

A KISTÉRSÉGI FEJLŐDÉS ÉS A HELYI KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZATOK ÖSSZEFÜGGÉSÉRŐL

Fleischer Tamás¹

ÖSSZEFOGLALÁS

A korábban a központ *jó elérhetőségére* épülő kistérségi kapcsolatrendszerek átértékelését indokolják a korszerű *gazdaság* fejlődésének olyan tendenciái, mint az *agglomerálódás* és a *helyi klaszterek* képződése. *Társadalmi* vonatkozásban a korábban monofunkciós városkörnyéki települések egyre inkább sokfunkciós és egymással sokoldalú kapcsolatban álló hálózatokká kívánnak átváltozni. Támogatja az átrendeződést az is, hogy az uniós folyamatok keretében felértékelődik a regionális és térségi szemlélet, megerősítést kap a többszintű kormányzás ideája. *Környezeti* oldalról ezzel párhuzamosan veszélyek is megfogalmazódnak, amennyiben a spontán szétterjedő települések, valamint a közöttük létrejövő közlekedési kapcsolatok felélik a még meglévő zöldterületeket, ökológiai folyosókat. Az említett három pillérnek, tehát a *gazdaságnak*, a *társadalomnak* és a *környezetnek* a szempontjait kell összehangolni a térben ahhoz, hogy az egyes térségek tartós, *fenntartható* fejlődési pályán legyenek képesek biztosítani saját jövőendő életlehetőségeiket.

A fenntarthatósági szempontok *igényeket és korlátokat* jelölnek ki a térségi közlekedési kapcsolatok alakítása számára is. A közlekedési tennivalók átgondolásához ugyanakkor egy *negyedik pillért* is számításba kell venni: a közlekedési megoldásoknak azt az átrendeződését, amit az *infokommunikációs technológiának* a közlekedési alkalmazásai tesznek elérhetővé. Alacsony forgalom esetén személyszállításban mind az utasok, mind a szolgáltató számára lehetővé válik az igények összehangolása, majd a tényleges igények szervezett kiszolgálása. Ugyanezt kell elérni az önma-

¹ Vitaindító előadás a MTA Közlekedéstudományi Bizottsága 2003. szeptember 10-i ülésére.

gában kis volumenű áruk (élelmiszer, gyógyszer, posta, iparcikk) szállításának szervezett lebonyolításával is. A logisztikának új szintjei értékelődhetnek fel kistérségi diszpécserközpontok személy-és áruforgalmat közösen szervező szolgáltatásai révén, (ami egyébként nem jelent sokkal bonyolultabb feladatot, mint egy mai taxivállalati diszpécser szolgáltatás.) Másfelől mindezeket a helyi szervezési feladatokat térségi közlekedési szövetség formájában össze kell hangolni a térséget kívülről kiszolgáló közlekedési eszközök menetrendjével és információs rendszerével.

BEVEZETÉS

Az MTA Közlekedéstudományi Bizottságában legtöbbször egy kidolgozott (elfogadás előtt álló, vagy elfogadott) koncepcióról, illetve elvégzett, lezárt kutatásról hallunk ismertetést. A mai vitaindító ettől mindenképpen eltér: egy mindnyájunk által fontosnak tartott kérdéskörrel lesz szó, amire azonban nem készült eddig átfogó kutatás. Vannak rész kutatások, rész eredmények: a tömegközlekedés vagy egyes alágazatok szintjén a jelenlévők maguk is fontos eredményekről tudnak beszámolni, és természetesen készülnek komplex közlekedési tervek is különböző térségekre; mégis, a kistérségi közlekedés átfogó, *műszaki-gazdasági, társadalmi és környezeti* megközelítésű elemzése még várat magára. Az előadás egy ilyen átfogó koncepcióhoz kíván néhány szempont felvetésével hozzájárulni.

