

**MEGJEGYZÉSEK**  
**„AZ OSZTRÁK-MAGYAR FERTŐ-TÉRSÉG FENNTARTHATÓ**  
**KÖZLEKEDÉSE” C. MEGVALÓSÍTHATÓSÁGI TANULMÁNY**  
**MUNKAKÖZI ÖSSZEFOGLALÓ KÖTETEIRŐL**  
**ÉS AZ ÉRTÉKELŐ BIZOTTSÁG ZÁRÓJELENTÉSÉHEZ**

Fleischer Tamás

Az alábbi megjegyzések „Az osztrák-magyar Fertő-térség fenntartható közlekedése” (FERTŐ) projekt 2003. augusztus 7.-i állapotában (88 oldalas) kapott összefoglaló kötethez készültek. Elsősorban tartalmi megjegyzések, a késésre való tekintettel egyelőre külön struktúra nélkül egymás mellé rendelt pontokban előadva, és elsősorban a projekt készítői számára kívánnak gyors visszajelzésül szolgálni.

**Vezetői összefoglaló és 1-4 fejezetek (1-12. oldalak)**

- (1) A vezetői összefoglaló eredményközlő és ajánlási részei nyilván az anyagok végző elkészültével még módosulnak, karakteresebbé válnak. Jelenleg ez inkább egy *Bevezetés*.
- (2) Súlyponti elbillenés vagy zavar van az általános célok és a specifikus célok között. Az *ökológiailag érzékeny területeken* egyértelműen prioritásuk kell legyen a környezeti szempontoknak, függetlenül attól, hogy az határ menti terület-e vagy országon belüli. Ebben a kontextusban nincs értelme annak, hogy „A határmenti térségek fejlesztésénél speciális célként jelenik meg az ökológiailag érzékeny területek preferálása” Mi ebben a specifikus cél? És mit jelent a preferencia? Más hol is van ökológiailag érzékeny térség, de ott nem foglalkozik vele („nem preferálja”) a projekt? Vagy máshol nincs, és ez specifikussá teszi a határmenti térségeket?
- (3) Ez a dilemma visszavezet az általános cél megfogalmazásának a problémájához. A projekt láthatóan küzd azért, hogy a fenntarthatósági értelmezésében *egyenlő súlytal* szerepeljen a gazdaság, a társadalom és a környezet, és ezáltal elkerülhető

legyen a közöttük megfogalmazandó prioritás kérdése. Másképpen fogalmazva a projekt általános célként azt a *prioritást* fogalmazza meg, hogy fenntarthatósági kritériumnak megfelelő 'végső' *állapotban* a társadalmi, gazdasági és környezeti szempontok egyforma súllyal legyenek figyelembe véve.

Ez távlati általános célként elfogadható (bár nehéz lenne megmondani, miben mérhető ez az egyenlőség). Maga a munka és az egyes moduljai / projektjei azonban *beavatkozási* tervezetek, *folyamatokra* irányulnak, amelyek *a jelenlegi helyzethez képest* akarnak nagyon is konkrét elmozdulást elérni. Ha a 4. alpont szerinti módszertant követjük (*Problémafeltárás, Célmeghatározás, Intézkedéstervezés, Bevezetési feltételek*), akkor a modul/projekt-célok (talán ezek lehetnének *specifikus* céloknak nevezhetők) kialakítását az is befolyásolja, hogy milyenek értékeljük a kiinduló helyzetet. Ha a fenntarthatósági mezőben a jelenlegi gyakorlat túl közel találna a „Gazdaság” nevű sarokhoz, akkor a specifikus célok mindenképpen a *társadalom* és a *környezet hangsúlyozottabb* figyelembevételét követelik meg, nem kerülhető el az ilyen irányú prioritás kimondása.

