

A háztól házig szállítás lehetőségei a közforgalmú személyszállításban

1. rész

Az igényvezérelt közforgalmú közlekedési rendszerek taxi, személygépkocsival ellátott személyszállítás és egyéb alternatív közlekedési szolgáltatások jövőbeni társadalmi szerepe a közforgalomban.

DOI: <https://doi.org/10.24228/KTSZ.2023.5.1>

Dr. Szeri István – Dancz Ákos Gyula

VPE Kft.

e-mail: szeri.istvan@kti.hu, akos.dancz@kti.hu

1. BEVEZETÉS

Fontos szakmai kérdés, hogy az áruszállításban már régóta ismert háztól házig szállítást hogyan lehet úgy alkalmazni a közforgalmú személyszállításban, hogy az biztosítsa az embereknek azokat a lehetőségeket, amelyek felhasználásával kényelmesen és közvetlenül utazhassanak a kiindulópontjuktól (általában otthonuktól) az utazási céljukhoz, anélkül, hogy egyéni közlekedési eszközöket használnának. Másképpen fogalmazva az a vizsgálat tárgya, hogy a személyfuvarozáson túl, melyek azok az igények, amelyeket az utazni vágyó személyek kényelmüket szolgálva elvárnak, mint kiegészítő szolgáltatásokat.

Az első részben a szerzők szakirodalmi feltárásokat és saját elméleti tudásukat kívánják a publikum elé tárni, a második részben pedig az ismert és alkalmazott kvantitatív és kvalitatív kutatási módszerek konkrét alkalmazásával a megismert igények és vélemények összefoglalása jelenik meg.

2. A KÖZSZOLGÁLTATÁSKÉNT ELLÁTOTT KÖZFORGALMÚ KÖZLEKEDÉSI RENDSZEREK ALTERNATÍV SZOLGÁLTATÁSOKKAL VALÓ KIEGÉSZÍTÉSE

Hosszú ideje foglalkoztatja a közforgalmú közlekedés teoretikusait, hogy a jelenlegi közforgalmú rendszereken kívül működő hagyományos (taxi és személygépkocsi személyszállítás, telekocsi rendszerek vagy car sharing szolgáltatások és más alternatív szolgáltatások) miképpen egészíthetnék ki a közszolgáltatásként végzett közforgalmú személyszállítást. Miután a társadalom tagjai elvárják, hogy életkortól, egészségi állapottól és mobilitástól függetlenül minden lakos számára biztosítsanak hozzáférést a mindennapi életük során felmerülő munkahelyi és rekreációs célpontokhoz, egészségügyi és oktatási szolgáltatásokhoz. Ezt számos utazni vágyó saját járművel meg tudja oldani, de a társadalom jelentős része számára ezt a közszolgáltatásként ellátott közforgalmú közlekedésnek kell biztosítani bizonyos idő- és térbeli korlátok között. Cél lehet egy olyan diverzifikált közszolgáltatás, ahol a közforgalmú személy-

szállítási rendszer működtetése közel azonos szintű hozzáférést biztosít a potenciális igénybe vevőknek. A fentiekhez a közforgalmú közlekedés rugalmasságának növelése elsődleges cél.

A közelmúltban a közforgalmú közlekedési szolgáltatások és az utazási igények között nem minden esetben teremtődtek meg az egyensúlyok, hiszen az utazási igények és az azzal kapcsolatos közforgalmú közlekedési szolgáltatások kínálata időben és térben nem mindig találkoztak. Az egyensúly megtalálása érdekében azonban nem elegendő csak az utasforgalom és az utazási igények folyamatos nyomon követése, hanem az igényeknek a szolgáltatással való összevetése (hálózat, menetrend és a kapacitáselosztás optimalizálása stb.) is szükséges.