Én magam több cikkben, tanulmányban hangsúlyoztam annak a fontosságát, hogy a közlekedés különböző funkcióihoz tartozó rétegek *mindegyikével* szükséges foglalkozni, de ezek a tanulmányok is mindig a nemzetközi hálózatok szintjére és országos összefüggésekre tértek ki részletesebben, és csak hangsúlyozták a többi szint jelentőségét. Most mindenképpen elérkezett az idő arra, hogy egyszer *ne* az autópályák árnyékában beszéljünk a helyi és kistérségi közlekedésről, hanem próbáljuk meg összegyűjteni az ezzel kapcsolatos mondanivalónkat. A többes szám használata itt nem formáság: ez a vitaindító valóban úgy készül, hogy számít a Bizottság tagjainak aktív közreműködésére és a megbeszélés során elhangzó kiegészítéseire.

FOGALOMHASZNÁLAT

Ebben a vitaindítóban mind a *régió*, mind a *kistérség* szót elsősorban *'térségi'* értelemben használom, tehát nem a „hét régiót” illetve nem a kijelölt (149 + a főváros) kistérségeket értem alatta. Kivételt képez az alábbi első alpont, ahol a *regionalitás* előtérbe kerüléséről van szó, itt a statisztikai, ill. távlatban közigazgatási értelemben vett térbeli egységekről van szó.

FŐ „TÉZISEK”

Tendenciájában érzékelhető egy súlypont-eltolódás az ország /megye /település szintek felől a régiók /kistérségek irányába. A folyamatnak van egy felülről irányított politikai mozgatórugója, és kistérségi szinten van egy spontán módon alakuló tendenciája.

Az Európai Unió belül nem csak a nemzeti kormányzattól az unió irányába mozdultak el hatáskörök, de az uniós adminisztráció felállása a kormányzati jogosítványokat lefelé, a *régiók javára* is kezdte átcsoportosítani. A funkciók természetéből adódóan egy szint megerősödése elsősorban a szomszédos szintek rovására képzelhető el. tehát a *régió szintje* az országos és a megyei szint rovására, a *kistérségi szint* a megyei és a települési rovására erősödhet.

Ha a háttérben lévő valós folyamatokat nézzük, elmondható, hogy *kistérségi-városkörnyéki* szinten a szuburbanizáció jelenségével folyamatosan megteremtődött a háttére a települési és a kistérségi funkciók összemosódásának. Olyan funkciók, amelyek korábban feltétlenül helyi, településen belüli elintézészt igényeltek, ma már könnyen településközi, térségivé válnak: (Lakás-munkahely, lakás-bevásárlás, lakás-művelődés, stb. kapcsolatok). A közlekedésnek, mint technikai lehetőségnek a huszadik századi fejlődése feltétlenül alapul szolgált a szuburbanizáció létrejöttéhez. Ez a spontán fejlődés először egyes funkciókat elkülönülten talált meg és *monofunkcionális zónákat*, – alvóvárosokat, üdülőtérségeket, adminisztratív központokat – hozott létre. A szuburbanizálódó élettér fenntarthatóvá tétele ma azt igényli, hogy a közlekedés *technológiája* után a közlekedés *szervezési és szabályozási* oldala is megfelelő mértékben felfejlődjön azoknak a funkcióknak a betöltéséhez, amelyeket az élhető kistérség egészséges fejlődése megkövetel.

**A térbeli fenntarthatóság belső és külső követelményei:
a térség gazdasági, társadalmi és környezeti szempontból egyaránt képes legyen tartósan kiegyensúlyozott életlehetőséget nyújtani a helyben érintettek számára; ezt ne mások rovására tegye, ugyanakkor ebben mások ne akadályozzák meg.**

