



A NAGYRENDEZVÉNYEK KÖZLEKEDÉS(BIZTONSÁG)I KÉRDÉSEI

Hazánk az elmúlt években számos jelentős rendezvénynek adott otthont (pl. úszó-világbajnokság Budapesten és Balatonfüreden 2017-ben; Pécs volt Európa kulturális fővárosa 2010-ben), és hamarosan újabb események házigazdája lesz (labdarúgó-Európa-bajnokság négy mérkőzése és Eucharisztikus világkongresszus 2020-ban Budapesten; egy magyar város lesz Európa kulturális fővárosa 2023-ban stb.). Minthogy e nagyrendezvények közlekedési vonatkozásaival a szakirodalom alig foglalkozott, röviden összefoglaljuk az ezzel kapcsolatos ismereteket, felvetjük a közlekedés(biztonság)i problémákat és egy felmérés tapasztalatai alapján javaslatot teszünk a rendezvények új szemléletű közlekedésszervezésére. A győri Közlekedéstudományi Konferencián elhangzott előadás és a konferenciakiadványban megjelent cikk [1] rövidített, átdolgozott változatát adjuk közre.

RENDEZVÉNYEK ÉS NAGYRENDEZVÉNYEK

A rendezvény (event) emberek tervezett összejövetele [2]. A különleges rendezvény (special event) az évente vagy ritkábban megrendezett, határozott időtartamú nyilvános ünnepség vagy egy téma bemutatása [3]. Rendezvényekre az élet minden területén lehet példát találni [4]:

- sportrendezvények (amatőr, hivatásos);
- üzleti és kereskedelmi rendezvények (vásárok, kereskedelmi bemutatók, kiállítások, találkozók, reklámesemények, adománygyűjtés, incentive rendezvények);
- szórakoztató rendezvények (kikapcsolódási célú sport és játék, szórakoztatás);
- politikai rendezvények (avatások, beiktatások, VIP-látogatások, nagygyűlések);
- privát rendezvények (személyes: évforduló, családi vakáció; társadalmi: fogadás, gála, összejövetel);
- kulturális rendezvények (fesztiválok, karneválok, vallási események, parádék, megemlékezések);
- művészeti rendezvények (koncertek, díjátadók, előadások).

A nagyrendezvények a látogatóvonzás, a médiaérdeklődés, a költségek és a település vagy terület átalakulása alapján osztályozhatók [5]: jelentős (major events), mega- (mega events) és gigarendezvények (giga events). A *megarendezvények* határozott időtartamú alkalmi rendezvények, amelyek nagyszámú látogatót vonzanak, nagy médiaérdeklődésre tartanak számot, nagy költségekkel járnak, és nagy hatással bírnak az épített környezetre és a lakosságra. A *jelentős események* legalább egy szempontból elmaradnak ettől, a *gigarendezvények* pedig szinte mindenben túllépik e kereteket. Utóbbiak közé egyelőre mindössze néhány eddigi rendezvény sorolható (*1. táblázat*), de a jövőben ez az osztály is egyre általánosabbá válhat.

A rendezvények egy része (pl. sztárzenekar fellépése, sorsdöntő sportmérkőzés) nem éri el az e csoportokba sorolás küszöbértékeit, mégis nagyobb érdeklődés kíséri őket, kiterjedtebb szervezési feladatokkal járnak, mint egy hétköznapi rendezvény. Bár nem érintik a városképet vagy az infrastruktúrát, a közlekedési rendszerre időszakosan és lokálisan nagy hatással lehetnek, a település és környéke forgalmát befolyásolhatják. Közlekedésszervezési szempontból a viszonylagos jelentőségük miatt ezeket is nagyrendezvénynek lehet tekinteni.



RENDEZVÉNYMÉRET	LÁTOGATÓVONZÁS	MÉDIA-ÉRDEKLŐDÉS	KÖLTSÉG	ÁTALAKULÁS
	ELADOTT JEGYEK SZÁMA	KÖZVETÍTÉSI JOGOK ÉRTÉKE	TELJES KÖLTSÉG	TŐKEBEFEKTETÉS
	(MILLIÓ DB)	(MILLIÁRD DOLLÁR)		
XXL (3 pont)	>3	>2	>10	>10
XL (2 pont)	>1	>1	>5	>5
L (1 pont)	>0,5	>0,1	>1	>1