3. ELMÉLETI FELVEZETÉS

A közszolgáltatások [5] szerint „*olyan szolgáltatások, amelyek esetében az állam, ugyan közszolgáltatási területenként más-más módszerrel és eszközökkel, de jelentősen beavatkozik a szolgáltatás működésébe, minőségébe, ellátórendszerébe, a szolgáltató és a szolgáltatást igénybe vevők viszonyába, a szolgáltatás-ellenőrzés arányába (árába), a fogyasztók védelmébe*”.

A közszolgáltatás [6] szerint „*olyan, országgonként eltérő feladat és tevékenység, amelyet az adott állam (jogalkotó) adott időpontban a közös szükségletek kielégítése érdekében speciális szabályozás alá von. Tartalma nagyban függ az állami (kormányzati) szerepvállalás mindenkor mélységétől, céljaitól. A közszolgáltatásokat számos sajátosság különíti el a piaci szolgáltatásoktól...*”

A hazai közlekedési ellátásért felelősségi rendszerben a közszolgáltatásként ellátott országos, regionális, elővárosi (továbbiakban: helyközi), valamint a helyi közforgalom teljesítményét az állam, ill. az önkormányzatok rendelik meg. A hazai közlekedésgazdaságban így két pólusú megrendelői rendszer működik (ellentétben több európai államtól,

ahol leginkább a hárompólusú rendszer dominál (település, tartomány vagy régió, ill. állam), ezért legtöbbször az ellátásért felelősségi rendszerek szabályozása is ezekhez kapcsolódik, figyelemmel az 1370/2007-es EK rendeletre. A közszolgáltatásként ellátott közforgalmú közlekedés és a hozzá kapcsolódó infrastruktúra (állomások, decentrumok, megállóhelyek stb.), valamint a kiindulási és célpontok közötti személyszállítást biztosító szolgáltatások, – ha jól szervezik – multi- és intermodális rendszerekként foghatók fel, és a különböző alágazatok (autóbusz, elektromos közlekedés, vasúti, taxi közlekedés és a személygépkocsival nyújtott személyszállítás stb.) közötti együttműködés közel azonos minőségű lehet az egyén által birtokolt személygépkocsiéval.

A fentiek alapján növelni szükséges a meglévő közforgalmú (mind helyközi, mind helyi) közlekedés rugalmasságát.

„A rugalmas közlekedési rendszer lényege, hogy a közlekedési rendszer rugalmassága nagyobb, mint az utasé. A rendszer működésének alapja az utazási igények egyedi figyelembevétele és kezelése. A rugalmas közlekedési rendszer előnyei a hagyományos tömegközlekedéshez képest, hogy alacsonyabb utazási időhöz magasabb szolgáltatási színvonal párosulhat és többlet szolgáltatások (pl. korlátozott közlekedési képességűek szállítására is alkalmas.” [1]

4. HÁZTÓL HÁZIG SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSI SZOLGÁLTATÁS

A kérdés tehát az, hogy a közszolgáltatásként ellátott közforgalmú szolgáltatási rendszerbe be lehet-e állítani a háztól házig szolgáltatást, amely lehetővé teszi az utas szállítását az indulási pontjától végpontjáig vagy a közforgalmú közlekedés infrastruktúrájához, majd onnan az utast a célállomásig.

A teljesség igénye nélkül vegyük számba az alágazati rendszerben háztól házig szállításnak minősülő elemeket:

- **Taxi szolgáltatás**, ami személygépkocsival ellenérték fejében végzett közúti egyedi személyszállítás,

- **Paratranzit szolgáltatás**, amit a szolgáltatók járművekkel végeznek elsősorban betegek és fogyatékkal élők szállítása érdekében,
- **Egyedi speciális igényű** személyszállítás járművel elsősorban idős vagy mozgásukban korlátozott emberek szállítását végzik,
- **Orvos szállítás fekvő** és mozgásképtelen betegek igényére,
- **Utazás megosztása** (ride sharing) valójában településen belüli telekocsi rendszer, különböző célállomásokkal,
- **Költségmegosztású** eszközhasználat (economy sharing) jórészt távolsági közlekedésre több személy által,
- **Autómegosztás** (car sharing) szolgáltatás rövid távú jármű megosztott használata,
- **Sofőr szolgáltatás** saját vagy bérelt gépkocsi vezetésére,
- **Limuzin szolgáltatás, egyéni** igényekre turisztika és rendezvény szállítás érdekében,
- **Nem közvetlen személyszállítás**hoz kötött szolgáltatások bevásárlási, melegítél szállítási célokkal.