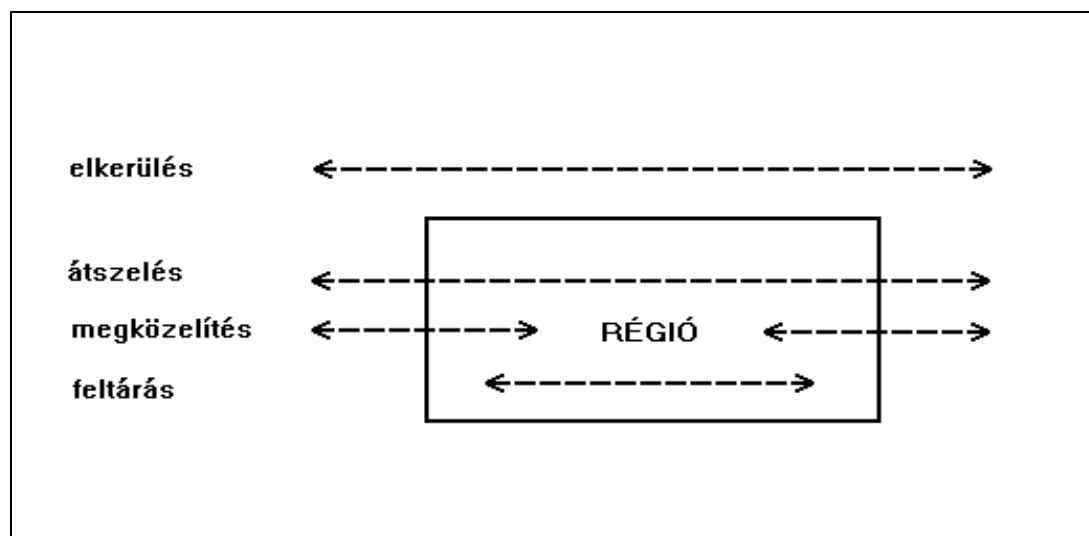
A fenntarthatóságnak, fenntartható fejlődésnek legtöbbször az u.n. Bruntland-bizottság „Közös jövőnk” jelentéséből (1987) idézzük a definícióját: miszerint e fejlődés lényeges eleme, hogy *ne éljük föl a rendelkezésre álló javakat a jövő nemzedékek előtt*. Ez a megközelítés a fenntarthatóság *időbeli* dimenzióját hozza előtérbe, amit még tömörebben úgy is összefoglalhatunk, mint az *intergenerációs szolidaritás* követelményét. Az intergenerációs szolidaritás *egyirányú, aszimmetrikus viszony*, ugyanis kései utódaink, akiknek a sorsáért aggódunk, semmit sem tehetnek viszonzásképpen a mi érdeünkben.

A fenntarthatóság szempontjából hasonlóan fontos szerepe van az *intra-generációs viszonyoknak* is, vagyis az *egyidőben élők között* kialakuló kapcsolatoknak. Az intra-generációs viszony *kétirányú*, hiszen intra-generációs összefüggésben egyrészt megfogalmazható a *térbeli szolidaritás* követelménye az időbeli mintájára (azaz ne éljük fel a javakat *mások* előtt, úgy éljünk, hogy ezáltal ne lehetetlenítsük el *mások* életkörülményeit); – de a viszony ezzel nem zárul le, hiszen a veszélyeztetettség fordítottja is előfordulhat, nevezetesen, hogy *mások* életmódja kezdi el korlátozni a *mi* lehetőségeinket. Ezért az *intra-generációs szolidaritás* mellett a fordított irányú elővigyázatosságra is fel kell készülni, amit itt *intra-generációs önvédelem*-nek vagy *térbeli önvédelem*-nek nevezünk el.

A *térbeli önvédelem* témakörében Manuel Castells (Castells 2000) vezetett be egy minden bizonnyal megalapozó jelentőségű fogalompárt, ami jól elősegíti a térbeli fenntarthatóság e tartományának a megértését. Castells értelmezi a *helyek terét*, ami éppen fenntarthatósága érdekében szorul védelemre az *áramlások teréhez* képest. 'Helyek terén' a bennünket fizikailag körülvevő teret, vagyis azt a mindennapi környezetünket kell érteni, aminek számunkra jelentése és jelentősége van. Az 'áramlások tere' az erre a környezetre gyakorolt külső hatásokat hordozó erőter. Castells védelem címén nem elzárkózást ajánl, vagyis nem azt, hogy kizárjuk a külső hatásokat, vagy hogy akadályozzuk meg minden belső változás létrejöttét; hanem az *összhang és a mérték* szükségességére figyelmeztet. A külső hatások csak olyan mértékig fogadhatóak, amennyire a belső struktúrák ehhez alkalmazkodni képesek; vagy megfordítva, egy adott *külső hatás fogadására a belső struktúrákkal fel kell készülni*. A túl erős és túl hirtelen érkező külső hatások nem szolgálják, hanem felbomlasztják a belső struktúrákat, éppen ennek ellenében van szükség a védelemre.