- (4) 6. oldal alja: „A megvalósíthatósági tanulmánynak példaként kell szolgálnia más ökológiailag érzékeny területek problémáinak kezelésében” Eszerint, némiképp ellentmondásban a fentebbi célmeghatározással, a Megvalósíthatósági tanulmány egyik központi üzenete az *ökológiailag érzékeny területek* [közlekedési] problémáinak a kezelése: tehát nem csak a határmenti területeken. (Egy másik fontos üzenet a *határmenti térség* közlekedési kezelése, és persze adódik jelentős átfedés is a kettő között).
- (5) A vizsgálati térség lehatárolásánál nyilván keverednek praktikus, megbízói, finanszírozhatósági szempontok és elvi megfontolások. Mivel a munka során nem csak a szorosan vett 'érzékeny' Fertő-térségre, hanem ezt a térséget körülvevő korridorokra is készülnek közlekedési megoldástervezetek, projektek, nem tűnik logikus lehatárolásnak éppen e közlekedési tengelyeknél húzni meg a térség határait. Nyilván nem várható el a tervezőktől, hogy mellékesen megoldási javaslatokat adjanak a folyosók túloldalán elhelyezkedő térségek helyi közlekedésére és a szlovák-magyar határtérség figyelembevételére, de arra gondolni kell, hogy a folyosók a külső oldalra is dolgozni fognak, és ott is változni fog a jelenlegihez képest az ellátottságra vonatkozó elvárás.

#### **Az egyes modulok tartalma és tevékenységei (13-24 oldalak) és értelemszerűen a kapcsolódó projektek is (25-76 oldalakról)**

- (6) **1. modul** A modul leírásában eltérés van az elvégzett feladatok és a megvalósítási koncepció leírása között: utóbbi lényegében csak az első három projektre terjed ki (hazai térségen belüli mobilitás) ezen belül is a rendszer első-második-harmadik eleme (vasút, menetrendszerű buszjáratok, valamint igényvezérelt busz és gyűjtőtaxi rendszer) eltér a projekt-beosztástól.

Nem csak külön projektet alkot, de a modulon belül sem válik szerves egységgé a fentiekkel a határon átnyúló tömegközlekedés és a határon átnyúló közlekedési szövetség gondolata. Megkérdőjelezhető, hogy időszerű-e egy Ausztriában létező közlekedési szövetség és egy hazai szétagolt közlekedési rendszer szövetségi együttműködését szorgalmazni, ezáltal lényegében az osztrák szövetség részévé tenni a Győrig terjedő hazai hálózatot. Más szempontból is megfontolandó, hogy vajon az 1-3 projektekben leírt tervezett innovatív fejlesztést szabad-e nem egy hazai közlekedési szövetség keretében bevezetni, és ezzel a frissen kialakult illeszkedő, de mégis elkülönült szolgáltatókat utólag próbálni egy olyan szövetségbe tömöríteni, amelyik eltér attól a szervezettől, amelyikben létrejön az új rendszer.

Ehelyett javasolható lenne azon hazai térségi közlekedési szövetség kereteinek a felvázolása, amelyik képes arra, hogy intézménye legyen egy 1-3 projekt tervezet jellegű átalakítás menedzselésének, beleértve a rendszer-kialakítás finomszerkezetének társadalmi tervezését, vitáinak, egyeztetéseinek a lebonyolítását is. Ebben az esetben biztosítható, hogy az intézmény (közlekedési szövetség), a lakossági elvárások, és a technikai feltételrendszer már a rendszer kialakítása során összecsiszolódjon, és a rendszer a továbbiakban is az utazóközönség érdekeit megfelelően képviselő irányítás alatt működtethető. A kialakítás során oda kell természetesen figyelni mindazon tapasztalatokra, amit Ausztriában már megszereztek, és tekintetbe is célszerű venni, hogy a rendszer később közös irányítás alá kerülhet az osztrák térségi szövetséggel, de erre már akkor kell sor kerüljön, amikor a hazai rendszer már felállt, és a térség hazai szereplői egymással összecsiszolódtak. Ebben az esetben a fúzióba már egy hazai *rendszer* lép be, amelyik képviseli mindazokat az érdekeket, amelyek a rendszer felállításakor ki-kristályosodtak.

A MOD1PRO1 projekt esetében nem világos a vasúti tartalom: ugyancsak nem szerepel a vasút a megvalósítás költségei között sem.