RENDEZVÉNYMÉRET	ÖSSZPONT-SZÁM	PÉLDÁK
Gigarendezvény	11–12	Nyári olimpiai játékok (Peking, 2008; London, 2012; Rio de Janeiro, 2016), Labdarúgó-világbajnokság (Brazília, 2014)
Megarendezvény	7–10	Labdarúgó-Európa-bajnokság (Lengyelország és Ukrajna, 2012), Labdarúgó-világbajnokság (Dél-Afrikai Közt., 2010), Világkiállítás (Sanghaj, 2010), Téli olimpiai játékok (Vancouver, 2010)
Jelentős rendezvény	1-6	Universiade (Kazán, 2013), Pánamerikai játékok (Guadalajara, 2011), Európa kulturális fővárosa (Liverpool, 2008)

1. táblázat: Nagyrendezvények osztályozása. Forrás: Müller, M. (2015: 635–638) alapján saját szerkesztés

A KÖZLEKEDÉSI PROBLÉMA

Egy nagyrendezvényeknek otthont adó létesítmény vagy komplexum tervezésénél az egyik, nem ritkán meghatározó elem a közlekedési kapcsolatok jellege, létrehozásának költsége és lehetőségei. A rendezvények szervezésének és lebonyolításának egyik kritikus pontja a közlekedés, a megközelítés problémája. A modern kor követelményeinek megfelelően tervezett létesítmények esetében meg-alapozott látogatószám-prognózis és részletes közlekedési tervek alapján határozzák meg a megközelítés módjait, a parkolóhelyek számát, jellegét, és természetesen tömegközlekedési kapcsolatot is terveznek.

Új létesítmény helyszínének kiválasztásánál alapvető szempont a magas színvonalú tömegközlekedési kapcsolat (vagy ennek viszonylag kis költségű megvalósíthatósága). Problémásabb, ha meglévő létesítmény felújításáról, bővítéséről van szó, mivel e létesítmények évtizedekkel korábbi megépítésekor a közlekedési kapcsolatok minősége kevésbé volt hangsúlyos, más igényekkel kellett számolni, és az akkor esetleg jó adottságok – például a városi szövet terjedése miatt – azóta már nem feltétlenül állnak rendelkezésre. Sokat változtak az elvárások és az eljárások is. Az alapvetően bonyolult, költséges és időigényes egyeztetési folyamatok elvileg garantálják a minden érintett számára elfogadható megoldásokat, azonban a legfontosabb döntések többsége a helyszín kiválasztásával el is dől.

A nagyrendezvényeket általában nagyvárosokban bonyolítják le, így a település közlekedési hálózatát terheli a rendezvények előkészítésének és lebonyolódásának sokszor nagyon szűk területre és időszakra korlátozódó forgalma. A nagyrendezvények időpontjai aránylag ritkán esnek egybe az átlagos forgalmi igények csúcsával, mivel ezeket rendszerint nyáron (olimpia, más világesemények, fesztiválok), hétvégén vagy este (mérkőzések, koncertek) rendezik. Egyre gyakrabban fordul elő ugyanakkor, hogy hétköznap délután vagy este a közlekedési hálózaton egyszerre jelenik meg a munkából és iskolából hazafelé tartók forgalma, a bevásárlóforgalom, a szabadidős forgalom és a rendezvényre tartók igencsak szűk időszakra korlátozódó, ám annál nagyobb volumenű koncentrált forgalma. A nagyrendezvények fontos szerepet játszanak egy nagyváros életében. Azokra is hatnak, akik egyébként nem érdeklődnek a rendezvény iránt. Az ő számukra a közlekedésben várható változásokról, a várható zsúfoltságról megfelelő időben és helyen való tájékoztatás kiemelten fontos és nem csak kényelmi kérdés.



Megfontolásra érdemes kérdés továbbá, hogy ha a nagyrendezvény helyszínének közlekedési kapcsolatai ezt a nagyon szűk intervallumú, egyben nagymértékű terhelést színvonalasan el tudják szállítani, az infrastruktúra a hétköznapi igényekhez képest nincs-e túltervezve. Ha viszont nem tudják elszállítani, akkor a rendezvény résztvevőinek komfortját és általa az esemény értékét csökkentik – akár jelentősen. Az alapvető kérdés tehát, hogy minden szempontot figyelembe véve mi is az előnyösebb: egy időszakosan jól működő, de általánosan túltervezett, így költségesen fenntartható közlekedési kapcsolat, vagy egy általában jól működő, de bizonyos időszakokban jelentősen túlszűfolt hálózat? Ezt a kérdést általában a közlekedési szakmán túli erők válaszolják meg, de a legjobb válasz előkészítésében több tényezőt is figyelembe kell vennünk:

- A nagyrendezvényeket általában tudatosan az alacsony forgalmi igényű időszakokra szervezik.
- E rendezvények szervezésénél egyre fontosabb az utazási igények befolyásolása.
- A szervezés kapcsán nem lehet túlbecsülni a tájékoztatás jelentőségét.