A belső struktúra hordozói a kapcsolatrendszerek és az ezeket megtestesítő fizikai kapcsolatok

A fentebbi, teljesen elvontnak tűnő megközelítés nagyon is fontos gyakorlati tennivalókra figyelmeztet bennünket akkor, amikor *közlekedési hálózatokról* kezdünk gondolkodni. A *helyek tere* és az *áramlások tere* egyaránt lefordítható ugyanis egy térség közlekedési (és gazdasági, társadalmi) kapcsolataira: nevezetesen a helyek terét a *térségen belüli kapcsolatrendszerek* képesek megfelelően feltárni, ellátni, megerősíteni; míg az áramlások tere számára a *térséget megközelítő, az azon áthaladó, továbbá a térséget elkerülő* pályák nyújtják a mozgás fizikai lehetőségét. (1. ábra) Mind a 'terek' mind a 'pályák' kategorizálása azonban relatív: ami egy *megye egésze* számára belső kapcsolat, az *egy település* szempontjából külső megközelítés vagy akár tranzit-irány is lehet: ennek megfelelően sem a 'helyek tere' sem az 'áramlások tere' nem abszolút kategóriák. Éppen ezért még elvileg sem lenne lehetséges teljes és egyoldalú prioritást megfogalmazni közöttük valamelyik javára.



Forrás: Plogmann [2] nyomán, saját kiegészítéssel

1. ábra. Különböző hálózati kapcsolatok egy régióhoz képest: feltártság, megközelíthetőség, átszelhetőség, elkerülhetőség

A helyek terének az áramlások terével szembeni védelme a kapcsolatrendszerek szempontjából azt jelenti, hogy *a külső kapcsolatok kiszolgálása, kiépítésének mértéke e szint fontosságának maximális elismerése mellett sem szakadhat el attól a mértéktől, ahogy a belső kapcsolatrendszerek az adott térséget belülről ellátni képesek.*

*Ezen a ponton a korábbi közlekedési tanulmányaimban annak a kifejtése következett, hogy milyen megfontolásokat kell ennek alapján számításba venni akkor, amikor az „áramlások tere” kapcsolatait, a térség külső megközelítését és a tranzit pályáit tervezzük. Ezúttal nem erről, hanem a többrétegű közlekedési rendszer **belső feltárást** ellátó hálózatairól akarunk beszélni.*

Egy régió összerendezett működésének feltétele a megfelelő belső hálózat rendelkezésre állása

Egy térség belső életében, működésében végső soron nem a közlekedési hálózatok jó működése a fontos, hanem az, hogy (a közlekedés nézőpontjából kifejezve) a közlekedési *kiindulópontok és végpontok világa* prosperáljon. A végpontok világán egyaránt értjük az emberek tartózkodási helyeit (lakásokat, szórakozási célpontokat stb.), illetve az intézményeket és termelőhelyeket. Elszigetelt egyedi termelőhelyek, vagy egyének azonban nem léteznek, de mindenképpen csak kivételt képeznek: a tipikus az, hogy beágyazódnak egy kapcsolatrendszerbe. Minél nagyobb arányban ké-