Valamennyi projekt javaslat esetén probléma, hogy ha az általános cél a *gazdaság, a társadalom és a környezet* (általam fentebb vitatott de) egyforma súlyú figyelembevétel, akkor miért csak *D Környezeti hatás* és *E Gazdasági és területfejlesztő hatás* jelenik meg a projekt összefoglalókban? A probléma nem csak formai, az 1. modul fentebbi elemzése alapján kifejezetten fenyegetőnek tűnik egy olyan veszély, hogy egy technokrata oldalról kialakított megoldás vállalati bevezetésével az utazóközönség megint nem partnerként, hanem 'kedvezményezettként' kerül csak figyelembevételre, 'kap' valamit, aminek illik örülnie.

MOD1PRO2 és MOD1PRO3 műszaki és ellátási célkitűzéseivel egyetértve, feltűnően hiányzik annak az *intézménynek* a körvonalazása, amelyik az új innovatív rendszereket működteti, finanszírozza, elszámoltatja, ellenőrzi stb. Fentieknek megfelelően ez már célszerűen maga a *közlekedési szövetség* kell legyen. Másrészt amint ez az intézmény szóba kerül, fel kell merüljön az utazóközönség

képviselte is, ami nem lehet kizárólag az önkormányzat, hanem a lakosság és a különböző kiszolgált termelő egységek valamilyen képviselte – és logikusan fel kell merülnie annak is, hogy ezek a képviselők hogyan vesznek részt már a rendszer kialakításáról folyó tárgyalásokban.

MOD1PRO4 – ennek a modulnak addig van létjogosultsága, amíg nincs határon átnyúló közlekedési szövetség. Fentiek szerint erre indokolt számítani, tehát a hazai szövetség kialakítási fázisával párhuzamosan, pl. a tó körüli forgalom megszervezésére és más kapcsolatok kialakítására eseti koordináció szükséges, majd ez átalakul a két szövetség közötti koordinációvá.

MOD1PRO5 Fentiek szerint a Nyugat-Dunántúli léptékű és egyben osztrák-magyar közlekedési szövetségkialakításának elindítását jelen sorok írói egyelőre *elhamarkodottnak* tartanak.

Összefoglalva: a MOD1 keretében kitűzött innovatív megoldások elérésére irányuló törekvés támogatható, ugyanakkor a többszintű tömegközlekedés intézményi alapjainak megteremtésére éppen a (hazai) térségi közlekedési szövetség kellene keretül szolgáljon. Ez egyben felveti azt is, hogy a tervezett projekteket közlekedési *szakmai javaslatként* kellene kezelni és széleskörű társadalmi közgondolkodás alapanyagaként kellene hasznosítani, ahol a kiszélesedő párbeszéd egyfelől a közlekedési szövetség alapjait hivatott kikristályosítani, másfelől a javaslatokba behozza a tömegközlekedés használóinak igényeit. Ez a folyamat tudja szavatolni, hogy a projektleírásokból egyelőre hiányzó társadalmi hatások esetében is az érdekelteknek érvényesüljön a részvétele és kifejeződjenek az igényei.

(7) **2. modul** A mobilitásközpont leírt koncepciójában három fő elemet lehet elkülöníteni:

- (1) információs központ a kollektív közlekedés számára,
- (2) gondozószerv a regionális/kistérségi közszolgáltató forgalom számára, és
- (3) információs és marketing központ a turizmus számára (minőségi turizmus támogatása, új turizmusszegmens bekapcsolása, új üdülővendégek megnyerése, összekapcsolás a turizmus intézményeivel).

Megítélésünk szerint ebből a harmadik elem (3) arányai eltúlzottak; még ami indokolt, az is részben a környezetbarát turizmus (3. modul) keretében lenne tárgyalható. Természetesen mind az információs rendszernek, mint a térségi kollektív közlekedésnek olyannak kell lennie, amely tekintettel van a turizmus igényeire (világos, érthető rendszer, több nyelven stb. és a turizmus által igényelt irányok kiszolgálásával) de a mobilitásközpontot *ezért* nem kellene létrehozni, hanem a megfelelő információkat kell a turisztikai központokban biztosítani. (Ha a mobilitásközpont egyben turisztikai központ/elosztópont is, természetesen ott is.)