A (KÖZLEKEDÉS)BIZTONSÁGI PROBLÉMA

A rendezvényhelyszínek szűkebb-tágabb környezetében – főleg a (nagy)városok területén – időszakosan felborul a megszokott rend, megváltoznak a forgalom jellemzői. Azokon a helyszíneken is jellemző a kiszámíthatatlanság, ahol rendszeresen szerveznek tömegeket vonzó eseményeket, hiszen a rendezvények a multifunkcionális létesítményekben változatosak lehetnek (elég belegondolni, hogy mennyire különböző igényeket támaszthat egy karácsonyi vásár, egy kupadöntő vagy egy komolyzenei koncert), és e változatos eseményeket a legkülönbözőbb helyekről érkező, eltérő utazási szokásokkal jellemezhető közönség látogatja. Mindennek közlekedésbiztonságot érintő következményei is vannak – az alábbiakban ezek közül ismertetünk néhányat.

A helyváltoztatási igények kedvező feltételek és megfelelő szervezés esetén is a kapacitások határait feszegethetik, esetleg meg is haladhatják: a rendelkezésre álló („szabályos”) helyeken kívül is parkolnak, a közúti sávok, a gyalogjárdák és a tömegközlekedés járatai túl vannak terhelve, a gyalogos útvonalak a szűk keresztmetszetekben (pl. lépcsőknél, átjáróknál) elégtelenek. Ebben a helyzetben megnő a baleseti kockázat, hiszen a tervezett forgalomtechnikai megoldások nem feltétlenül működnek (pl. nem belátható egy kereszteződés, a szabályok szerint különválasztott közlekedők azonos folyosóban haladnak) és a biztonsági követelmények sem minden esetben teljesülnek (pl. nem minden utas tud kapaszkodni a járművön).

A rendezvény résztvevői a helyszín közelében szükségszerűen gyalogosokká válnak, és számukra a szokásosnál több felületet biztosítanak a helyszín megközelítésére: ez korlátozhatja a járművek mozgását (pl. kerékpárút vagy forgalmi sáv időszakos lezárása). Célzott közlekedésszervezési beavatkozás nélkül is jellemző a gyalogosok megjelenése az egyébként nem gyalogos közlekedést szolgáló felületeken, amely a szokásosnál kevésbé kiszámítható helyzetet teremt és ez által minden közlekedőtől nagyobb figyelmet igényel. Mindez a baleseti kockázatot is növeli, és bár az ilyen helyeken a forgalom lassulása miatt a balesetek kimenetele a járművek között várhatóan nem súlyos, a gyalogosok és járművek viszonylatában a kimenetek változatosak lehetnek.

A közlekedés biztonságát és a biztonságérzetet is csökkenti, hogy a körülmények a közlekedési szabályok be nem tartását, a szokásos normakövetés lazulását eredményezheti, ami önmagában is stresszhelyzetet jelent. Ehhez társulhat a bizonytalanság (milyen előre nem látható helyzet várható a rendezvényhelyszín megközelítése során), a kezdési idő (odaérek-e), a hozzáférhetőség (kapok-e még belépőjegyet), illetve a látogató attitűdje, pl. sportesemények kapcsán a szurkoló felfokozottsága (nyer-e a csapatom) mint stresszforrás. Magától értetődően növeli a baleseti kockázatot a számos rendezvény kapcsán jellemző alkoholfogyasztás is.

KULCSSZÓ: SZEMLELETVÁLTÁS

Egy sportrendezvény (válogatott labdarúgó-mérkőzés) kapcsán az azóta lebontott Puskás Ferenc Stadion környezetében a rendezvény napján és egy átlagos napon végzett forgalmi felmérésünk eredményei (részletesen lásd a tanulmányban [1]) nyomán az alábbiak megfontolását, azaz alapvető szemléletváltást tartunk szükségesnek a nagyrendezvények hazai szervezése és a rendezvényhelyszínek létrehozása, fejlesztése során:



