

Európai szinten kell a taxikérdést rendezni

Előző – decemberi – számunkban közöltük a riportot az IRU Taxi Csoportjának főtikárával, Adam Tarnowski úrral. Most pedig közreadjuk azt a dokumentumot, amelyet Marc Billiet úr készített egy európai felmérés alapján, valamint azt az anyagot (illetve ennek részleteit), amelyet a Taxi Csoport és az Északi Taxi Tanács készített az Európai Bizottság részére. Természetesen ezeknek nincs sok közük a jelenlegi magyar helyzethez, ám ha hazánk is csatlakozik az egységes Európához, akkor bizony a szabályozási módokat és technikákat is közelítenünk kell majd. Ezért adjuk közre a dokumentumokat.

Az IRU „Taxis és Bérautó-vezetővel Csoport” legutóbbi, 1996. áprilisi portói találkozóján a Citizens' Network-ről szóló Zöld Könyvet széles körben megvitaták és elhatározták, hogy az IRU-nak az „utaskapcsolat” csoportja eljuttatja a Taxi Csoport állásfoglalását ebben a kérdésben az Európai Bizottsághoz.

Az Északi Taxi Szövetségek szintén reagáltak a Zöld Könyvre. A csoport tagjai az alábbiakat fogják ebben az összeállításban megtalálni:

1. A csoport állásfoglalásáról szóló dolgozat, amit az EU Bizottságnak címeztünk.

2. Az Északi Taxitanács által elfogadott határozat, amit Jorn Berthelsen úr hozott el a csoportnak.

Az Északi Taxi Tanácsnak 4 szövetség a tagja: Dánia, Finnország, Norvégia és Svédország, de Izland is képviselteti magát.

1. Állásfoglalás a Taxiknak a Citizens' Networkbe történő integrálásáról. Készítette az IRU „Taxis és bérautó vezetővel” csoportja.

1. Bevezető

Nagyon gyakran előfordul, hogy a kormányok, amikor a tömegközlekedésről gondolkodnak, nem adják meg a taxi-szektornak azt a figyelmet, amit ez megérdemelne. A közelmúltban két jelentés készült brit vezetők és neves szervezetek által. Egyik sem tett említést a taxisokról, a taxiiparról. Ehhez hasonlóan, annak ellenére, hogy elisme

rik a taxi fontosságát, az európai közösség Zöld Könyve is csak nagyon ritkán, hozzávetőlegesen említi a taxit. Ennek ellenére az európai taxiipar, ahol is 100 ezresre tehető a járművek száma, nagyon jelentős szerepet játszik emberek millióinak szállításában. A taxik jelentik nagyon gyakran a kapcsolatot az otthon és egy nagyobb vagy kisebb távolságra lévő végpont között. A taxik a mindennapos utasszállítási módok közül talán a leg rugalmasabbak. Közönségük igen változatos, és ezek az emberek a nap különböző szakáiban különböző helyekre akarnak menni. Neil Kinnock felelős az Európai Bizottságban a közlekedésért, és a Zöld Könyvhöz fűzött előszavában a következőket mondja: „A jó közlekedés nyilvánvalóan alapvető fontosságú az emberek életminősége szempontjából mindenki számára, de ahogy növekednek az igények a szállításra, ezt egyre nagyobb számban autóhasználatal elégítik ki, egyre nagyobb a közlekedési rendszerekre ható nyomás, a feszültség, és ennek az a következménye, hogy nő a környezetszennyezés, a balesetek száma és a zsúfoltság.” Azt állítja, hogy az autóhasználatnak ezek a hátrányai nagyon sok városi területen tulajdonképpen a mobilitás elvesztéséhez vezetnek. Természetesen leírja, hogy az embereknek a háztól házig szállításának igényét például taxizással lehet kielégíteni.

