

# HELYI KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI SZÖVETSÉGEK ÉS SZOLGÁLTATÓI MODELLEK EURÓPÁBAN

NAGY ADRIÁN SZILÁRD<sup>1</sup> – TÓTH SZABOLCS<sup>2</sup>

<sup>1</sup>PhD, egyetemi docens, Debreceni Egyetem, Gazdaságtudományi Kar, Gazdálkodástudományi Intézet, Vállalatgazdaságtani Tanszék

*e-mail: nagy.adrian@econ.unideb.hu*

<sup>2</sup>PhD hallgató, Debreceni Egyetem,

Gazdaságtudományi Kar, Vállalatgazdaságtani Tanszék,

Ihrig Károly Gazdálkodás- és Szervezéstudományok Doktori Iskola

*e-mail: toth.szabolcs@dkv.hu*

*Az előrejelzések alapján az urbanizációs folyamatoknak köszönhetően 2025-ben a Föld népességének mintegy 70–75%-a fog városokban élni. A helyi közösségi közlekedés szerepe a városiasodással, a városban élő lakosság arányának növekedésével egyre jobban felértékelődik. A fenntartható városi mobilitás kérdése a jelenkor és a közeljövő egyik legnagyobb kihívása elé állítja a városi közlekedés ellátásában érintett szakembereket, a városvezetőit és a lakosságot. Jelen kutatás témája néhány kiemelt európai nagyváros működési és finanszírozási rendszerének bemutatása, az Európában ismert és alkalmazott közlekedési modellek, valamint a közlekedésszervezők működésben és finanszírozásban azonosítható jó gyakorlatok összehasonlítása.*

**Kulcsszavak:** közösségi közlekedés, helyi közlekedés, finanszírozás, szolgáltatói modell

## ABSTRACT

*As a result of urbanization tendencies, in 2025 about 70–75% of the world's population will live in cities based on the forecasts. This means, that cities will become more and more crowded, which will enhance the importance of local public transportation. The issue of sustainable city mobility is one of the most important challenges for the professionals working in public transport as well as the leaders of cities and the population. The subject of the present research is to present the operation and financing system of some European bigger cities and the comparison of the transport models well-known and applied in Europe as well as the good practices identifiable in the operation of transport organizers and financing.*

**Keywords:** public transport, local transport, financing, service provider model

## BEVEZETÉS

Földünk népessége 2011-ben meghaladta a 7 milliárd főt, mely várhatóan 2025-ben már eléri a 8 milliárdos számot. Az előrejelzések alapján az urbanizációs folyamatoknak köszönhetően ekkorra a népesség mintegy 70–75 százaléka fog a városokban élni (Denke 2016). Ennek következménye, hogy városaink egyre zsúfoltabbak lesznek, mindennapi életünkben egyre nagyobb nehézséget fog

okozni munkahelyünk, iskolánk, otthonunk közlekedési eszközzel történő megközelítése, elérése. A helyi közösségi közlekedés szerepe a városiasodással, a városban élő lakosság arányának növekedésével egyre jobban felértékelődik már napjainkban is. A fenntartható városi mobilitás kérdése a jelenkor és a közeljövő egyik legnagyobb kihívása elé állítja a városi közlekedés ellátásában érintett szakembereket, a város vezetőit és a lakosságot.

A szolgáltatás színvonalának szinten tartása, folyamatos emelése elengedhetetlen ahhoz, hogy az utasok a többféle közlekedési mód közül a közösségi közlekedést válasszák. Napjainkban a helyi közlekedés városon belüli részarányát elemezve kijelenthető, hogy a lakosok iskolába, munkahelyre történő eljuttatásában a különböző közlekedési módokat tekintve jelentős eltérések tapasztalhatók. Napjainkban a közösségi közlekedést használók aránya az erősen motorizált Európai Unióban 17 százalékos, míg Magyarországon ez az arány eléri a mintegy 32 százalékos értéket (EUROSTAT 20107).

