

## Koncepció Budapest közlekedési intézményrendszerének átalakítására

### 1. Bevezetés

A Főváros új vezetése a Nemzet Fővárosa Budapest programjában bemutatott intézkedési tervvel összhangban, szakértők bevonásával kidolgozta a budapesti közlekedési ágazat intézményrendszerének kialakítására vonatkozó koncepcióját. A javaslat elkészítése során széles körben megvizsgáltuk az európai nagyvárosok közlekedésszervezésének intézményi kereteit, gyakorlati tapasztalatait (pl. Transport for London [részletesen lásd az 1. számú függelékben], AB Stockholms Lokaltrafik, Berliner Verkehrsbetriebe, Varsó – ZTM, Prága – ROPID stb.). A budapesti koncepció a nemzetközi legjobb gyakorlat átvételével és a hazai közigazgatási, önkormányzati rendszerhez való illeszthetőség alapján készült. Jelen anyagban a budapesti közlekedési intézményrendszer átalakításának szükségességét, célját, szakmai szempontjait, valamint szervezeti és működési modelljét kívánjuk bemutatni.

### 2. Az eddigi működés problémái, az intézményfejlesztés igénye

Budapest közlekedésének eszközparkja és infrastruktúrája európai és regionális összehasonlításban is sereghajtóvá vált, ellentétben a jegyárakkal. Budapest közlekedése megújulást kíván, a működtetés olyan súlyos napi problémákkal terhelt, melyek megoldása halaszthatatlan.

**A jelenlegi helyzet egyik kritikus problémája a koncepciótlanság, a jövőkép hiánya, amely az alábbi tényezőkben jelenik meg:**

- **Nincs hosszú távú stratégia**, amely mentén a közlekedés építkezhetne. A stratégiának szánt, eredetileg 2001-ben elfogadott, majd 2008-ban felülvizsgált Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve nem vált a napi döntések támaszává, mivel a döntések ad hoc módon, napi érdekek által vezérelve születnek.
- **A közlekedési döntéshozatalra jellemző a rendszerszemlélet hiánya, a különböző ágazatok szigetszerű működése és fejlesztéspolitikája**, a közösségi, valamint a közúti közlekedés feladatainak széttagolt kezelése.
- **Kevés a megfelelően előkészített közlekedésfejlesztési projekt**, megvalósításuk, illetve az uniós támogatások megfelelő igénybevétele, lehívása nem halad ütemterv szerint és egyes esetekben a tervekhez képest jelentős költségtúllépés tapasztalható.
- A **működés** az egyik napról a másikra való **túlélés** jegyében zajlik.
- **Több évtizedes a lemaradás** mind a közösségi, mind a közúti közlekedés **infrastruktúrájának és irányításának műszaki színvonalában**. Az üzembiztonság fenntartása érdekében azonnali beavatkozás szükséges.

**A jelenlegi helyzet súlyos működőképességi és finanszírozási problémákkal terhelt, amely az alábbi tünetekben jelentkezik:**

- A közlekedés működésének és infrastruktúrájának (járművek, közúthálózat, kötöttpályás hálózat stb.) **finanszírozása rövidtávon sem megoldott, valamint nincs rendszerszinten végiggondolva és egymástól elkülönülten szabályozott.**
- Az egész rendszert **ad hoc politikai döntések**, rövid távú érdekek érvényesítése és a hosszú távú stabil működésre való törekvés hiánya jellemzi, melynek eredménye koncepciótlanság és fejlődésképtelenség.
- A **BKV Zrt., az FKF Zrt., a Parking Kft. és a Fővárosi Taxiállomásokat Üzemeltető, Szolgáltató Közhasznú Nonprofit Kft. gazdálkodásának nincs megfelelő tulajdonosi kontrollja.** A BKV adósságállománya folyamatosan növekszik és kritikus szintet ért el, mely már Budapest hitelfeltevő képességét veszélyezteti. A tulajdonosi ellenőrzés hiánya melegágya a korrupciónak.
- **Hiányzik az ügyfélorientált szolgáltatási kultúra**, a város ezért egyre nehezebben tudja befolyásolni az emberek módválasztását és ezáltal nem tudja elősegíteni a Főváros levegőminőségének javulását, gazdasági versenyképességének növekedését, a közlekedési rendszer fenntarthatóbbá tételét.