- A nagyrendezvények teljesen más jellegű forgalmi terhelést jelenítenek meg a hálózaton, mint az átlagos forgalmi csúcs: térben és időben is sokkal koncentráltabb a célok elérésének igénye, ráadásul a helyszínhez közeli infrastruktúra egyes elemeire a megszokott csúcsidőszakhoz képest arányaiban is sokkal nagyobb terhelés juthat.
- A rendezvény a közlekedés szempontjából nem a helyszínen kezdődik, és nem pusztán a rendezvény résztvevőire van hatással. Más országokban szerzett tapasztalataink is arra utalnak, hogy a nagyrendezvények lebonyolításának – a tervezés és a szervezés során – az egész városra vagy térségre: az egész közlekedési rendszerre és a közlekedők összességére ki kell terjednie. A rendezvény idején amúgy alacsony kihasználtságú, jó közlekedési kapcsolattal rendelkező távoli parkolóhelyek (P+R, bevásárlóközpont parkolója) például sok látogató számára lehetnek vonzóak, akik helyismeret és tájékoztatás híján nem is tudnak a lehetőségekről.
- Minden nagyrendezvény természetes velejárói mind a váratlan helyzetek (pl. csomópontok lezárása), mind a zsúfoltság. Ezek teljes elkerülése gazdaságosan nem lehetséges, tehát azokat az eszközöket kell megkeresni, amelyekkel ezek az egyébként tervezhető forgalmi helyzetek a lehető legkisebb zavar mellett, biztonságosan tudnak lebonyolódni.
- A rendezvény szervezésénél tudatában kell lenni annak, hogy a rendezvény megközelítése és elhagyása része az élménynek. Ha a közlekedés alacsony színvonalon van megoldva, akkor valójában az egész rendezvény színvonala alacsony.
- Az elmúlt időkben megépült és tervezett rendezvényhelyszínek kapcsán érdemes lenne megvizsgálni, hogy ezek közlekedési kapcsolatai vajon mennyire képesek megfelelni egy nagyrendezvény színvonalas lebonyolításakor fellépő igényeknek.
- Minden nagyrendezvény előtt közlekedési tervnek kellene készülnie, amely a közlekedésbiztonsági követelmények figyelembevételével és a mobilitásmenedzsment eszközeinek felhasználásával adhat választ a feljebb bemutatott kihívásokra.
- Kedvező változás lenne, ha a törekvésekkel összhangban gyakoribbá válnának a nagyrendezvények. Ez esetben ugyanis általánossá válhatna a rendezés közlekedési terve, s mind a látogatók, mind a közelben lakók, mind a rendszeresen ott közlekedők megtanulhatnák a lebonyolítás „forgatókönyvét”, kialakulhatna a legjobb gyakorlat, és mind a lakosság, mind a szervezők újragondolhatnák a ma jellemző „váratlan helyzetre” vonatkozó attitűdjeiket. (Az ehhez szükséges feltételek megteremtése nemcsak e cikk keretein, de a közlekedési szakma által kezelhető kérdéseken is messze túlmutatnak.)
- Az új létesítményekre és a nagyrendezvényekre vonatkozó pályázatok esetében is sürgetőnek tűnik a szemléletváltás. Fel kellene ismerni például, hogy a hely kiválasztás során a közlekedés szempontjait az elsők között kell mérlegelni, és a tervezésnek nem csupán a várható igények kiszolgálására, hanem – ahogy a fentiekben a látogatói élmény kapcsán már utaltunk rá – a *kultúrálts* kiszolgálására kell törekednie. Ehhez részben infrastrukturális beruházások, a közlekedési hálózat átszervezése (esetenként tehát jelentős anyagi ráfordítás), részben a mobilitás- és közlekedésmenedzsment eszköztárának, valamint a legújabb technológiáknak az alkalmazása (akár minimális ráfordítás) szükséges.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] Munkácsy András és Szele András: Nagyrendezvények közlekedésszervezési problémái. Közlekedéstudományi Konferencia, Győr, 2016: 88–105. p.
- [2] Tara-Lunga, Mihaela-Oana: Major special events: an interpretative literature review. *Management & Marketing*, 2012/4: 759–776. p.
- [3] Getz, Donald: Special events: Defining the product. *Tourism Management*, 1989/2: 125–137. p.
- [4] Tassiopoulos, Dimitri (szerk.): *Event management: A professional and developmental approach*. Juta and Company Ltd., 2005
- [5] Müller, Martin: What makes an event a mega-event? Definitions and sizes. *Leisure Studies* 2015/6: 627–642. p.

Szerzők: Munkácsy András és Szele András