékozódhatunk, hogy mikor várható a következő: sőt, ez a buszok és a villamosok esetében is számos forgalmas helyen könnyen megtudható. Ennek ellenére *terelések, járatkimaradás, forgalmi fennakadás* esetén még most is gyakori a zavar a tájékoztatásban, és míg a műszaki problémát, ha nem is örömmel, de tudomásul veszi az utazóközönség, a tájékoztatás hiányát – jogosan – sokkal szigorúbban ítéli meg.

Míg a rendszeresen az adott útvonalon járók pár nap alatt beletanulnak az ideiglenes helyzetbe vagy az ismétlődő helyettesítő megoldásba, addig az alkalmi utas egyértelmű jelzések hiányában tétován keresi a továbbhaladás irányát. Rendre elmarad például a tájékoztatás arról is, hogy a pótló járműre való kényeszerű átszálláskor nem kell új jegyet kezelni. Bár okostelefonon szinte minden információ elérhető, ma még indokolatlan azt tekinteni természetesen, hogy mindenki képes ezt az információforrást igénybe venni.

Bár a fenti bekezdések nem a turisták, hanem az átlagos városlakó problémáira vonatkoznak, de a tanulság az, hogy úgy kell az utastájékoztatási rendszert kialakítani, hogy még az útvonalat először használók is, és még *a turisták is* könnyedén legyenek képesek tájékozódni.

Igen, ha változnak a körülmények, mindnyájan turisták vagyunk.

Belvárosok, üdülőhelyek

A belvárosok és az üdülőhelyek mind a turizmusnak, mind a közlekedésnek, a forgalomnak a sűrűsödési pontjai, ezáltal a különböző térbeli konfliktusok megjelenésének is kiemelt helyei.

E térbeli konfliktusok feloldására a receptet a huszadik század első felétől a modernizációs gondolkodásmód szolgáltatta. A körülbelül 1920 és 1970 közötti időszak uralkodó paradigmája a gyáripari tömegtermelés logikáját segítette érvényre jutni az építészetben és a várostervezésben. A tömeges, mennyiségi lakásépítés megoldási kulcsát az iparszerű szervezettség, a tervezés és a funkcionalitás előtérbe helyezése jelentette. A városok nagy homogén funkcionális zónákat alakítottak ki: lakónegyedet, ipari zónát, rekreációs zónát, hivatali negyedet.

Hasonló elvek alakították a városi közlekedést is, ahol eleinte nagy szerepet kapott az eltérő negyedeket összekapcsoló metró vagy magasvasút (S-Bahn) kiépítése. Sajátos módon ugyanilyen tervezői fókuszba került a városi szövet átalakítása és az autóközlekedésre való alkalmassá tétele. Ez azzal járt, hogy a közterületnek egyre nagyobb részét foglalták el a mozgó és az álló gépkocsik, minden más városi funkció rovására, azaz a járdák, a fák, a megállóhelyek, a villamos, a gyalogátkelőhelyek sorra áldozatául estek annak az átalakításnak, amelyik az autók funkcionális városi használatát prioritásként kezelte. A folyamat végül is nem volt eredményes, mert a növekvő közterület-igénybevétel ellenére a városokat a gépkocsiforgalom torlódása jellemzi, és a torlódást nem a fák, a villamos vagy a gyalogos okozza, hanem a többi autó.

Ennek a felismerése kellett ahhoz, hogy paradigmaváltásra kerüljön sor, ráeszmélve, hogy a városok egyre nagyobb közlekedési problémáit nem lehet a közlekedéstervezés hagyományos eszközeivel megoldani. A városi funkciók összességére kell megoldásokat találni, és a szakágazatokra bontott modernizációs gondolkodás nem alkalmas ennek létrehozására.