**A jelenlegi helyzet kritikus problémáinak jelentős részét az intézményrendszerbeli és szabályozási anomáliák okozzák:**

- **Nincs összhang a városfejlesztés és a közlekedés fejlesztése között** sem intézményileg, sem a folyamatok tekintetében.
- Évtizedek óta változatlan, **elavult az intézményi struktúra, tisztázatlan felelősségi körökkel, összemosódnak a megrendelői, üzemeltetői és tulajdonosi feladatok.**
- A közlekedéspolitika eredményessége, a stratégiai célok teljesülése és a napi közlekedési gondok megoldása egyaránt **számonkérhetetlen, elmosódnak a felelősségi viszonyok**, az intézményrendszerben a fővárosi befolyás alatt álló szervezetek között is jellemzővé vált az egymásra mutogatás.
- A közlekedési rendszer napi működtetése finanszírozását tekintve és szervezetileg is **presztízsbetűzés** (különösen a 4-es metró projekt) áldozatává vált.
- **Hiányzik a valós szakapparátusi felügyelet**, sem a BKV, sem az FKF közlekedési részei felett nincs kellő mértékű kontroll, így a Főváros a várospolitikai elvek érvényesítésére is képtelen.
- **Hiányzik a saját tervezési kompetencia és kapacitás**, amely a fővárosi közlekedési stratégia készítésének aktív szereplője lehetne, vagy akár egy egyszerű burkolati jel módosítást képes gyorsan és szakszerűen előkészíteni.
- **Az agglomerációs közlekedés koordinációja esetleges**, a felek ellenérdekeltek.
- Nincs megfelelő kerete **a külső partnerekkel történő egységes közlekedéspolitikai kapcsolattartásnak**, legyen szó akár a kerületi önkormányzatokról, akár a regionális szereplőkről, akár más kiemelt partnerekről (pl. MÁV, Budapest Airport, stb.) és civil szervezetekről.

Mindezek alapján az intézményrendszer továbbfejlesztését olyan irányban és módon szükséges megtenni, amely a bemutatott problémákra valódi választ képes adni, valamint

egységesen és rendszerszinten képes kezelni a stratégiai, fejlesztési, valamint üzemeltetési feladatokat a teljes közlekedési ágazatban.

### **3. A Budapesti Közlekedési Központ létrehozásának célja, szakmai koncepciója**

A közlekedés a várospolitikai egyik legfontosabb területe, a közlekedés színvonala ugyanis jelentősen befolyásolja Budapest versenyképességét, élhetőségét, működőképességét. A főbb anomáliák megszüntetéséhez a közlekedési kérdések **rendszerszintű kezelése szükséges**. A közlekedés integrált rendszert alkot a közösségi közlekedéstől a közúti közlekedésen át a kerékpározásig, az útfenntartástól a nagyberuházásokig. Az intézményrendszer teljes átalakítása nélkül a rendszer integrációja és a működés hatékonyságának növelése nem javítható érdemben – **letisztult feladat-, hatáskör megosztásra, kompetenciára és számonkérhetőségre van szükség**. Szintén fontos sikerkritérium, hogy a közlekedés fejlesztését **csak egységes, regionális kitekintéssel bíró szemléletben** szabad kezelni. **Környezettudatos, fenntarthatósági szemléletet** kell meghonosítani Budapesten, új tudáselemeket kell behozni a fővárosi gyakorlatba, az ehhez szükséges kapcsolatok, információs csatornák kiépítésével.

**A célok elérését a közlekedési feladatok integrált kezelése, összevonása és professzionális szakmai alapokra helyezése biztosíthatja, amelyet az európai városok tapasztalatai is alátámasztanak.** A nemzetközi gyakorlatban az elmúlt évtizedekben a közlekedés szervezeti keretei fokozatosan átalakultak. Az átalakulás során az önkormányzatok és szolgáltatók között megjelent egy új közbülső szint, egy szakmai alapokon működő megrendelő, közlekedésszervező szervezet, amely biztosítja a közlekedés integrált kezelését, egyben a tulajdonosi, megrendelői és szolgáltatói szerepek letisztulását. Elérkezett az idő, amikor Budapest számára is elkerülhetetlen érdek egy hasonló szervezet létrehozása, melyre az alábbiakban teszünk javaslatot.