Az utasokért folytatott verseny egyre élesebb az egyéni és a közösségi közlekedési módok között. Megfigyelhető, hogy napjainkban a közösségi közlekedés kárára az egyéni közlekedési módok egyre inkább előtérbe kerülnek. A kerékpáros közlekedési infrastruktúrális beruházásoknak és az egészséges életmód követésének köszönhetően újra divatos közlekedési eszköz lett a kerékpár (Ledén–Risser 2008). Az elmúlt években megjelentek olyan innovatív közlekedési lehetőségek, amelyek eddig teljesen ismeretlenek voltak és évről-évre egyre nagyobb „szeletet” hasítanak ki a városi közlekedési alternatívák közül. Ilyenek a személygépjármű használatát megosztó car-sharing rendszerek, az Uber és klonjai, de ide sorolhatóak a különböző kerékpár kölcsönző szolgáltatások is (UITP 2015). A közeljövőbe tekintve nem megkérdőjelezhető ezen egyéni közlekedési módok előtérbe kerülése, további fejlődése, és új, eddig akár még ismeretlen alternatívák megjelenése.

Az egyéni közlekedési módok közül a leggyakoribb, gépjárművel történő közlekedési módot vizsgálva is jelentős változások előtt állunk. A nagyvárosokban csúcsidőszakokban tapasztalható közlekedési dugók, a várhatóan bevezetésre kerülő dugódíjak, a környezet-szennyezés megnövekedése, a saját gépjárművek fenntartásának növekvő költsége, illetve a járműveknek a belvárosi övezetekből történő

kitiltása, behajtási korlátozások mind-mind azt vetítik előre, hogy ezen eszközök használatának lehetősége is változik.

Ezen változások természetesen kihatnak a közösségi közlekedést szolgáltatók életére is. A versenyképesség megtartása, az elszállított utasszámok növelése elengedhetlenné teszik ezen ágazat további fejlesztését az ellátásért felelős önkormányzatok, valamint a szolgáltatók részéről (Tarnóczy et al. 2015). Minden fejlesztés tekintetében elsődleges prioritás és cél az, hogy az utasokat a szolgáltatás magas színvonalával, de az utas által megfizethető áron kell ezen eszközök használatának irányába elcsábítani, lehetőleg úgy, hogy mindez az ellátásért felelős részére még finanszírozható maradjon (Fenyves 2014). A szolgáltatás színvonalát a közösségi közlekedésben a magas műszaki paraméterekkel és kényelmi funkcióval ellátott járművek és az infrastruktúra mellett főképpen a megfelelően kialakított, illetve „utas barát” menetrend, a teljes körű utas tájékoztatás, a kiszámíthatóság, a minél rövidebb eljutási idő jellemzik.

## CÉLKITŰZÉS

Szakmai körökben az elmúlt években egyre többször felmerülő kérdés a helyi közösségi közlekedési finanszírozás jelenlegi rendszerének átgondolása, az alkalmazott támogatási és kedvezményrendszer módosítása, aktualizálása. Jelen kutatás témája néhány kiemelt európai nagyváros működési és finanszírozási rendszerének bemutatása, az Európában ismert és alkalmazott közlekedési modellek, valamint a közlekedésszervezők működésben és finanszírozásban azonosítható jó gyakorlatok összehasonlítása.

## MŰKÖDÉS ÉS FINANSZÍROZÁS AZ EURÓPAI UNIÓBAN

A közösségi közlekedés működtetése nemzetgazdasági érdek, a közszolgáltatási feladat fenntartásával és az üzemeltetés során, ahhoz

kapcsolódóan felmerülő költségek finanszírozásával biztosítható,

- az alapvető társadalmi mobilitás,
- a munkaerő eljuttatása a munkahelyekre,
- a lakosság eljuttatása a közintézményekbe,
- a különböző városfejlesztési célok elérése,
- a befektetések ösztönzése,
- a turizmus kiszolgálása,
- a környezeti szennyezés csökkentése,
- a területi fejlődési különbségek csökkentése,
- a szociális integráció.

A közösségi közlekedés szolgáltatásának megrendelője lehet maga az állam, az önkormányzatok, illetve akár a munkáltatók, de a „haszonélvezői” maguk az utasok, akik a napi utazási céljaik eléréséhez használják ezeket az eszközöket. Egy jól működő városi közösségi közlekedés a lakosoknak tisztább, élhetőbb lakhelyet, a vállalkozásoknak biztosabb beszállítói, munkavállalói piacot, míg a politikának egyfajta demonstrációs eszközt biztosít.