2. Városi környezetszennyezés

A Zöld Könyv szerint az utasszállítás egy növekvő iparág, és mindenfajta utasszállítási mód közül a leginkább a magánautók használata növekszik majd, ami az összes mozgás 75%-át viszi el. Európa összes kor-

mánya egyre inkább aggódik amiatt, hogy a magánautók használata felelős egyre nagyobb mértékben a levegő-, a zajszennyezésért, a zsúfoltságért és természetesen a balesetekért is, amelyek nemcsak az autók használóit, de minden egyes polgárt fenyegetnek. Nyilvánvaló, hogy az elkövetkező években a környezetszennyezés, a városi levegőszennyezés a politika napirendjén egyre előkelőbb helyet foglal el. Ezzel párhuzamosan a magánautók használata egyre inkább nyomás alá kerül. Ha a kormányok reagálni kívánnak erre, akkor azt csak úgy tehetik, hogy olyan tömegközlekedési hálózatokat biztosítanak az embereknek, amelyek elég vonzóak ahhoz, hogy ne használják a magánautójukat, és meg tudjanak birkózni az egyre növekvő követelményekkel is. Ebből a tömegközlekedési hálózatból a taxikat kihagyni súlyos hiba lenne, mert a taxik igen rugalmasak, megbízhatóak. Szállítást tudnak biztosítani olyan helyeken és olyan időben, ahol más eszközök erre képtelenek. 24 órán át elérhetőek, igen magas biztonsági normáknak tesznek eleget. Ezáltal nemcsak arra alkalmasak, hogy a tömegközlekedéshez szállítsák az utasokat, hanem a tömegközlekedést is helyettesíthetik, illetve helyettesítik is olyan esetben, amikor erre az igény alacsony. Tehát a buszokat, villamosokat tudják a taxik helyettesíteni, amikor ezekre nem olyan nagy az igény. Nagyon sok országban a taxik a mozgássérültek szállításában is jelentős szerepet tudnak betölteni.

3. Háztól házig szállítás

A taxik háztól házig szállítást tudnak biztosítani és ezáltal sok magánautótól megszabadítják az utcát. Ezzel együtt az EU sok országában a közlekedésszervezők nem veszik figyelembe a taxit, amikor az egyéb utasszállítási módokba való integrálásról van szó. Elképzelhető, hogy ez azért van, mert a taxit a privát-szektor részének tekintik. Ennek következtében ez kívül esik a hatóságok látókörén. Ezzel együtt, miután a legtöbb, illetve minden egyes tagországban hatóságilag szabályozott a taxizás, éppen ezért a közlekedéstervezők figyelmének előterébe kellene a taxizásnak állnia akkor is, amikor az új városi közlekedési rendszereket tervezik. Ahhoz, hogy egy ilyen tömegközlekedési rendszer sikeres legyen, a

különböző közlekedési módokat egyenlően kell kezelni, ezeknek egyenlő versenyfeltételeket kell biztosítani annak érdekében, hogy az emberek a különböző alternatív közlekedési eszközöket elfogadható és megfizethető áron tudják igénybe venni.

4. A közlekedésszervezők szügyene

A városokban alkalmazott P+R rendszereknek az a célja, hogy a városközpontoktól távol tartsák a magánautókat. Ezek a rendszerek azonban ritkán tesznek kivételt a taxival. Nagyon kevés közlekedésszervező veszi figyelembe a taxikat, amikor buszsávokat tervez, jóllehet a taxik figyelmen kívül hagyása ennek az egész rendszernek a sikerét veszélyezteti. Valahányszor egy ilyen új végállomást építenek, vagy egy új közlekedési vagy szállítási rendszert rajzolnak meg, vagy egy új buszsávot vezetnek be valahol, ennek az a célja, hogy a közönség igényeit a lehető legjobban szolgálják. Soha nem lenne szabad csak buszsávot kialakítani. Ennek mindig busz- és taxisávnak kellene lennie. A közlekedésszervezőknek mindig a közönség igényeit kellene figyelembe venni, és ezeknek az igényeknek a kielégítését nem szolgálja az, ha a taxikat kizárjuk a buszsávból.