A BKK Budapesti Közlekedési Központ Zrt. (a továbbiakban BKK Zrt.) egy összefogó, integráló, szakmai alapokon működő szervezet, amely

- közvetlenül a Fővárosi Önkormányzatnak alárendelve működik, Budapest Főváros Önkormányzatának 100%-os tulajdonában áll,
- előkészíti és végrehajtja Budapest közlekedési stratégiáját,
- érvényesíti a fenntarthatósági és esélyegyenlőségi szempontokat a budapesti közlekedés működtetésében és fejlesztésében,
- integráltan irányítja és felügyeli a budapesti közlekedési ágazatokat, különösen a közösségi és közúti közlekedést,
- megrendeli és finanszírozza a közösségi és közúti közlekedési közszolgáltatásokat,
- fejleszti a város közlekedését,
- érvényesíti a gyalogos és kerékpáros közlekedés szempontjait,
- megteremti az egyensúlyt a közlekedési rendszer működése és fejlesztése között,
- egységes finanszírozási rendszert működtet,
- ellátja a fővárosi tulajdonú közlekedési és közútkezelő szolgáltató cégek tulajdonosi felügyeletét,

- koordinálja a közúti és a közösségi közlekedést érintő kerületi önkormányzati, közmű és egyéb beruházásokat,
- aktív szerepet vállal a regionális közlekedési együttműködés terén.

A jelenleg szétagoltan működő stratégiai, megrendelői, ellenőrzési, finanszírozási, fejlesztési és részben üzemeltetési feladatokat a BKK megalakulásától kezdődően fokozatosan saját szervezetébe integrálja. A BKK az alábbi intézményeknél jelenlévő feladatokat integrálja működésébe:

- a Főpolgármesteri Hivatal Közlekedési Ügyosztályától a hatósági feladatok kivételével a közlekedésszervezési és fejlesztési feladatokat,
- a BKV Zrt.-ből a közlekedésszervezéshez, megrendeléshez, forgalomirányításhoz, értékesítéshez, ellenőrzéshez és a kiemelt közlekedésfejlesztési projektek lebonyolításához kapcsolódó feladatokat,
- az FKF Zrt.-től a közútkezelés irányításával, megrendelésével, ellenőrzésével és a közúti forgalomirányítással kapcsolatos feladatokat,
- a Parking Kft. teljes feladatkörét,
- illetve a Fővárosi Taxiállomásokat Üzemeltető, Szolgáltató Közhasznú Nonprofit Kft. teljes feladatkörét.

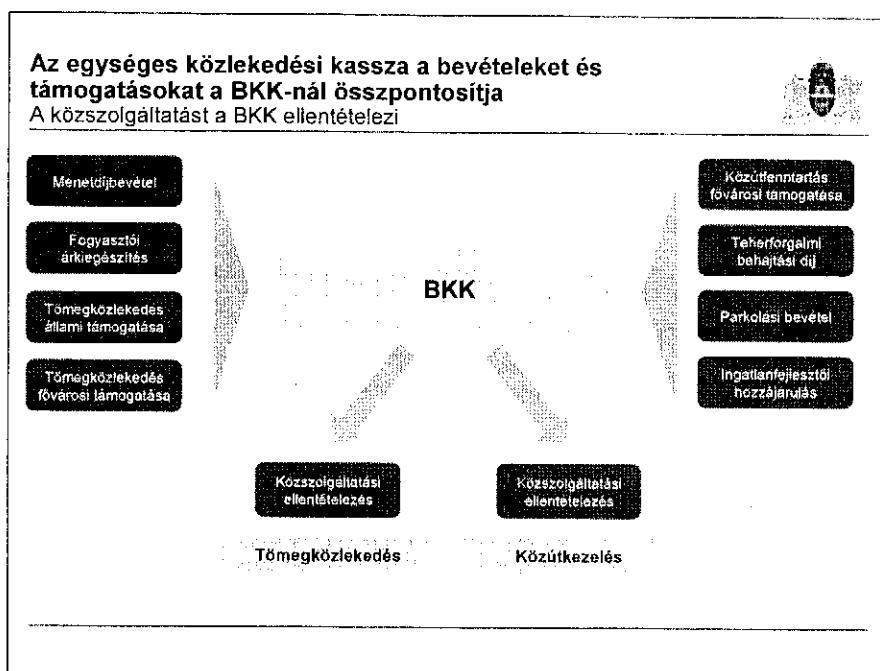
A **Főpolgármesteri Hivatal** szervezetében a hatósági jogkörök gyakorlására, továbbá a Hivatalon belüli koordinációs feladatok ellátására a jövőben is marad szűk létszámú közlekedési szervezet, azonban a Hivatalon kívül hatékonyabban ellátható közlekedésszervezési és projektmenedzsment feladatokat a BKK Zrt. veszi át.