Az Európai Unió tagállamaiban többféle működési és finanszírozási rendszer alakult ki az elmúlt évtizedekben a helyi közösségi közlekedés terén. A különböző modellek bemutatása előtt már előzetesen megállapítható az, hogy minden modellnek megvan a saját előnye, és természetesen hátránya is. Ez alapján nem jelenthető ki egyik modelltől sem, hogy az minden szempontnak megfelelő volna, hiszen az alkalmazott modell kiválasztását többek között a területi adottságok, a földrajzi elhelyezkedés, a politikai, gazdasági környezet, és a jogi szabályozás is jelentős mértékben befolyásolják.

#### **A KÖZLEKEDÉSI SZÖVETSÉGEK MŰKÖDÉSI MODELLEI**

A nagyvárosokban a közösségi közlekedés vonzerejének növelése, a minél magasabb

színvonalú szolgáltatás megszervezése kapcsán egyre nagyobb igényként mutatkozott a közösségi szövetségek létrehozására. Ezen szövetségek feladata általánosságban a település menetrendjének, tarifa- és jegyrendszerének a meghatározása, az utas tájékoztatás rendszerének kialakítása és összehangolása, valamint az olyan kiegészítő szolgáltatások nyújtása, amely versenyképesebbé teszi a közösségi közlekedést.

A közlekedési szövetségek intézményi modellje az elmúlt években átalakult, átrendeződött, feladatkörük, hatáskörük országonként, városonként eltér egymástól. A közlekedési szövetségek jellemzően koordinatív, döntés-előkészítő szerepe megváltozott, és átvették a közösségi közlekedés szervezését, összehangolását a megrendelő állami vagy önkormányzati szervezetektől, és az ellátásért felelős szervekké váltak.

Az európai közlekedési szövetségek szervezeti és működési rendszereit vizsgálva két modellt lehet alapvetően megkülönböztetni:

- a német Verkehrsverbund
- és az angolszász Metropolitan Transport Authority modelleket.

Alapvető különbség a két modell között az, hogy a megrendelői szerepeket egy vagy több szervezet látja el az adott régióban. Az angolszász modellben egy egységes szervezet van, amelynek illetékessége egy egész régióra kiterjed, míg a német modellben az ellátásért felelősök – a város, a tartomány, elővárosok – egymástól függetlenül, külön-külön látják el a megrendelői feladatokat (IFUA et al. 2012).

#### **A NÉMET VERKEHRSVERBUND MODELL**

A német modellben a közlekedési szövetségeket az ellátásért felelősök és a helyi szolgáltatók együttesen hozták létre annak érdekében, hogy a szolgáltatók tevékenységének összehangolásával és az ahhoz kapcsolódó marketinggel lehetőleg vonzóbbá tegyék a

közösségi közlekedést az adott területen. A szövetségen belül a menedzsmentszervezet jellemzően koordinatív, döntés-előkészítő szerepet tölt be, és nem rendelkezik megrendelői funkciókkal. A megrendelő szervezetek tehát az ellátásért felelős városok, elővárosok, tartományok maradnak, melyek saját közigazgatási határaiton belül felelősök a közlekedés biztosításáért. Így a szerződés-kötés sem egységesen, hanem külön a városi és elővárosi forgalomra vonatkozóan történik (IFUA et al. 2012).

Európában több helyen található működő példát a német modellre, többek között a Balti-tengeri (Rostock és környéke), a Rajna-Neckar vidéki, a zürichi, valamint a genfi régió is alkalmazza ezt az intézményi formát. A német Verkehrsverbund jellegű modell a németországi Verkehrsverbund Warnow és a nem német nyelvterületen működő, de ehhez a modellhez sorolható csehországi Ostrava város és környékén működő Moravia-Szilézia Integrált Közlekedési Rendszer példáján keresztül kerül bemutatásra.

#### **VERKEHRSVERBUND MODELL A BALTI-TENGERI RÉGIÓBAN**

A Balti-tengeri régió közösségi közlekedésének szervezését a Verkehrsverbund Warnow (VWV) végzi, melynek kialakítása az 1970-es évekre nyúlik vissza. A VWV Németország északi részén, a Balti-tenger partján Mecklenburg-Elő-Pomeránia tartományban három járásban működik: Rostock, Güstrow és Bad Doberan. A szövetséghez 122 település tartozik, melynek összlakossága megközelítőleg 419 ezer fő, ebből a tartományi fővárosnak, Rostocknak 203 ezer lakosa van.

A VWV elsődlegesen koordinációs és döntés-előkészítő feladatokat lát el. Az egyes járások felelősök a saját közigazgatási határaiton belül az ellátás megrendeléséért, így a megrendelői funkciók nincsenek egységes szervezetbe integrálva.