² Plogmann, F.: Die Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur für das regionale Entwicklungspotential. Beiträge zur Siedlungs- und Wohnungswesen und zur Raumplanung 664, 1980 Münster

pes egy térség belső kapcsolat formájában biztosítani az egyes igényelt kapcsolatokat, annál inkább kötődni fognak a térséghez a kialakuló tevékenységek, annál nehezebb az adott tevékenységet a térségből kiragadni és máshová vinni. Ez természetesen igaz a termelés–erőforrás, termelés–munkaerő kapcsolatokra is, de érvényes a termelés–termelés, termelés–szolgáltatás összefüggésekre is. A kialakuló kapcsolatrendszerek egymást erősítő hatását *agglomerálódási* tendenciának nevezik, a hasonló és egymásra épülő tevékenységet folytató aktivitás halmozódását pedig *klaszterképződésnek* nevezett folyamatok írják le. A termelés térbeli elhelyezkedését leíró tanulmányok ezen kulcsfogalmainak közös jellemzője, hogy valamennyi sokoldalú, sokirányú kapcsolatokon alapszik, ebben a vonatkozásban élesen megkülönböztethetően a korábbi időszakot jellemző kötött és hierarchikus kapcsolatokról.

Ahhoz, hogy a térségi gazdaság működésében kialakuljanak a fenti kapcsolódások, az egyik alapvető feltételt jelenti a megfelelő fizikai hálózatok rendelkezésre állása. Természetesen nem azt mondjuk ezzel, hogy a fizikai hálózatok kiépítése *hozza létre* a belső aktivitást, a kapcsolatokat, de azt igen, hogy a hálózat hiánya meg tudja akadályozni e kapcsolatok fejlődését; sőt, a hiányzó fizikai összeköttetés ésszerűtlennek képes mutatni már kialakult kapcsolatokat is. Itt egy kölcsönösségről van szó: a kishatósugarú, szomszédsági (gazdasági, kulturális stb.) kapcsolatok kialakulása és az ennek megfelelő hálózatok megépülése a két tevékenység harmóniája esetén képes *felerősíteni* e megindult folyamatokat (pozitív visszacsatolás). Ha viszont ez a harmónia megbomlik, ha megszűnik a belső térségi struktúra szerves épülése, visszafejlődnek a már kialakult kapcsolatok is; majd mindez visszahat a struktúrára, az szervetlenné válik, szétesik, nem őrzi többé a térség belső értékeit. (Ez is pozitív visszacsatolás, de most a bomlasztás irányában.)

Egy térség fizikai hálózatai *memóriaként* őrzik a korábban kialakult kapcsolatok pályáit és megkönnyítik, hogy hasonló irányú kapcsolatok ismét létrejöjjenek. A hálózatok éppen ezen tulajdonságaik miatt képesek a kapcsolati kultúra *strukturális elemeiként* funkcionálni és elősegíteni az adott térség belső kohézióját, együttélését, tevékenységi profilok kialakulását, az időben egymást követő események egymásra épülését.

Csak az ilyen, belső struktúrával rendelkező térségnek van esélye arra, hogy koherens módon szelektálja a kívülről érkező hatásokat (az „áramlások terét”) és ezáltal legalább bizonyos mértékű ráhatással bírjon az adott régiót kívülről érintő eseményekre.

A belső struktúra mintázata meghatározó abban, hogy életképessé válik-e egy adott térség

A gazdaság agglomerálódási és a klaszterképződési folyamatairól fentebb már megemlítettük, hogy ezek jellegzetesen sokirányú kapcsolódásokat, választási lehetőséget is kínáló hálózatokat alkotnak.

Utaltunk arra is, hogy a térségen belüli struktúra *mintázata* szoros összefüggést mutat azzal a mintázattal, amibe maguk a – fizikai struktúra által leképzett – tevékenységek rendeződtek. Vagyis egy egyközpontú, hierarchikusan felépült tevékenység- és kapcsolatrendszer nyomán a "memória", tehát a kiépült struktúra is egyközpontú hierarchikus szerkezetű alakul, sőt továbbra is a hasonló struktúrájú tevékenységek fennmaradásának kedvez.