A **BKV Zrt.** tisztán szolgáltató - üzemeltető céggé válik, kizárólagos feladata a BKK által megrendelt szolgáltatások szerződés szerinti nyújtása és az infrastruktúra fenntartása lesz.

A jelenlegi **FKF Zrt.-ből** szervezetenként kiválik a közútfenntartási terület, amely a BKK tulajdonosi felügyelete alá kerül, míg a köztisztasági és hulladékgazdálkodási feladatokat továbbra is az FKF Zrt. látja el. A közútkezelő társaság az eddigiektől eltérően kizárólag a közútkezelés üzemeltetői feladatait végzi.

A **Parking Kft.** vegyes, stratégia-előkészítési, parkolás-szervezési és -üzemeltetési, projekt-lebonyolítási funkciói szintén fokozatosan a BKK-ba olvadnak, hasonlóan a ma szintén külön társaságban ellátott **taxiállomás üzemeltetési** feladatokhoz.

A BKK Zrt. létrehozása a közlekedésszervezési feladatokon túl **hatékony pénzügyi erőforrás-allokációt és kontroll-lehetőséget is teremt**, azaz biztosítja, hogy a közúti ágazat bevételei a finanszírozási hiánnyal küszködő egyéb közlekedési ágazatokba átcsoportosíthatóak legyenek. A közlekedési ágazatban keletkező bevételek egységesen a BKK-nál jelennek meg (lásd 1. sz. ábra).



1. számú ábra: A BKK Budapesti Közlekedési Központ Zrt. tervezett bevételei

A BKK létrehozása **az egységes közlekedési kassa létrehozását** is célozza, amely többek között a parkolási bevételeket és az esetleges behajtási díjakat a közösségi közlekedésbe és a közlekedési rendszer fenntartásába visszaforgatja. Mindez azt is jelenti, hogy a BKK viseli a közlekedési szolgáltatásokkal kapcsolatos **bevételi kockázatot**, valamint, hogy a BKK-nál jelentkezik a közösségi közlekedés finanszírozásának problémája, a közszolgáltatások **finanszírozásának ellentételezése** és az abból eredő veszteség is. Tehát az eddigiekben a BKV Zrt. finanszírozása kapcsán jelentkező állandó forrásbiztosítási feladatok a Fővárosi Önkormányzat és az Állam számára a jövőben a BKK Zrt-t illetően jelentkeznek, azonban a hatékonyabb működés és a közúti szektorból származó bevételek becsatornázásának köszönhetően várhatóan az eddigieknél valamivel kisebb mértékben. A BKK felállításával a rendszerszintű létszámok és működési költségek nem növekednek, **az erőforrások hatékony és integrált felhasználása az elsődleges cél.**

A főváros **területfejlesztésében** szükséges az ingatlanfejlesztések során **a közlekedés szempontjainak érvényesítése**, annak érdekében, hogy ne lehessen például egy bevásárlóközpontot vagy lakóparkot felépíteni megfelelő közlekedési kapcsolatok nélkül.

Az **európai uniós fejlesztési projekteknél** különösen fontos a főváros érdekeit elsődlegesen szolgáló, **egységes szakmai szemlélet** alkalmazása. A projekteknél a közlekedésfejlesztési stratégiával való összhangot folyamatosan biztosítani kell. A főváros előtt több, jelentős, pl. kötőpályás közlekedésfejlesztési projekt áll, részben már a kivitelezés, részben a tervezés, előkészítés szintjén (pl. 1-es és 3-as villamos, budai fonódó villamos, további villamos projektek, HÉV- és metrófejlesztések, forgalomirányítási és utastájékoztatói rendszer beruházás, buszsávok). A BKK Zrt-nek alkalmasnak kell lennie ezen projektek megfelelő menedzsméjére.

A BKK-nak képesnek kell lennie a város számára **a lehető legtöbb uniós forrást lehívni** és ebből a pénzből a közlekedést hatékonyan és fenntartható módon fejleszteni. A BKV járműállományának megújításához, az infrastruktúrája megújításához is elengedhetetlen, hogy sikerrel tudja lehívni a rendelkezésre álló uniós pénzeket. **A BKK létrejöttével a beruházásoknak végre lesz valódi gazdája** és rendelkezésre fog állni az a magas színvonalú közlekedési szakértelemmel is bíró szervezet, amelyik képes a beruházásokat határidőre és költségkereten belül végrehajtani.