A VWV egy kisméretű, pár főt foglalkoztató koordinatív szervezet, melynek feladatai a következők:

- a tarifaközösség kialakítása,
- menetrendi koordináció és közös menetrend kialakítása,
- a közlekedési hálózat fejlesztése,
- bevételfelosztás a szolgáltatók között,
- utastájékoztató, információs szolgáltatás működtetése,
- szomszédos régiókkal való kapcsolat fenntartása,
- az egész szövetségre kiterjedő marketing-tevékenység.

A rostocki VWV felel az egyes közlekedési módok integrációjáért és a költségek elfogadható szinten tartásáért. A jegyárusítást és ellenőrzést azonban a szolgáltatást ellátó egyes tagvállalatok végzik.

A német típusú közlekedési szövetségekben általában a szövetség tulajdonosai felelősek az ellátásért. A rostocki modell sajátossága, hogy itt összemosszódik a közlekedési szövetség tulajdonosi és szolgáltatói funkciói, mivel a közlekedési szövetséget működtető társaság tulajdonosa a közlekedési szolgáltatást nyújtó 9 szolgáltató. Az ellátásért felelősök (Rostock, Bad Doberan és Güstrow) a felügyelőbizottságban képviseltetik magukat, és ezen keresztül ellenőrzik a szövetség működését, de nem tulajdonosai a szövetségnek. A veszteség finanszírozása is ezen önkormányzatok hatáskörébe tartozik (IFUA et al. 2012).

#### **AZ OSTRAVAI MODELL**

A Moravia-Szilézia Integrált Közlekedési Rendszert (ODIS, Ostrava Integrated Transport System) 1997-ben hozták létre, amelyet európai uniós ajánlásra és hasonló közlekedési modellek mintájára alapítottak. A szervezet területi illetékessége a régió központjából,

Ostravából fokozatosan terjedt ki az egész régióra. Csehországban a 2000-es évek elején került bevezetésre az a közigazgatási reform, amely a közszolgáltatás ellátásának felelősségét regionális szintre utalta. Az ODIS szervezetébe integrálta regionális szinten a vasutat, az ostravai villamos közlekedést, az opavai trolibuszos közlekedést és a Morávia–Szilézia régióban a városi és helyközi autóbusz közlekedést. Ezen integráció fokozatosan történt meg a régióban a közlekedési- és tarifa rendszerek összehangolásával, valamint a menetrendek egységesítésével. A közlekedési rendszer régióban történő megszervezéséért a Koordinator Odis s.r.o. (KODIS) közlekedésszervező társaság felel.

Az integrált közlekedési rendszer irányításáért felelős közlekedésszervező tulajdonosi jogait a Morávia-Szilézia régió és Ostrava város önkormányzata gyakorolja. Az ODIS közlekedési rendszere Ostrava városa mellett a környező településeket integrálja, mintegy 240 önkormányzatot foglal magába több mint 1,1 millió lakossal. A közigazgatási reformnak köszönhetően ma már minden egyes cseh régióban egy-egy regionális hatáskörrel rendelkező közlekedés szervező felel a tevékenység ellátásáért (IFUA et al. 2012).

#### **A METROPOLITAN TRANSPORT AUTHORITY MODEL**

Ezt a modellt a londoni Transport for London és a Storstockholms Lokaltrafik közlekedési szervezők példáin keresztül mutatom be. A német modellel szemben az angolszász modell jellegzetessége az, hogy itt egy közigazgatási egységet képez a város és a tartomány, a megye, illetve régió, ahol egy megrendelő szervezet a felelős a városi és a regionális közösségi közlekedés együttes megszervezéséért. Ez a modell abban különbözik a klaszikus közlekedési szövetségektől, hogy itt nem egy város, elővárosok és az azokhoz kapcsolódó tartományok által létrehozott, illetve azok együttműködésén alapuló közlekedési

szövetség került megalapításra. Ebben az esetben egy regionális hatáskörrel bíró és egységes szervezet felelős a közlekedési szolgáltatások megrendeléséért és annak megszervezéséért. Ebben a modellben a közlekedés szervezők feladatai jellemzően a döntés előkészítési és koordinációs tevékenységen túl kibővülnek a szolgáltatás megrendelésével is, valamint ezen felül gyakran egyéb közútkezelési, forgalomirányítási tevékenységekért is felelhet.