4.1. Melyek lehetnek a háztól házig személyszállítás igénypontjai az utasok részéről?

„Történelmileg a DRT a törvényes hatóságok és közösségi csoportok által korlátozott használatú (általában fogyatékkal élők és idősek) által biztosított háztól házig betárcsázó szolgáltatásokból fejlődött ki. Az ilyen betárcsázós szolgáltatások ütemezése némi rugalmasságot kínált az ügyfélnek az útvonalon” [4].

Bár a különböző felhasználói csoportok igényei az adott szolgáltatás jellegétől függően eltérhetnek, azonban néhány általános standard igény megfogalmazható:

- **Egyszerű hozzáférés és foglalás:** Az utasok minél egyszerűbben és gyorsabban szeretnék igénybe venni a szolgáltatásokat (pl. egy mobil applikáció vagy weboldal vagy közösségi média megrendelő felülete, vagy csak telefonhívás),
- **Megfizethetőség:** A viteldíjak versenyképessége, összehasonlíthatósága, transzparenciája és átláthatósága,
- **Megbízhatóság:** A szolgáltatásnak pontosnak, időben és minőségben megbízhatónak kell lennie,
- **Biztonság:** Az utasok lehető legnagyobb műszaki és jogi biztonsága,
- **Rugalmasság:** Változó megrendelői időintervallumokhoz való alkalmazkodás,
- **Kényelem:** A járműveknek és a kiegészítő szolgáltatásoknak a meghirdetett kényelmet kell biztosítaniuk,
- **Személyre szabhatóság:** A szolgáltatásoknak – bizonyos határokon belül – diverzifikálnak kell lenniük,
- **Környezettudatosság:** A felhasználóknál egyre inkább szemponttá válik (pl. környezetbarát eszköz),
- **Kommunikáció:** A felhasználók folyamatosan tájékoztatása a szolgáltatás alakulásáról (Pl. késés és okai),
- **Visszajelzés:** Felhasználók pontos tájékoztatása,
- **Ügyfélszolgálat:** Felhasználók könnyen kapcsolatba léphetnek a szolgáltatóval.

5. IGÉNYVEZÉRELT KÖZLEKEDÉS

Hasonló, de dimenziójában eltérő lehet az igénypontok kapcsán az igényvezérelt közlekedés a háztól házig közlekedéstől.

„Az igényvezérelt személyszállítási szolgáltatások olyan korszerű utasbarát személy-

szállítási módját jelentik a közösségi közlekedésnek, amelyben a különböző járművek az utasok vagy képviselőik által a diszpécserhez eljuttatott igény alapján a vezényelt jármű felveszi az utast és eljuttatja az utazási céljához” [2].

5.1. Az igényvezérlés jellegének jellemzői

- a) **Rá- és elhordó funkció** esetében az igényvezérelt közlekedési rendszer feladata a közforgalmú **rendszerhez való csatlakozás**, és annak funkcióit egészíti ki, mégpedig úgy, hogy a közforgalmú közlekedés hálózatához, illetve annak infrastruktúrájához (állomás, megálló stb.) szállítja az utasokat.
- b) **Kiegészítő funkció** során a közforgalmú közlekedés és az igényvezérelt közlekedés között **munkamegosztás** alakul ki, és az igényvezérelt közlekedés kiváltja a néhol kevésbé hatékony, így kevésbé gazdaságosan működő közforgalmú közlekedést, vagy ahhoz képest többlétszolgáltatást nyújt (Pl. házhözszállítás).
- c) **Helyettesítő funkció** esetében az igényvezérelt közlekedés **kizárólagossága érvényesül**, mert egy adott térségben nem érhető el az utazni vágyó állampolgárok számára a közforgalmú közlekedés, ugyanakkor egyéni motorizációs lehetőség sem áll rendelkezésre.