Ugyancsak lényeges eleme a BKK működésének, hogy képes legyen a **társadalmi és civil részvétel ösztönzésére**, a civil szervezetekkel való eredményes, a főváros érdekeit szolgáló együttműködésre.

A BKK funkcióinak többségét a mai jogszabályok adta keretek között is el tudja látni, azonban **teljes értékű és dinamikus működéséhez a szakágazati törvények módosítása szükséges**. A tárgyi törvényjavaslatok elkészültek és **a közúti közlekedésről szóló törvény módosítása, valamint a Kormány szándékai szerint 2011-re kidolgozandó egységes személyszállítási törvény** minden hiányzó feltételt megteremt.

#### **4. A Budapesti Közlekedési Központ feladatai**

A BKK az intézményrendszeri struktúrában az önkormányzat és a közlekedési szolgáltatók, üzemeltetők között helyezkedik el. Alapvetően stratégiai, fejlesztési, irányítási, megrendelői, ellenőrzési feladatok kerülnek integrálásra a szervezetében, mind a közösségi, mind pedig a közúti közlekedés tekintetében:

##### ***Az integrált városi közlekedésirányításhoz, közlekedési stratégiához tartozó feladatok:***

- a közlekedési ágazat városi szintű, számon kérhető és felelős szakmai irányítása, regionális koordinációval együtt,
- fővárosi közlekedésfejlesztési stratégia és koncepciók készítése, aktualizálása, konzultációja, naprakész végrehajtása,

##### ***Közlekedésfejlesztési, beruházási feladatok:***

- fejlesztési projektek kidolgozása, tervezése, megtérülési vizsgálata, civil egyeztetése,
- nagyprojektek és más, EU támogatású projektek lebonyolítása, összehangolása, menedzsmenete, kedvezményezett feladatainak ellátása.

##### ***Közösségi közlekedéssel kapcsolatos feladatok:***

- hálózat és menetrend tervezése, szervezése,
- tarifakoncepció kidolgozása, tervezése,
- megrendelői kompetenciák, feladatok ellátása, közszolgáltatási szerződés menedzsmenete, elszámolási rendszerének működtetése,
- közösségi közlekedéssel kapcsolatos minőségi elvárások definiálása, nyomon követése, végrehajtás ellenőrzése,
- ügyfélkapcsolati feladatok ellátása,

- jegyek és bérletek előállítása, értékesítése, ellenőrzése,
- integrált utastájékoztatási feladatok ellátása,
- a közösségi közlekedés egységes, fővárosi szemléletű forgalomirányítása,
- hajózással kapcsolatos feladatok ellátása,
- a regionális szereplőkkel való együttműködés.

***Közúti közlekedéssel kapcsolatos feladatok:***

- közutak forgalomtechnikai, fejlesztési koncepcióinak elkészítése, optimális forgalomtechnikai rendszerének kialakítása,
- közlekedési célú közterületek forgalmi rendjének kialakítása, a gyalogos és kerékpáros közlekedés szempontjainak érvényesítésével,
- közúti felújítási, építési munkák, lezárással járó intézkedések koordinációja, szervezése,
- intelligens közlekedésirányítási rendszerek koncepciójának kialakítása, megvalósítás előmozdítása, intelligens közlekedésmenedzsment működtetése,
- fővárosi közutak kezelési feladatainak ellátása,
- fővárosi közutak üzemeltetési feladatainak ellátásáról való gondoskodás,
- egységes közúti forgalomirányítás ellátása,
- taxiközlekedés felügyelete, számos megoldatlan problémájának egységes kezelése,
- taxiállomások üzemeltetése,
- a budapesti kerékpáros közlekedés fejlesztésének egységes szemléletű irányítása,
- parkolási stratégia és működtetési koncepció kidolgozása,
- fizető parkolási rendszer közszolgáltatási megrendelése, működtetése, üzemeltetési felügyelete, ellenőrzése,
- teherforgalmi díjakkal kapcsolatos feladatok ellátása, esetleges dugódíj koncepció kidolgozása.