A szigorúan hierarchikus felépítésű struktúrák jellemzője, hogy a csomópontjaik megkerülhetetlenek, és éppen ezáltal kulshelyzetűekké válnak, azaz minden tőlük lefelé eső szinten elhelyezkedő pont kiszolgáltatott helyzetbe kerül hozzájuk képest. Ugyanez a tulajdonság, vagyis a szabadságfok nélküliség teszi másfelől a hierarchikus szerkezetek működését merevvé és egysíkúvá, minden változással szemben nehézkessé, ugyanakkor a fennmaradás szempontjából sebezhetővé és rugalmatlanná.

A hálózatokkal foglalkozó irodalom világos útbaigazítást ad arra vonatkozóan, hogy a hátrányos tulajdonságok feloldása érdekében arra van szükség, hogy az egyes elemi pontok egyutas kényszerkapcsolata helyett sokirányú kapcsolati hálók alakuljanak ki. A sokirányú kapcsolatok spontán kialakulásának azonban az egyik leküzdendő akadálya maga a korábbi működésmódot tükröző *meglévő hálózati struktúra*, továbbá az ennek magasabb csomópontjaiban kialakult kulcspozíciók, és e relatív előnyök védelmében létrejövő ellenállás.

Egy térség belső közlekedési hálózatának az alakításakor feltétlenül a fő célok közé kell emelni olyan *sokoldalú kapcsolatrendszer* biztosítását, amely csökkenti az egyes települések kiszolgáltatottságát, és lehetővé teszi alternatív helyi fejlődési forgatókönyvek megvalósulását. Természetszerűleg a sokoldalú kooperációs formák kialakulásának gazdasági, kulturális, oktatási, szabadidős stb. dimenziókban kell végbemenniük, és csak egy elemük az általában valamilyen szinten meglévő vagy korábban létezett fizikai közlekedési kapcsolat megtartása, feljavítása, megerősítése, fejlesztése, valamint e belső struktúra hálós szerkezeti folytonosságának hangsúlyozása. *A hálós szerkezet lényege, hogy a térség különböző pontjait a lehetőségekhez mérten hasonló feltártsági pozíció felé közelíti, azaz valamelyest csökkenti (és nem növeli) a helyzetükből adódó különbségeket.*

A korábbi kényszerkapcsolatok megléte miatt erre a fajta esélykiegyenlítésre általában szükség van a térség központja és a többi település között is, ami nem jelent többet, mint annak a felismerését, hogy *a térség összessége számára* kell optimális

feltételeket teremteni a fejlődéshez, és ez nem szükségképpen azonos a korábbi megörökölt belső viszonyok konzerválásával. A térség jó belső feltárásával a helyi választási lehetőségek *növelése* irányába kívánjuk elmozdítani a pozíciókat, a térség egészének a megjavuló esélyeire alapozva a régió életképességének a javulását. Úgy gondoljuk, hogy *a térség központját éppen az teheti fontossá, ha egy növekvő fontosságú térséget tud képviselni*, azaz valójában abban kell felismerni az érdekeltségét, hogy a régió egésze fejlődjön.

A fő tézisek összefoglalása

Azt állítottuk, hogy a térségi struktúra hordozója az a kapcsolatrendszer, ami a térségben létrejön. A társadalmi és gazdasági kapcsolatok részben létrehozói, részben hasznélvezői a kialakuló fizikai kapcsolatoknak. Egy korszerű gazdaság kapcsolatrendszerének a jellemzője a sokoldalú, sokirányú kapcsolatokat nyújtó hálózat.

Másfelől azt tapasztaljuk, hogy a korábbi településnél nagyobb térség, egy város és környéke, vagy egy kistérség egésze válik egyre inkább azon sokoldalú kapcsolatrendszer egységévé, ami korábban egy települést jellemezett. Kialakulóban van tehát az a térségi egység, amelyik mind társadalmi igény oldalról, mind pedig gazdasági szerveződés oldaláról egyre inkább átveszi a belső struktúrával rendelkező „hely” szerepét.

A korábban egy-egy központra felfűzött kistérségnek (napi kapcsolatrendszerének, termelési és szolgáltatási folyamatainak) egyre inkább át kell alakulnia a térségen belüli lehetséges kapcsolatok gazdagságát kiaknázni képes hálózati térre.