Ugyancsak problematikus a (2) elem. Ahogy arra az 1.modulnál rámutattunk, az innovatív térségi közlekedés gondozószerveként nem feltétlenül tartjuk szerencsésnek egy döntően közlekedési vállalatok által létrehozott centrum kialakítását, mert ez nem elősegítője, de esetleg éppen kerékkötőjévé válhatna a közlekedési szövetség kialakulásának. A gondozószervnek (és célszerűen a mobilitásközpontnak is) mindenképpen a közlekedési szövetség részévé kell válnia, márpedig a szövetséget szükségképpen a közlekedés megrendelőinek kell dominálniuk.

Az (1) elemet, az integrált közlekedési információk szükségességét illetően nincs vita, erre nagy szükség van, mégpedig *mindenhol* jól elérhető formában (tehát az interneten, megállóknban, állomásokon, várótermekben, szállodákban, turista-centrumokban stb. *Ezért* tehát nem kell mobilitáscentrumot fizikailag létrehozni, illetve az információkat feldolgozó *üzemi jellegű* központnak nem szükséges az utasokkal közvetlen kapcsolatban lennie.

A funkciók közötti felsorolásban nem szerepel, mi magunk a korábbiakban úgy értelmeztük, hogy a mobilitáscentrum egyben egy *intermodális forgalmi csomópont* is, ami a fizikai utasáramlatoknak is az elosztóhelye. Természetesen, mint mindenütt, a térségben is alakulnak ki nagyobb forgalmi csomópontok, átszállóhelyek, ezek belső utastájékoztatási rendszerének és utasáramlásának a lehető legjobbnak kell lennie: de megítélésünk szerint nem cél és nem szolgálja a fenntartható közlekedést *minél nagyobb* centrumok erőltetett kialakítása. Az utas szempontjából nem a nagy csomópont (ahol 26 irány közül választhat) a kényelmes, hanem az ellenkezője, ha egy adott helyen kevés a választék, azt viszont könnyű megtalálni. A valóságban kompromisszumokat kell kötni, a rétegelt hálózatok is azt követelik, hogy pl. a tengelyirányban áthaladó távolsági vasút viszonylag kevés helyen álljon meg, és e csomópontokról lehessen elérni a térségi kapcsolatokat.

Ezeknek a kérdéseknek az összehangolása és rendszerszintű kialakítása az 1.modul feladata, és a pillanatnyi tervek szerint *öt nagyobb és három másodlagos* centrum kialakítása szerepel az elképzelésekben. Mobilitás-centrumnak tekinthető ezek mindegyike, és a terveknek célszerű volna úgy készülniük, hogy történetesen ennek a modulnak *a térségen belül is* modellértékűnek kell lennie, és az eredmények átvételének már az első években meg kell indulnia: ez is van olyan fontos, mint a hatodik évre beköltsegelni és ütemezni „a” mobilitáscentrum kiépítését. A másik fontos, csak ismétlendő elem, hogy a mobilitáscentrum létesítéséről is a kialakuló közlekedési szövetségnek kell határoznia, (de legalább is tudatosan a szövetséget előkészítő társadalmi panelnek).

Összefoglalva: a második modul esetében a technikai paramétereket kevésbé közvetlenül az osztrák mintából kellene levezetni, mint inkább a hazai térségi célokból. Keretként kell tekinteni a közlekedési szövetség kialakítását, ebbe ágyazni egyfelől az 1. modul kollektív közlekedési szintjeit, másfelől a csomó-

pontok kialakításának a korszerű szempontjait. A funkciók felsorolásánál mintha túlzott súlyt kapott volna a turisztikai megközelítés.

- (8) **3.modul** Az ökomobilitás és ökoturizmus blokk feladatával kapcsolatban már a 2. workshopon is felmerült egy kisebb értelmezési vita: a magunk részéről úgy gondoljuk, hogy a munka fő címének megfelelően a fenntartható közlekedés szempontjából kell az ökoturizmussal foglalkozni. Ebbe beletartozik a létező turisztikai problémák, tervek megismerése, értékelése, de nem cél a térség turisztikai koncepciójának a kialakítása, csak azoknak a sarkköveknek a lefektetése, amelyek a *fenntartható közlekedés* szempontjából merülnek fel. Megítélésünk szerint a feltáró szakasz ennél szélesebb turisztikai igénnyel kezdte a térséget feltérképezni, amit természetesen nem kívánunk akadályozni, de a magunk részéről a mobilitási kontextuson belüli problémákra koncentrálnunk.