***Kapcsolattartás, együttműködési feladatok:***

- rendszeres kapcsolattartás a Fővárost érintő kérdésekben a Nemzeti Közlekedési Hatósággal,
- illetékes uniós támogatási szervezetekkel (pl. Nemzeti Fejlesztési Ügynökség, KIKSZ, Európai Bizottság, Jaspers) való kapcsolattartás,
- uniós fejlesztési projekteknél a fővárosi mellett a régiós szempontok megértése, képviselete,
- regionális közlekedési szereplőkkel (pl. Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, BKSZ, agglomerációs önkormányzatok) való együttműködés,
- kapcsolattartás a MÁV-val, Volán társaságokkal, Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.-vel a fővárosi érdekek képviselete a budapesti pályaudvarok rendbetétele és az elővárosi vasúti fejlesztések kapcsán,
- kapcsolattartás a fővárosi közmű szolgáltatókkal,
- kapcsolattartás a nem fővárosi tulajdonú, de a főváros területén szolgáltatást nyújtó üzemeltetőkkel,
- magyar és nemzetközi közlekedési szervezetekben, konferenciákon Budapest képviselete.

## 5. A BKK létrehozásának menete, az átalakítás ütemezése

A városvezetés célja, hogy 2010-ben cégjogi értelemben megalakuljon a közlekedési központ, majd a felálló – induló – BKK apparátus és az érintett szervezetek részvételével a projekt munka azonnal meginduljon, és a BKK egy átmeneti időszakot követően 2011 második félévében megkezdje üzemszerű működését, feladatainak teljes körű ellátását. A közlekedési központ létrehozása, a közlekedési rendszer komplexitása, az érintett szereplők számossága miatt igen összetett feladat.

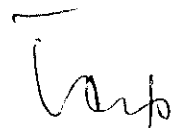
Mindezek következtében a közlekedési központ üzemszerű működésének megkezdéséig komoly, részleteiben megtervezett előkészítési munkára van szükség. A közlekedési központ létrehozásakor számos tényezőt szükséges figyelembe venni:

- A szervezet kialakítását úgy kell megvalósítani, hogy közben az átalakításra kerülő szervezetek feladatainak ellátása ne sérüljön, a folyamatosság biztosított legyen.
- A közlekedési központ részletes működésének megtervezésével együtt át kell alakítani az érintett társaságokat.

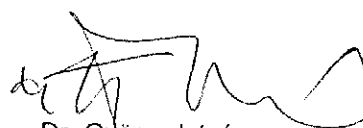
Az előkészítési feladatok ellátására egy többszintű dedikált projektszervezet kerül felállításra, az átalakulásban érintett társaságok bevonásával. A projektszervezet részletes feladat- és ütemterv alapján dolgozik a BKK szervezetének és működési folyamatainak kialakításán, az érintett szervezetek átalakításán, valamint a BKK működési kereteinek megteremtésén 2011 végéig.

**Összességében a Budapesti Közlekedési Központ koncepciója valódi választ kíván adni Budapest közlekedésében jelenlévő problémákra, valamint biztosítani kívánja a főváros közlekedésének rendszerszintű, integrált és fenntartható működtetését, fejlesztését, a regionális együttműködésben vállalt aktív szerep mellett.**

Budapest, 2010. október „21”



Tarlós István  
Főpolgármester



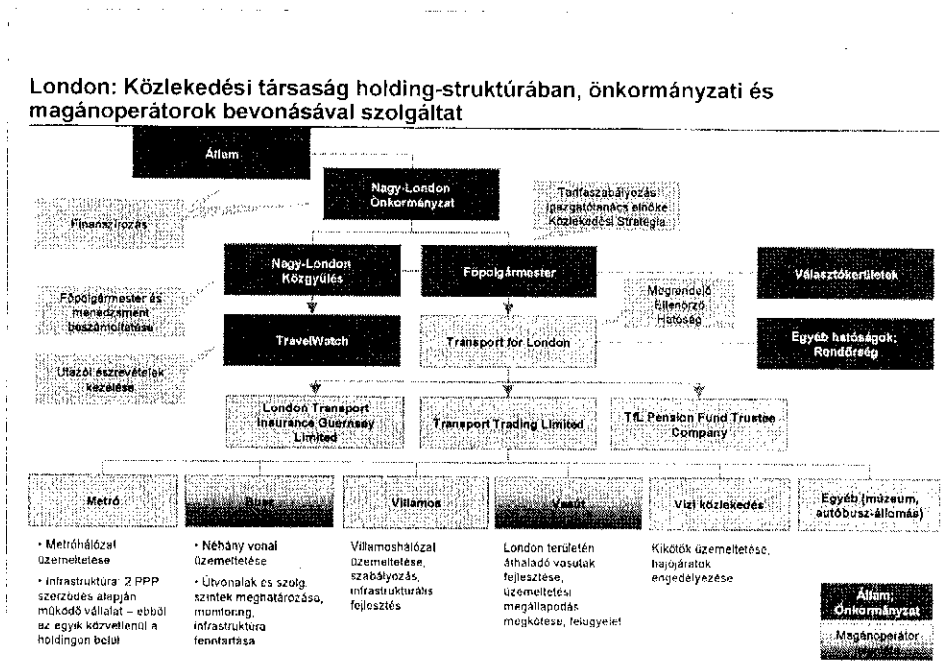
Dr. György István  
főpolgármester-helyettes