A posztindusztriális, posztmodern paradigmában az élhető város, a fenntartható közlekedés, a *smart city* kialakításának a legfontosabb vezérelve a szétagolt funkciókra koncentráció helyett az integráció. Integráció a város és környéke között, integráció a különböző városi tevékenységek között, integráció a különböző közlekedési technológiák (közlekedési módok) között, integráció a döntéshozók és a döntés által érintettek között. Elkülönítés helyett vegyítés és az éles határvonalak eltűnése. A környezetét elhanyagolhatónak tekintő tervezés helyett *a fenntartható emberi tevékenységnek alkalmazkodnia kell a különböző adottságok által megszabott peremfeltételekhez.*

A jövő trendjei

A közlekedés múltját tekintve kiemelkedő szerepet játszottak a civilizáció fejlődésében a közlekedéstechnikai innovációk (kerék, vitorla, gőzgép, sín, Otto-motor, benzin, autópálya, repülőgép stb.).

Létezik egy olyan várakozás, hogy a jövőt is egy újabb hardvertechnológiai innováció dominanciája határozza meg (mágnesvasút, elektromos autó, autonóm autó, drónközlekedés stb.).

Egy másik várakozás szerint nem annyira a hardver-, hanem inkább a szoftvertechnológiai fejlesztés lesz meghatározó: megszervezni az integrált közlekedési láncot, felhasználni valamennyi – létező és új – technológiát, továbbá egy még szélesebb integráció keretében összekapcsolni, *együtt kezelni a közlekedést és a közlekedési célpontok világát.*

Ha a mai kor *megatrendjeit* vizsgáljuk, az egyik fontos és szinte minden ágazatban, tevékenységben felbukkanó jelenség, hogy egyre jobban elmosódnak a korábban éles határok a szolgáltatást nyújtók és a szolgáltatást igénybe vevők tevékenysége között. Részben a pályaudvarok megváltozó szerepével kapcsolatos blokk is erről szólt, amennyiben megszűnik az a szó szoros értelmében éles határvonal, amelyik a pályaudvar bejáratánál elválasztotta a városi tevékenységeket a vasúti tevékenységektől, és a városi funkciók behatolnak az állomás épületébe.

A hagyományosan elkülönülő szolgáltató szerepének a változását jelzi a programozásban a közösség által fejlesztett Linux, a lexikonkészítésben a Wikipédia megjelenése; *de visszatérve a turizmus és a közlekedés területére, ugyanezt a trendet jeleníti meg az előbbiben az Airbnb, az utóbbiban az Uber felbukkanása.* Nem vitatva, hogy mindegyik új jelenség magával hoz valóban megoldandó új jogi, felelősségviselési, szabályozási, adózási, adótechnikai stb. problémákat is, azért az is jellemző, hogy ezekre történő hivatkozással a hagyományos szolgáltatók – esetünkben a szállásadók vagy a fuvarozók – nem feltétlenül a felmerülő problémák megoldása, hanem inkább az új működésmód betiltása, megsemmisítése irányába tesznek lépéseket, fejtenek ki lobbitevékenységet. Valójában minden bizonyítást nélkülözve van szó, mint egy új konkurens megjelenéséről, hiszen a felhasználók nagyobb részvétele a szolgáltatások alakításában egyben átformálja az értékeket is, amennyiben például felértékelődnek a keresletoldali szempontok a korábbi dominánsan szolgáltatóoldali szempontokkal szemben.

A jövőre az készül föl, aki tudomásul veszi az értékrend változását, és időben alkalmazkodik hozzá. Gyakran emlegetjük, kicsit közhelyként is a jelen és a jövő meghatározó trendjeként a *tudás alapú társadalom* fontosságát. Felhívom a figyelmet arra, hogy amikor a nagyszámú felhasználónak a különböző szolgáltatások alakításába történő bevonódásáról beszélünk, akkor éppen ennek a szlogennek a kifordításáról, azaz a *társadalom alapú tudás* felhasználásáról van szó, vagyis meglévő tudások integrálásáról, begyűjtéséről. Minden bizonnyal téves úton jár, aki ennek a tudásanyagnak a szervezett felhasználása helyett azt elutasítva a tekintélyelvű felkent tudás bástyáit próbálja megvédeni.

Az egykori tekintélyüket, privilégiumukat veszélyben érző különböző „szakmák” előtt ez a kérdés rajzolódik ma ki: vajon ellenállni kell-e az új irányzatoknak, vagy pedig megérteni a lényegüket, tanulni belőlük és felkészülni az alkalmazásukra.