6. ALÁGAZATI SEMLEGESSÉG VS. IGÉNYVEZÉRELT KÖZLEKEDÉS VAGY HÁZTÓL HÁZIG KÖZLEKEDÉSI KÖZZSZOLGÁLTATÁS

A háztól házig közlekedési közszolgáltatás, de az igényvezérelt közlekedés is a hagyományos közforgalmú utazási rendszer és az egyéni közlekedés között helyezkedik el. Céljuk olyan utazási igények kielégítése, amelyek nem tömegigények, de meghaladják az egyéni igényeket. A hazai jogszabályi környezet elismeri a közforgalom részeként az igényvezérelt személyszállítási szolgáltatást, és a Személyszállítási szolgáltatásokról szóló törvény (Sztv.)

20. § (2) tartalmazza, hogy „személyszállítási közszolgáltatás keretében igényvezérelt személyszállítási szolgáltatások is biztosíthatók, ez esetben e szolgáltatásokra a személyszállítási közszolgáltatásokra vonatkozó szabályokat kell megfelelően alkalmazni”.

A rugalmas közlekedési rendszerek (Flexible Transport System), vagy a (Demand Responsive Transport) a speciális és marginális utazási igények gazdaságosabb kiszolgálását célozzák meg [3].

7. JOGSZABÁLYI HÁTTÉR

A közlekedési közszolgáltatások hagyományos szabályozását az **1370/2007/EK Rendelet a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról (PSO)**, **1371/2009 EK Rendelet 2012. évi vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól**, **2012.XLI. törvény a személyszállítási szolgáltatásokról (Sztv.) 2005. évi CLXXXIII. törvény a vasúti közlekedésről**. A taxis és személygépkocsis személyszállítás szabályozását pedig a **176/2015. (VII. 7.) Korm. rendelet a személygépkocsival díj ellenében végzett közúti személyszállításról**, az **1990. évi LXXXVII. törvény az árak megállapításáról**, valamint a **89/1988. (XII. 20.) MT rendelet a közúti közlekedési szolgáltatásokról és közúti járművek üzemben tartásáról**.

Míg az Sztv. hatálya kiterjed a belföldi és nemzetközi közúti és vasúti személyszállítási szolgáltatásra és bizonyos értelemben a taxis és személygépkocsis személyszállításra is vagy az iskolabuszsal vagy közösségi busszal végzett személyszállítási szolgáltatásokra, addig csak részben terjed ki a különleges **szállítási igényű** nem közforgalmú személyszállítási szolgáltatásokra (**pl. betegszállítás**).

A hazai jogszabályok ma még nem foglalkoznak a **költség megosztáson alapuló** járműhasználat, vagyis az utazások összevonásából származó egyéni és társadalmi előnyökkel, ugyanakkor a **személytaxi szolgáltatást bárki azonos feltételek mellett igénybe veheti**. Az **összekapcsolt személyszállítási közszolgáltatás** integrált személyszállításnak nem

minősülő meghatározott földrajzi területen azonos díjtermékekkel működik együttműködési megállapodás alapján.