Másfelől ennek a modulnak a társadalmi kapcsolati igényessége mintaszerű volt, a társadalmi szereplők körét lefedte.

MOD3PRO1 A fejlesztési ügynökség kialakítása valószínűleg a térség turizmus-szervezésének a legfontosabb lépése. Ugyanakkor a közlekedés kérdésével két fő, és nem tárgyalt kapcsolatot látunk fontosnak: *intézményként* hogyan csatlakozódik be a turisztikai fejlesztési ügynökség a térségi közlekedési szövetség fenntartó intézményei közé, és *információcsere* / információ-elosztó szempontból hogyan terítik kölcsönösen a közlekedési, illetve a turisztikai információkat egymás hálózatain is.

A MOD3PRO2 és MOD3PRO3 projektek a mobilitáshoz kapcsolódnak, ugyanakkor megítélésünk szerint hiányzik „föülük” az az átfogó elméleti keret, amire a turizmussal kapcsolatos közlekedési kérdéseket a modul felfűzné. Az 1. konferencián és korábban is ilyen lehetséges kiinduló elvként javasoltuk, azt a szempontot, hogy a tömeges turizmus célhelyeitől a szigorúan védett (tilos) területekig bezáródóan létezik egy *attraktivitási skála*; a feladat ennek a *térbeli zónarendszernek* a betartatása olyan közlekedési rendszer segítségével, amelyik megengedi az egyéni gépkocsival való behajtást is az első kategóriában, és fokozatosan korlátozza az eljutás lehetőségeit a védettség mértéke szerint: tömegközlekedés; tömegközlekedés, de csak átszállással pl. kisvasútra, (ezzel tovább szűrve a forgalmat), egészen a csak kerékpárral majd a csak gyalog megközelíthető utolsó előtti kategóriáig. Ebbe a rendszerbe betagolhatók a MOD3PRO4 szerinti víziturizmus célpontok is.

Lényegében nem tekintjük a munkához kapcsolódónak a MOD3PRO6 projektet, és legfeljebb a 4. modulhoz van köze a MOD3PRO5 projektnek (a 19. oldalon ez utóbbi nem is szerepel).

- (9) **4. modul** A modul általános irányultsága a teherforgalom kérdésköre, valamint a hivatásforgalom kezelése. MOD4PRO3-tól MOD4PRO6-ig tulajdonképpen arra látunk különböző *példákat*, hogy milyen előnyös közlekedési-szállítási követ-

kezményekkel jár *a különböző ágazatokban* a fenntartható fejlődés elveinek az érvényrejuttatása: (agrárium, energetika, illetve maga a járműgyártás és a logisztika).

A MOD4PRO2 fenntartható hivatásforgalom kérdésköre tulajdonképpen az 1.modulban, illetve a közlekedési szövetségben nyeri el az alapjait, ezt egészítheti ki a kerékpárforgalom lehetőségeinek a fejlesztése és vonzóvá tétele.

A MOD4PRO1 jellegzetessége, hogy a területi lehatárolást *eltérően* érti a korábbiaktól, hiszen a térségből csak akkor zárható ki az átmenő forgalom, ha a határoló folyósókat már *nem tekintjük* a térség részének.

Ezzel a ponttal kapcsolatban felmerülhet, hogy vajon a teherforgalom szervezésénél nem volna-e szerencsés a mobilitáscentrumnál alkalmazott célokat végiggondolni: kell-e és megoldható-e valamilyen információcentrum kialakítása, amely az egyes településekbe és onnan irányuló szállításokat térségi alapon összeszervezné: esetleg nem éppen ez a ma egyenként lebonyolódó fuvar mennyiség hiányzik-e éppen ahhoz, hogy akár egy térségi postaszolgáltatásként funkcionáló és személyeket is szállító fuvarozás rentábilissá legyen tehető.