Az eddigiekből két dolog következik. Egyfelől a *társadalmi* igények és a *gazdasági* kapcsolatok felől adott egy kihívás a kistérség sűrű belső kapcsolatokkal történő kiszolgálására, a sokirányú kapcsolatokat kiszolgálni képes úthálózat és tömegközlekedés megteremtésére. Másfelől a társadalmi és a gazdasági igényeket olyan módon kell korszerű közlekedéssel kiszolgálni, hogy az eredmény a fenntarthatóság harmadik pillére szempontjából, azaz *környezeti* vonatkozásban is megfeleljen a követelményeknek: vagyis sem a kistérség településrészei, termelési létesítményei, sem az ezeket összekötő közlekedési pályák ne váljanak a térséget strukturálatlanul elborító, a szabad zöldfelületeket felélő és szétszabdáló felületté. Más szavakkal kifejezve oly módon kell kialakítani a mai városokat jellemző, vagy azt megközelítő kapcsolatgazdagságot kistérségi szinten, hogy közben nem exportálhatjuk a kistérségre a természetet sok tekintetben felváltó, eltakaró, mindent leburkoló mai urbánus mintázatot.

Ez tehát az a keretfeltételi rendszer, amiben területfejlesztési együttműködésben *korszerű közlekedési műszaki megoldásokat* kell adni a kistérségi igények kielégítésére.

EGY INTELLIGENS, FENNTARTHATÓ KISTÉRSÉGI KÖZLEKEDÉSI RENDSZER NÉHÁNY JELLEMZŐJE

A fentiekben egy kistérségi közlekedéspolitikai célrendszerének társadalmi-gazdasági-környezeti összetevőiről volt szó, és tulajdonképpen a kiindulásáig sem jutottunk el annak a munkának, amit hagyományos értelemben közlekedéstervezői feladatnak nevezhetünk. Egyáltalán nem foglalkoztunk országos és nemzetközi folyosókkal, külső kapcsolatokkal, és természetesen nem foglalkoztunk speciális helyi adottságokkal sem. Ennek ellenére a fentiek alapján megfogalmazhatók bizonyos feladatok, most már közlekedéstervezői léptékben, amelyek végiggondolása feltehetően a kistérségek nagy részében hasonló módon folytatható.

(1) A fenti feltételeknek megfelelő kistérségi hálózat maga is kétszintű: továbbra is van egy **vegyesfunkciós, gyalogostávolságokon alapuló kompakt mikrotér**, (a legkisebb települések, nagyobb települések esetén egy-egy megállóhely szűkebb körzete, szomszédsági egység). Fontos és csak részben közlekedési feladat a legfontosabb napi szolgáltatások olyan módon való megszervezése, hogy azok e mikrotér elhagyása nélkül is ellátottak legyenek.

(2) Közlekedési-logisztikai feladat is e szervezés azon térségek esetén, amelyek lakosszáma, vásárlóereje csak egy töredék boltot, gyógyszertárat, postát, stb. képes eltartani, ezért a kistérségi szinten való szervezés elkerülhetetlen. Eldöntendő kérdés, hogy mi szervezhető gazdaságosabban: olyan tömegközlekedés, melyben mindenki maga szervezi magának a mikrotere elhagyásával járó beszerzéseket, vagy pedig a tömegközlekedési hálózat mentesítése ezen utazások jelentős részétől, jól szervezett kistérségi kiszolgálórendszerrel. Úgy gondoljuk, hogy távlatilag **az alacsony forgalmú térségekben egyre inkább fel kell oldani a személyszállítás és az áruterítés merev elkülönítését**, és közös logisztikai megoldásra kell törekedni, egy-egy *kistérségi diszpécserközpont* kialakításával, amelynek fő feladata a jelentkező térségi szállítási igények és a rendelkezésre álló jármű(vek) útvonalának állandó jellegű összehangolása.