#### **TRANSPORT FOR LONDON**

London városának és agglomerációjának, együttesen az úgynevezett „Greater London” közösségi közlekedésének megszervezéséért a 2000 évben létrehozott Transport for London (TfL) a felelős, mely funkcióit az 1984-ben létrehozott elődjétől, a London Regional Transport-tól (LRT) örökölte meg. Az LRT működtetése a közlekedésért felelős államtitkár közvetlen felelőssége alá tartozott, annak intézményi feltételeit törvényben rögzítették. A metró és autóbusz ágazatok üzemeltetési feladatainak ellátására több leányvállalatot hoztak létre, a metróhálózat fenntartására és karbantartására 1985-ben létrehozták a London Underground Limited társaságot. Az üzemeltetési feladatok kiszervezése a magán-szolgáltatók felé viszonylag korán, az 1980-as évek végén elindult az autóbusz üzletágban.

A Greater London egy közigazgatásilag egységes terület, mely Londont és 32 környező települést foglal magába, mintegy 8,7 millió lakossal. A terület közösségi közlekedésének ellátásának egységes megszervezéséért a Transport for London, mint megrendelő szervezet felelős.

A főváros főpolgármestere a londoni közlekedésszervező cég felett széles és közvetlen jogkörrel rendelkezik. A TfL igazgatóságának tagjait a főpolgármester nevezi ki, és ő hagyja jóvá a szervezet költségvetését is. A főpolgármester feladatai közé tartozik az integrált közlekedési stratégia kidolgozása, mely során



egyeztet a Nagy-Londoni Közgyűlés, a TfL és a különböző választókerületek szakembereivel. A Nagy-Londoni Közgyűlés hagyja jóvá a főpolgármester költségvetését, emellett beszámolóra hívhatja be a főpolgármestert és a menedzsmentet, hogy a TfL teljesítményéről konzultáljanak. A Közgyűlés által létrehozott és neki beszámoló szervezete, a TravelWatch foglalkozik a beérkező, közlekedéshez kapcsolódó panaszokkal (IFUA et al. 2012).

A közlekedési stratégiát illetően a főpolgármesterrel a választókerületek egyeztetnek és helyi szinten ez alapján fejlesztik, illetve hajtják végre a stratégiába illeszkedő terveket. A közlekedésszervező elsődleges feladata a főpolgármester által meghatározott Közlekedési Stratégia operatív szinten történő megvalósítása az elvárt közlekedési szolgáltatások biztosításával London és agglomerációjának lakossága számára.

A közlekedés szervező tulajdonosi jogait a főpolgármesteren keresztül az ellátásért felelős önkormányzat, a Greater London Authority gyakorolja. A TfL igazgatótanácsának elnöke maga a főpolgármester, aki az igazgatótanács tagjainak kinevezéséért is felelős (IFUA et al. 2012).

### STORSTOCKHOLM LOKALTRAFIK

A város tulajdonában álló AB Storstockholm Sparvagar közlekedési vállalatot 1915-ben hozták létre azzal a céllal, hogy egy szervezetbe integrálja a villamosközlekedést üzemeltető magántársaságokat. Később a városban üzemelő busztársaságok is a közlekedési vállalat tulajdonába kerültek, melyet 1967-ben neveztek át Storstockholm Lokaltrafiknek (SL). Az SL a megyei tanács felügyelete alatt egy szervezetbe integrálta a Stockholm megyei metró, autóbusz és villamos közlekedést. Az SL 1993 évtől a közlekedési ágazatok üzemeltetését és azok fenntartását magánoperátorok kezébe adta.

Ma Stockholm városának és agglomerációjának közösségi közlekedésének jelentős részét (busz, metró, elővárosi vasút és villamos közlekedés) a Stockholm Megyei Önkormányzat által finanszírozott SL végzi. Az SL ellátási területe 26 önkormányzatot és összesen 1,9 millió lakost foglal magába. A SL a megye közlekedésének megszervezéséért egységes megrendelő szervezetként felel. Az SL igazgatótanácsa és a menedzsment az alábbi témákban hoznak döntéseket:

- a szervezet felépítése,
- a jegytípusok és árak alakulása,
- a vonalhálózat kialakítása, módosítása,
- új megállók, állomások létesítése.