7.1. A jogszabályi mozgásterről

- **Sztv. 5 § (1) bek. d).** pont: a közszolgáltatási feladatok ellátására leginkább megfelelő, a legszínvonalasabb és a lakosság számára **legkevesbé költséges** szolgáltatást kínáló, az energetikai és környezeti hatások figyelembevételével a legalkalmasabb szolgáltató kiválasztása és megbízása.
- Ugyanakkor az Sztv. szerint a **személytaxi olyan** gépjármű, amellyel a közlekedési hatóság személyszállító tevékenység végzését engedélyezte, és amelyvel a végzett **szolgáltatást bárki azonos feltételek** mellett igénybe veheti.
- **A 176/2015 (VII.7.) Korm. rendelet** szerint a személytaxi-szolgáltatás: a viteldíjjelző készülékkel ellátott, a személygépkocsi vezetőjén kívül legalább négy és legfeljebb hat utas utazására alkalmas személygépkocsival **ellenérték fejében** végzett közúti személyszállítás.
- **Sztv. közösségi autóbérlő** rendszer: belöldi gépkocsikölcsönző rendszer, díj ellenében folyamatosan igénybe vehető, és az üzemeltetési területen belül szabad felhasználást biztosítva működik.
- **176/2015 (VII.7.) Korm. rendelet** alapján a **személyszállító szolgáltatás:** személygépkocsival, ellenérték fejében végzett tevékenység, amely **megfelel az Sztv-ben meghatározott személyszállítási szolgáltatásnak.**
- **Személygépkocsis személyszállító** szolgáltatás: a személygépkocsival ellenérték fejében végzett közúti személyszállítás, amely **kiegészítő szolgáltatásként**, kizárólag főszolgáltatáshoz (turisztika, sport, kultúra, oktatás közforgalmú szállítás stb.) kapcsolódva végezhető.

8. TÁRSADALMI IGÉNY LEHET A KÖZSZOLGÁLTATÁSKÉNT ELLÁTOTT KÖZFORGALMÚ KÖZLEKEDÉS ÉS A HÁZTÓL HÁZIG SZÁLLÍTÁS ÖSSZEKAPCSOLÁSA

8.1. Általános feltételek

- Cél lehet olyan összekapcsolt közforgalmú közlekedési szolgáltatás nyújtása, amely jobban kielégíti az állampolgárok helyváltoztatási igényeit az életminőségük támogatása érdekében.
- Kiszolgáló eszköz lehet a mobilitásmenedzsment (koordinátor hálózat) létrehozása területi elven a közlekedési szolgáltatások összekapcsolására.
- Összehangolási igény lehet a közforgalmú közlekedés (helyi-helyközi) az egyéb nem közcélú részben hivatásforgalmi közlekedéssel.
Az utasközpontúság erőteljesebb motivációként jelenhet meg, ezáltal megmutatkozhatnak a közösségi és egyéni igényeket egyaránt kiszolgáló „Mobilitásmenedzsmentek”.

8.2. Társadalmi és gazdasági haszon

- az utasok igényeinek közlekedési erőforrásokkal való összehangolása (koordinációja),
- az életminőség és a közlekedési szolgáltatás paramétereinek összekapcsolása,
- egyenlő hozzáférés biztosítása minden településen élő állampolgárnak,
- legalkalmasabb közlekedési szolgáltatás kiválasztása szakemberek által,
- igény és irányvezéreltség szem előtt tartása,
- útvonalak és időintervallumok összehangolása,

- gazdasági hatékonyság prioritása (lehető legkevesebb közösségi teherrel).

8.3. Társadalmi feladatok

- a hazai utazó állampolgárok igényeinek még jobb megismerése,
- egyenlő hozzáférésű digitális szolgáltatások kialakítása,
- digitális készségek fejlesztése az állampolgárok számára (technológiai tudatosság növelése),
- alkalmazásalapú utazási szolgáltatás-szervezés (applikáció, utazástervezés, fizetésrendszer, értesítési mechanizmusok stb.),
- területi alapú mobilitásmenedzsmentek felállítása közszolgáltatásként (az állam és önkormányzatok együttműködésével),
- mobilitásmenedzsmentek munkájának összehangolása, (integrált informatikai rendszer),
- felelősségi és biztosítási rendszer kialakítása.