## 1. számú függelék: Egy sikeres nemzetközi példa – Transport for London

A nemzetközi példák tapasztalatai szerint a közlekedés integrációját a legeredményesebben a brit fővárosban oldották meg. Az alábbiakban összefoglaljuk London és agglomerációja közlekedésszervezésének intézményrendszerét.

London és agglomerációjának közlekedésszervezését a 2000-ben létrehozott Transport for London (a továbbiakban TfL) végzi. A londoni közlekedésirányítás intézményrendszerét a 2. számú ábra, főbb intézményeit és felelősségi köreit a 3. számú ábra mutatja be.



2. számú ábra: A közlekedésirányítás intézményrendszere Londonban és környékén

**London: A közlekedésszervező erős megrendelői, ellenőrző és hatósági szerepben**

Szerep	Felelős intézmény	Felelősségi terület
Megrendelő	Transport for London (TfL)	Közösségi közlekedés útvonalainak és szolgáltatási szintjeinek meghatározása
Ellenőrző	Transport for London; Nagy-London Közgyűlés (TravelWatch)	Közgyűlés beszámoltathatja a főpolgármestert és a menedzsmentet; TravelWatch utasjogok képviselője
Finanszírozó	Állam; Önkormányzat	Támogatás és hitelfelvételi kezesség nyújtása
Tarifaszabályozó	Főpolgármester	Tarifa-struktúra és -szintek meghatározása
Tulajdonos	Great London Authority	Igazgatótanácsot a főpolgármester nevezi ki, aki annak elnöke is
Hatóság	Transport for London;	Behajtási díj kezelése; taxi-szolgáltatók szabályozása; gyalogos és bicikli közlekedés elősegítése
Szolgáltató	- Üzemeltetés: TfL; Magánvállalatok - Karbantartás: TfL; PPP - Beruházás: TfL; Magánvállalatok (rendelkezésre állási díjért)	Szolgáltatási szerződésnek megfelelő teljesítés

Forrás: Éves jelentések, [www.tfl.gov.uk](http://www.tfl.gov.uk); [www.london.gov.uk](http://www.london.gov.uk)

3. számú ábra: A londoni közlekedésirányítás intézményei és főbb felelősségi körei

A Nagy-Londoni Közgyűlés hagyja jóvá a főpolgármester költségvetését, emellett beszámolásra hívhatja be a főpolgármestert és a menedzsmentet, hogy a TfL teljesítményéről konzultáljanak. A Közgyűlés által létrehozott, és neki beszámoló szervezet, a TravelWatch képviseli az utasok érdekeit és jogait a TfL-lel szemben. A választókerületek egyeztetnek a főpolgármesterrel a közlekedési stratégiát illetően, és helyi szinten fejlesztik és hajtják végre a stratégiába illeszkedő terveket.

A TfL igazgatósági tagjait a londoni főpolgármester nevezi ki - mely kinevezésben fontos szempont a közlekedési szektorban való jártasság – és ő az igazgatóság elnöke. Emellett a főpolgármester hagyja jóvá a TfL éves költségvetését is, így elmondható, hogy széles és direkt jogkörrel rendelkezik a közlekedésszervező felett. Ezen túl a főpolgármester

- határozza meg a tarifastruktúrát és -mértékeit,
- egyeztetési jogkörrel rendelkezik az elővárosi vasutak tekintetében,
- finanszírozási lehetőségeket biztosíthat új szolgáltatásokhoz vagy beruházásokhoz.