(3) A kistérségen belüli jó kapcsolatrendszer nyilván a **konkrét kapcsolati igények figyelembevételével** alakítható ki, általában keveset segítenek olyan általános kampányok, mint a „zsáktelepülések megszüntetése”. A hegyek lábánál kialakult zsáktelepülések zsák jellege általában nem könnyen szüntethető meg, és erre gyakran nincs is szükség, viszont olyan zsáktelepülések, amelyek túloldalán csak azért nincs burkolt út, mert megyehatárra (vagy országhatárra) esnek, más elbírálás alá esnek.

(4) A „hivatalos” kistérségek (nagy)városkörnyéki, (kis)városközpontú, többvonzásközpontú, és központ-nélküli kategóriákba oszthatók. Sajátos fordulatot jelezhet, hogy a sokirányú kapcsolatok kialakulása szempontjából éppen az eddig hátrányosnak számító **többközpontú, és központ-nélküli formációk lehetnek előnyösebb induló pozícióban.**

(5) A hazai lakosság többsége olyan településen lakik, amelyek, legalább is a nap egy részében ellátható menetrendszerű közlekedéssel. Technikai, gazdaságossági és szervezési szempontból egyaránt mérlegelendő, vajon a **kisforgalmú napszakokban** itt bevezethető-e ahhoz hasonló ellátás, mint ami egyébként a menetrendszerű tömegközlekedéssel nem ellátott, alacsonyforgalmú térségeket jellemzi.

(6) A **menetrendszerű helyi közlekedés tartományát** is jelentős mértékben megnöveli, ha az ellátást nem országosan egységesített nagy buszokra alapozva és országos vállalat keretei között szervezik meg. A kistérségi felügyelet alá tartozó helyi kollektív közlekedés, amelynek irányítói adott esetben helyi taxi fuvarozóval és falugondnokokkal is elszámolási kapcsolatban állnak, a jelenleginél jóval nagyobb rugalmassággal képesek akár menetrendben megjelölt szolgáltatást is az igényekhez igazodó kapacitással ellátni.

(7) A **térségi közlekedési szövetség** feladata, hogy az utaskiszolgálás szempontjainak előtérbe helyezésével, de a közlekedési üzemi funkciókat is segítve tájékoztató, információs, szervezési, intézményi és eseti kapcsolatot hozzon létre a kistérségi kollektív közlekedés következő főbb rétegei között: a) kistérségi, vagy annál kisebb egységet kiszolgáló diszpécshatszolgálat olyan térségekben, ahol a rendszeres menetrendszerű közlekedés nem rentábilis (a személyközlekedés mellett áruszállítási kapcsolatokat is megszervez) b) olyan térségek kollektív közlekedési ellátása, melyek a mainál rugalmasabb szervezéssel, menetrendszerű szolgáltatással még elláthatók; c) a ma is működő szolgáltatások felhasználva az információs lehetőségeket mind az utaskapcsolatokban, tájékoztatásban, mind pedig az átszállási igények kulturált lebonyolításában d) a kistérséget kívülről megközelítő járatok állomásaihoz, pályaudvaraihoz való kapcsolódások e) megállóhelyek, utastájékoztatási pontok, P+R parkolóhelyek (autós és kerékpáros kiszolgálópontok).

EMLÉKEZTETŐ

A dolgozat végén egyre több olyan kérdés merül föl, amellyel kapcsolatban a Bizottság tagjai kész tanulmányokkal, koncepciókkal, esetleírásokkal, külföldi példákcal rendelkeznek. Nyilvánvalóan nem volt a vitaindító feladata ezek összegyűjtése és értékelése. A felvetett példákkal csak érzékeltetni akartam, hogy a technikai és szervezési megoldásokkal hogyan lehet támogatni a mainál sűrűbb kapcsolati lehetőségeket biztosító, ugyanakkor a terheléseket nem növelő kistérségi közlekedés megteremtését. A vitában először magáról a célrendszerrel kellene beszélni, és csak ezt követően a célok közlekedéssel történő támogatási lehetőségeiről.

Budapest, 2003. augusztus 26.