9. ÖSSZEFOGLALÁS

Az előzők alapján mind a háztól házig személyszállítási szolgáltatás, mind az igényvezérelt közlekedés a közforgalmú rendszerek jellemzőit (hálózat, menetrend és útvonal) változtatják át időben és térben dinamikussá, így sokkal inkább a rendszer alkalmazkodik a felhasználóhoz, mintsem fordítva.

Kérdés tehát, hogy a hazai jogi környezetben megvalósítható-e az alternatív közlekedési módok vagy a taxi közlekedésnek, ill. személygépkocsis személyszállításnak a közlekedési közszolgáltatások ellátásába való bevonása, amelynek számos pozitív hatása lehet:

- a közforgalmú közlekedés erőforrásainak, megtakarítása és hatékonyabb felhasználása,

- periodikus menetrendek helyett vagy azt kiegészítve igényvezérelt vagy háztól házig szolgáltatásokba való bevonása,

- hozzáadott értéket jelenthet abban az értelemben, hogy flexibilitása folyamatos rendelkezésre állást biztosíthat,

- perem idejű marginális utasigényeket kis kapacitással, jóval olcsóbban tudja ellátni,

- új társadalmi interakciókat biztosít, amelyek a szabadpiaci megoldásokkal szemben piaci növekedést hozhatnak a közszolgáltatási piac számára.

A társadalomnak tehát olyan szabályozási mechanizmusokkal kell rendelkeznie, amelyekkel egyértelműen meghatározhatják, hogy mikor alkalmaznak közszolgáltatást, és mikor engedik át a szabadpiacnak a társadalmi helyváltoztatási igényeket. Ezért is kulcsfontosságú a közlekedési közszolgáltatás más kontextusba való helyezése, hiszen a közszolgáltatás hatékonyság elvárásai egyre több ellátásért felelősi beavatkozást igényelnek, különösen az ellentételezés szintjén.

A közszolgáltatás ugyanis általános gazdasági érdekű szolgáltatás, amelyet megkülönböztetés és megszakítások nélkül biztosít a társadalom a közösség számára, és a közszolgáltató a saját gazdasági érdekeit figyelembe véve, kiegyenlítés hiányában nem ugyanolyan feltételekkel és minőségben végezne el. Alapvető érdek lehet tehát a közlekedési közszolgáltatásokba olyan alágazatokat is bevonni, amelyek:

- képesek megkülönböztetni a társadalmi érdekből való közszolgáltatás ellátását az egyéni kényelmet képező szabadpiaci szolgáltatásoktól.
- integrálják és a közszolgáltatás részévé teszi a mobilitást optimalizáló szolgáltatói tevékenységeket

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] Rugalmas közlekedési rendszerek, igényvezérelt közlekedés Dr. SZE Horváth Balázs egyetemi docens Széchenyi egyetem
- [2] European Commission, Penelope website European project database, Synopsis of DRT
- [3] www.drtbus.co.uk
- [4] Könyv G. Ambrosino, J. D. Nelson, M. Romanazzo (Eds) (2004) "Demand Responsive Transport Services: Towards the Flexible Mobility Agency", Rome: ENEA.
- [5] Lapsánszky András: A közszolgáltatások közigazgatás-tudományi alapjai, Budapest, Lapsánszky András Dialóg Campus, 2019.
- [6] Bordás Péter Köszolgáltatások, <https://ijoten.hu/szocikk/kozszoallitasok#block-1690>



Door-to-door transport options in public passenger transport Part 1

The future societal role of demand responsive public transport systems in public transport, including taxis, private car transport and other alternative transport services.



Tür-zu-Tür Beförderungsoptionen im öffentlichen Personenverkehr Teil 1

Die künftige gesellschaftliche Rolle von nachfrageorientierten öffentlichen Verkehrssystemen im öffentlichen Verkehr, einschließlich Taxis, Beförderung mit privaten Personenwagen und anderen alternativen Verkehrsdiensten.