A fentiek alapján az SL közlekedésszervezői és tarifaszabályozói feladatokat is ellát. Az SL felelős a közlekedési hálózat volumen és minőségi jellemzőiért. Feladata a közlekedési alágazatok közötti hatékony koordináció biztosítása, melyet az integrált és egységes jegyrendszer üzemeltetésén keresztül tud megvalósítani. Az SL alapvető célja, hogy az utasok számát és az utazóközönség elégedettségének mértékét növelje. Az SL nemcsak üzemeltető, hanem beszerzésfókuszú vállalat is, mivel az üzemeltetési feladatokat magántársaságok látják el, valamint az egyéb termékeket és szolgáltatásokat pályázat útján szerzik be.

Az SL igazgatótanácsának tagjait az önkormányzat Közgyűlése választja meg, így az adott időpontban többségben levő politikai párt által delegáltak vannak az igazgatótanácsban. Az SL éves költségvetésének meghatározásáért a megyei önkormányzat a felelős (IFUA et al. 2012).

### A KÖZLEKEDÉSI SZÖVETSÉGEK KIALAKÍTÁSÁNAK FOLYAMATA

Ahogy azt a nemzetközi gyakorlat is mutatja egy integrált, megrendelői kompetenciákkal rendelkező közlekedési szövetség kialakítása komplex feladat, alapvetően egy

több éves folyamat eredményeként valósulhat meg. A szövetségi formák az együttműködési intenzitás erősségének növekvő sorrendjében az alábbi szintek mentén épülhetnek fel (IFUA et al. 2012):

- részleges együttműködés: ahol a jogilag önálló, de együttműködő vállalkozások kizárólag részfeladatok teljesítésében egyeztetnek, nincs bevételmegosztás vagy közös tarifarendszer;
- tarifa közösség: közös tarifarendszer működtetése valósul meg, a bevételeket valamilyen előre meghatározott feltételrendszer alapján arányosan osztják fel egymás között a szolgáltatók;
- közlekedési közösség: az egységes tarifa mellett összehangolásra kerül a közlekedési kínálat is;
- közlekedési szövetség: olyan térségben jöhet létre a közlekedés koordinálása érdekében, ahol több a közösségi személynállásban részt vevő szolgáltató is működik. A menetrendek meghatározása, összehangolása és a tarifarendszer kialakítása már a szövetség keretében kerül végrehajtásra.

### **SZOLGÁLTATÓI MODELLEK**

Aszerint, hogy az egyes ágazatok között a szolgáltatók szintjén megjelenik-e piaci verseny, azaz a közszolgáltatást nemcsak belső szolgáltató látja el, szintén több modell különböztethető meg.

#### **BELSŐ SZOLGÁLTATÓI MODEL**

A belső szolgáltatói modellben az ellátásért felelős önkormányzat saját tulajdonú megrendelő szervezete az ugyancsak önkormányzati tulajdonban lévő közlekedési társaságnak közvetlen odaítélés alapján, így versenyeztetés nélkül adja át a közszolgáltatás jogát. A nemzetközi gyakorlatban az odaítéléses belső szolgáltatói modellre két alapvető változat

ismert. A prágai modell esetében egy társaság üzemelteti a teljes közlekedési hálózatot, míg a varsói és római modellben ágazatonként külön-külön társaságot bíznak meg az üzemeltetéssel. Így a varsói és római példák alapvetően abban térnek el a prágaitól, hogy a megrendelő szervezet az üzemeltetést nemcsak egy, hanem több belső szolgáltatótól rendeli meg (IFUA et al. 2012).

#### **FRANCIA VERSENY MODEL**

Az egy szolgáltató francia versenymodellben a szolgáltatás ellátásáért felelős szerv a teljes hálózat, illetve annak jelentős részének üzemeltetésével egy szolgáltatóval köt szerződést, amely közbeszerzési versenytárgyaláson kerül kiválasztásra. A szolgáltatás nyújtása a megkötött közszolgáltatási szerződés alapján történik, melyben a megrendelő szervezet pontosan meghatározza az elvárt szolgáltatás kritériumait és az egyes teljesítménymutatókhoz kapcsolódó ösztönző rendszer paramétereit. Ebben a modellben a megrendelő szervezet átadja a közlekedés szervezésével járó feladatok jelentős részét a szolgáltatónak, amelynek előnye az, hogy a szolgáltatások összehangolása hatékonyabban valósítható meg. A modell jellemzően Franciaországban (Lyon) terjedt el, de vannak különböző változatai a Benelux, a skandináv, valamint a dél-európai országokban is (IFUA et al. 2012).