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 TfL kiemelt feladata, hogy a London főpolgármestere által definiált Közlekedési Stratégiát operatív szinten megvalósítsa, valamint hogy közlekedési szolgáltatásokat biztosítson London és agglomerációja lakói számára. Közlekedési hatósági feladatoként az előbb említetteken felül hatáskörébe tartoznak a következő tevékenységek is:

- behajtási díj kezelése,
- főutak és jelzőlámpák karbantartása,
- taxi-szolgáltatók szabályozása,
- mozgáskorlátozott lakosok mobilitásának elősegítése,
- gyalogos és kerékpáros közlekedés támogatása,

- együttműködés a Rendőrséggel bűnmegelőzés, parkolási szabályok, taxi közlekedés szabályozása tekintetében.

A TfL csoport szintű létszáma 2009/2010-ben 25.126 fő volt, melyből a TfL-ben 3508-an dolgoztak. Tehát a csoport összes dolgozójának mintegy 14%-a tartozik a közlekedésirányítási központhoz. A TfL költségei éves szinten 12 milliárd font körül mozognak. Nagyjából 10 milliárd font működési célokra megy el, pl. busz és metró hálózat működtetése, és körülbelül 2 milliárd fontot beruházási projektekre fordítanak, hogy fejlesszék London közlekedési infrastruktúráját. Ezeket a kiadásokat a következő forrásokból finanszírozzák:

- |                                   |     |
|-----------------------------------|-----|
| • Menetdíj                        | 42% |
| • Nemzeti kormányzati támogatás   | 41% |
| • Behajtási díj                   | 5%  |
| • Tőkejövedelem                   | 7%  |
| • Egyéb (pl. hirdetés, bérbeadás) | 5%  |

A vállalat kétszintű divizionális alapú holding-struktúrával rendelkezik az alábbiak szerint:

- Biztosító (London Transport Insurance Guernsey Limited),
- Nyugdíjalap-kezelő (The TfL Pension Fund Trustee Company),
- Transport Trading Limited (Ez a vállalat fogja össze az üzemeltetéssel foglalkozó többi leányvállalatot, így alá tartozik a metró, a busz, a villamos, a vasút üzemeltetéséért felelős leányvállalatok).

A TfL az alábbi közlekedési alágazatokat integráltan kezeli:

#### Metró

A London Underground Limited 2003 óta része a holdingnak, amikor is átkerült a Közlekedési Minisztérium irányítása alól. Feladata a metróhálózat, tehát a metrókocsik, állomások és irányító-központok üzemeltetése, valamint a menetdíjak beszedése.

A metróhálózat infrastrukturális feladatait, vagyis a karbantartást és a felújításokat a közelmúltig két magáncég látta el, PPP vegyes üzemeltetési-fejlesztési szerződés alapján, azonban a 2000-es évek végére ezen feladatokat teljes egészében a TfL saját kézbe vette.

#### Busz

A London Buses Limited leányvállalat végzi néhány autóbusz-vonal üzemeltetését, ezen túl a London Bus Services Limited leányvállalat felelős a buszszolgáltatás tendereztetéséért, a közszolgáltatási szerződések magánvállalatokkal való megkötéséért, valamint az útvonalak és szolgáltatási teljesítmény meghatározásáért. Továbbá ez a vállalat felelős az infrastrukturális feltételek, azaz a buszmegállók és egyéb támogató funkciók biztosításáért.

#### Villamos

A London Tramlink felelős a villamoshálózat üzemeltetéséért, a villamosközlekedés szabályozási feladatainak összefogásáért és az infrastruktúra fejlesztéséért. Emellett

támogatja a UKTram Limited vállalatot a jövőbeni villamos-projektek és fejlesztések kérdéseiben.

#### Vasút

A London területén található, korábban állami kézben lévő elővárosi vasútvonalak egy részét átvette a Rail for London Limited és azokat egységes hálózatba szervezte (Overground). A leányvállalat felelős a vasútvonalak fejlesztéséért, az üzemeltetési megállapodások megkötéséért és felügyeletéért. Emellett együttműködik a kormánnyal és a vasúti szervezetekkel annak érdekében, hogy London jelenlegi és várható vasúti közlekedési igényeire a lehető legjobb megoldást nyújtsák.

Kelet-London vasúti közlekedése a Docklands Light Railway Limited keretein belül valósul meg. A leányvállalat franchise-rendszerben tendereztetési eljárás keretein belül ítéli oda a szolgáltatás jogát (jelenleg a Serco Docklands-nek).

#### Vízi közlekedés

A London River Services Limited üzemelteti a kikötőket és engedélyezi a hajójáratokat, továbbá elősegíti a vízi és egyéb közösségi közlekedési módok közötti integrációt.