5.a Hozzáférhetőség

A taxik elérhetősége a fontos közlekedési végállomásokon nagyon fontos. A jelenlegi helyzet az, hogy a repülőtereken, pályaud-

varokon a taxik elérhetősége attól függ, hogy a versenyben részt vevő pályázóktól ezek a végállomásvezetők mennyi pénzt kapnak. Ez a gyakorlat nagyon gyakran azt eredményezi, hogy a nem taxi szolgáltatók nyerik el a szerződéseket, és néhány esetben egy-egy régióban ez a taxiipar életképességét is fenyegeti. Ez nagyon fontos szempont, amelyre a jövőben is tekintettel kell lenni.

5.b Új végállomások építése

Amikor új végállomást építenek, vagy újra-terveznek egy végállomást, akkor a taxi elérhetőségét biztosítani kell. Az a legrosszabb az utas számára, hogy ha nehéz börtöndökkel gyalognia kell nagyon sokat addig, amíg egy taxiállomást talál. Ez elkerülhető, ha már a tervezés korai szakaszában figyelembe veszik ezt a dolgot.

Következtetés

Rövid távon a magánautók még mindig nagyon jelentős szerepet fognak játszani az utasszállításban, de végső soron egy hatékonyabb, kevésbé környezetszennyező alternatívát kell találnunk. Különösen a sűrűn lakott és a városi területeken. Ha a tömegközlekedés a legjobb alternatíva, akkor ennek vonzósnak kell lennie és minden lehetséges használót el kell szállítania. Tehát azokat az embereket, akik úgy döntenek, hogy nem használják a saját autójukat.

Az IRU „Taxi és Bérautó-vezetővel” csoportja készen áll arra, hogy az Európai Bizottsággal együtt dolgozzon annak érdekében, hogy megtalálják azt a lehető legjobb módot, hogy a taxit a tömegközlekedési hálózatba integrálják.

2. Az Északi Taxi Tanács határozata

A Citizens' Network Zöld Könyvében „A tömegközlekedésben rejlő lehetőségek kiteljesítése Európában” c. részében az Európai Bizottság hangsúlyozta a hatékony utasszállítási rendszerek szükségességét, illetve ezek kedvező hatását Európa gazdaságaira és állampolgáraik életminőségére. A tömegközlekedésnek kell nagyobb fontosságot tulajdonítani annak érdekében, hogy az életünk minőségére és a környezetre kevesebb teher nehezedjen.

A Bizottság kezdeményezéseket javasol annak érdekében, hogy a tömegközlekedést még vonzóbbá és használhatóbbá lehessen tenni. A közlekedési politikáknak arra kell irányulnia, hogy az autó-függőséget csökkentésük és megkönnyítsék a választást az autóval nem rendelkezők számára. Ez azt feltételezi, hogy a tömegközlekedésnek rugalmasabbnak kell lennie és jobban kell alkalmazkodni a vásárlók, az utasok igényeihez. Amikor ilyen hálózati rendszereket építenek fel, akkor az utas szükségleteinek kell lényegesnek lennie.

Az Európai Taxi Ipar egyetért a jövő közlekedéspolitikájából eredő tényekkel és célokkal, amik az EU-jelentésben meg-

Az év európai taxisa



1996. november 22-én Kölnben Jean-Paul Galle úr, az IRU Taxi Csoportjának elnöke és Adam Tarnowski úr, a Csoport főtitkára adta át „Az év taxisa” díjat Rainer Dölkner úrnak. A német kolléga e megtisztelő kitüntetésért kapta, mert járműve és élete kockáztatásával segélyeket juttatott el Bosznia-Hercegovinába, ahol kirabolták, elvették a pénzét. Rainer Dölkner 14 ország 45 jelöltje közül választották ki.