Összefoglalás helyett...

Az írás mozaikokat villantott fel a közlekedési és az idegenforgalmi szakmát egyaránt érintő – *metaszinten* érintő – kérdésekből; döntően optimista, a fejlődésben bizakodó tanulságokat fűzve hozzájuk.

Mind a közlekedés mai fejlődése, mind a turizmus mai fejlődése részese – ha úgy tetszik kortársa – egy, a modernitási paradigmát megkérdőjelező szemléletváltási folyamatnak.

A társadalom egyre inkább visszaszorítja a szakértelmére hivatkozva a feladatai keretein túl is meghatározni, diktálni akaró tervezőt, ugyanakkor elutasítja az elkülönült ágazati kereteken belüli (ezáltal mások rovására) optimalizálni próbáló terveket is. Szakemberként ki kell látnunk a saját fülkénkből, és ezt az ismeretet részben a külső körülmények tudomásulvételével, az adott peremfeltételekhez való alkalmazkodással kell elfogadni.

A felhasználó egyre inkább részévé válik a szolgáltatás alakításának, és kiszolgáltból, *sőt kiszolgáltatóból* fokozatosan aktív, együttműködő partnerré válik.

Egy ilyen világ keretei között kell megtalálnunk a szakmai szerepünket.

Kedves Pálfalvi Jóska, ehhez kívánok sok sikert a következő hetven évre!

Felhasznált irodalom

- [1] Lengyel Márton: Turizmus. In: Európai Tükör – Műhelytanulmányok 11. kötet, Integrációs Stratégiai Munkacsoport (ISM), Budapest, 1997. 153–204. o.
- [2] Zubreczki Dávid: Gyorsvasút épül a Liszt Ferenc Repülőtérre: Honnan menjen és merre? Vagy jobb lenne inkább a 3-as metró kivinni Ferihegyre? Urbanista blog, 2012. május 2.
https://index.hu/urbanista/2012/05/02/gyorsvasut_epul_a_liszt_ferenc_repuloterre_honnan_menjen_es_merre_tenyleg_jobb lenne inkabb_a_3_as_m/
- [3] Diószegi József: Egyre közelebb kerül a reptéri vasúti beruházás: Elkészült a budapesti repülőtéri vasút megvalósíthatósági tanulmánya, a vonat Kőbánya-Kispestről indul majd. Világgazdaság, 2016. október 11.
<https://www.vg.hu/vallalatok/egyre-kozelebb-kerul-a-repteri-vasuti-beruhazas-476509/>
- [4] Bertolini, Luca: Nodes and places: complexities of railway station redevelopment. European Planning Studies, 4. évf. 3. sz., 1996. 331–345. o.
<https://doi.org/10.1080/09654319608720349>
- [5] Fleischer Tamás: A vasúti pályaudvarok új szerepe a kibővített Európai Unióban. Európai Tükör, 11. évf. 5. sz., 2006. 53–63. o.
http://www.vki.hu/~tfleisch/PDF/pdf06/fleischer_vasutallomas_eutukor06-5.pdf

UTAZÁS A TUDOMÁNYBAN

Konferencia a 70 éves Pálfalvi József tiszteletére

Szervező:

Budapesti Corvinus Egyetem MMI Turizmus Továbbképző és Kutatóközpont
KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.

Helyszín, időpont:

Budapesti Corvinus Egyetem, III. előadó
2018. február 23.

Konferenciakötet

Elektronikus kiadvány

ISBN: 978-963-503-719-3

Szerkesztő:

Munkácsy András
Jászberényi Melinda

Borítóterv:

Garda Zsolt Béla

Kiadó:

Budapesti Corvinus Egyetem

Hivatkozás:

Munkácsy András és Jászberényi Melinda (szerk.): Utazás a tudományban. Konferencia a 70 éves Pálfalvi József tiszteletére. 2018. február 23. Konferenciakötet. Budapesti Corvinus Egyetem, Budapest, 2018

UTAZÁS A TUDOMÁNYBAN

Konferencia a 70 éves Pálfalvi József tiszteletére

KONFERENCIAKÖTET



Budapest, 2018. február 23.