#### **LONDONI, STOCKHOLMI, OSTRAVAI MODEL**

A londoni, stockholmi és ostravai modellek alapvető jellegzetessége, hogy az egyes közlekedési ágazatokban a belső operátorok mellett megjelenik a külső szolgáltatók versenyeztetése. Ennek eredményeképpen előfordulhat, hogy akár az egyes viszonylatokon más-más szolgáltató működik. A stockholmi modellben az üzemeltetési feladatokat minden egyes közlekedési ágazatban már magánszolgáltatók látják el.

Az ágazaton belüli versenyre ezen modellben legtöbbször az autóbusz üzletágban találhatunk példát, de a verseny intenzitása azonban az egyes városokban eltérő lehet. Míg Stockholm városának esetében három szolgáltató látja el az autóbuszos közlekedést, addig London esetében már húsz szolgáltató működik az ágazatban. Ostravában az önkormányzati belső operátor mellett csupán egy magánkézben lévő operátor működik. Ilyen szolgáltatói modell működik Magyarországon Budapest esetében is (Denke 2009).

## ÖSSZEFOGLALÁS

Összességében megállapítható, hogy a helyi és elővárosi közlekedés összehangolása általános tendencia, de az egyes, példaként megvizsgált városok között nincs egységes elvek alapján működő megoldás a közlekedési szövetségek intézményrendszeri modelljére vonatkozóan. A struktúra megválasztásakor a helyi sajátosságok és a tradíció fontos szerepet játszanak.

## IRODALOMJEGYZÉK

1. DENKE ZS. (2009): Közlekedési szövetség alakításának lehetőségei Magyarországon. *Városi Közlekedés*, XLIX. évf. 4. sz. 190–199.
2. DENKE Zs. (2016): Hitvallás. *Városi Közlekedés*, LII. évf. 1–2. sz. 3.
3. EUROSTAT (2017): *Passenger Transport Statistics. Modal split of inland passenger transport. Forrás:*
4. [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Passenger\\_transport\\_statistics](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Passenger_transport_statistics) (Letöltve: 2017.08.11.)
5. IFUA Horváth & Partners Kft. – Városkutatás Kft. – Közlekedés Fővárosi Tervező Iroda Kft. – Közlekedéstudományi Intézet Kft. (2012): A Debreceni Agglomeráció integrált közösségi közlekedés-fejlesztési terve 2020-ig. DKV Zrt., Debrecen, 78–120.
6. International Association of Public Transport (UITP): Car-sharing and public transport. *Public Transport Trends*, 2, pp. 36–37.
7. International Association of Public Transport (UITP): De-motorisation. *Public Transport Trends*, 2, pp. 23–24.
8. KOORDINATOR ODIS (2017): *Infocentrum*. Forrás: <http://www.kodis.cz/en/infocentrum-odis/> (Letöltve: 2017.08.02.)
9. LEDÉN L. – RISSER R. (2008): *Sichere und attraktive Radnutzung durch ältere Menschen*. S. 18 – 22. In *Verkehrsmittel, Für Mobilität und Umwelt*, Ausgabe 03/2008
10. STOCKHOLM COUNTY COUNCIL (2015): *Annual Report 2015*. 44. 89. 95. Forrás: [http://www.sll.se/Global/Landstinget/SLL\\_Årsredovisning\\_2015\\_ENG.pdf](http://www.sll.se/Global/Landstinget/SLL_Årsredovisning_2015_ENG.pdf) (Letöltve: 2017.08.11.)
11. STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIK (2017): *Verksamhet*. Forrás: <http://www.sll.se/verksamhet/kollektivtrafik/sl/> (Letöltve: 2017.08.18.)
12. TARNÓCZI T. – FENYVES V. – BÁCS Z. – BÖCSKEI E. (2015): Versenyképesség és gazdasági etika. Vállalati teljesítmény elemzése panel regresszióval. *Polgári szemle*, 11. évf. 4–6. sz.
13. TRANSPORT FOR LONDON (2017): *Annual Report and Financial Statements for the year ended 31 March 2017*. 4. 59. 70. Forrás: <https://tfl.gov.uk/corporate/publications-and-reports/annual-report> (Letöltve: 2017.08.11.)