- (10) **5.modul** A modul jelenlegi értelmezése szerint a „tájba illeszkedő infrastruktúra” kifejezésben a „tájba illeszkedő” nem valamiféle speciális ritka esztétikai funkciót takar, vagy olyan beavatkozást, amely az egyébként építeni kívánt kapcsolat tájba illeszkedési többletköltségét fedezi, hanem, hasonlóan a „fenntartható” jelzőhöz, azt érzékelteti, hogy a projekt keretében a szükségesnek tartott építéseket általában erre való figyelemmel tervezzük: azaz itt tulajdonképpen *helyi infrastruktúra fejlesztésről* van szó. A magunk részéről az 1. konferencián ezt az értelmezést üdvözlöttük, mert úgy gondoljuk, hogy a helyi kapcsolatok sűrítése, a helyi hálózatok kiépítése, vagy ezen belül a határkapcsolatok helyi szintjeinek helyreállítása *a térségi fenntarthatóságnak alapvető eleme*, és a fenntartható mobilitás része.

Ez a véleményünk nem változott, ugyanakkor azóta megláttuk a tervezett modulok és projektek költségeit, és azt észleltük, hogy az öt modul úgy képez kb. 12 milliárd forintos előirányzatot, hogy ebből 11,2 milliárd jut az 5. modulra, a fennmaradó összeg a többi négy modulra. Ez mindenképpen zavaró: Lehet, hogy indokolt a 12 milliárdos igény, de akkor hibás ennek a jelenlegi modulokra tagolása, hiszen értelmetlennek tűnik hosszan elemezni négy modul húsz projektjének az összefüggéseit, majd röviden döntenünk ennek több, mint tízszereséről. Ebben az esetben olyan projekteket, mint a Fertő körvasút, vagy a Fertő körüli kerékpárút fejlesztése, célszerű áttenni a turizmus mobilitási feltételeihez, és esetleg további szempontok alapján más tételre is máshová. – A másik fajta megfontolás az lehet, hogy az 1-4 modulok felfogása és léptéke a helyes, és az 5.modul feladata mégis csak az lett volna, hogy speciális tájba illesztési többletköltségekről intézkedjen. Maguk azok a 10 milliárdos nagyságrendű kapcsolatok,

amelyek itt szerepelnek, tényleg fontosak, de nem ez a project, hanem például a Regionális Operatív Program az a hely, ahol ezeket szerepeltetni kell.

Mi nem szeretnénk választani a két megoldás között, és nyilván léteznek további lehetőségek is, de a jelenlegi arányok nem tűnnek „fenntarthatóaknak”. Ehhez kapcsolódik, hogy bár az első modulban szó esett a vasútról, tulajdonképeni vasúti fejlesztés ebben a munkában elsősorban csak a kisvasútnál/turizmusnál jelenik meg, illetve az átszállóhelyek kapcsán került be két vasútállomás és előtere a projektbe.

A MOD5PRO5 projekt (tematikus parkok infrastruktúrája) legtöbb tételének kérdéses a projekthez való kapcsolódása.

### **Záró megjegyzés**

Amint azt a bevezetőben is jeleztük, ez az összeállítás részben az elhangzottak és előadási anyagok, főképpen pedig a 88 oldalas összefoglaló kötet (tervezet) alapján készült. Nem láttuk tehát a modulonkénti kötetek tervezetét. Ennek megfelelően csak óvatosan jegyezzük meg, hogy az összefoglaló kötet jelenlegi szerkezete alapján az egyes modulok szakmai filozófiája, koherenciája kevésbé ítélné meg: másképpen fogalmazva a 27 projekt jelentős része magában lebeg, és esetlegesen tartozhatna másik modulhoz is. Ennek pillanatnyilag vannak előnyei (ld. a korábbi megjegyzéseket a költség-arányokkal kapcsolatban), ugyanakkor mind a meggyőző erő, mind a modellértékűség szempontjából mindenképpen kívánatos lenne, hogy egy-egy modul feladatával, funkciójával konzisztens egységet alkossanak a modulon belüli projektek. Ezt a típusú munkát, tehát az egyes modulokra vonatkozó átfogó megközelítés szakmai kibontását, és a projektek ennek alapján történő kifejtését mindenképpen célszerű lenne a hátralévő időben megerősíteni, hogy a munka egésze a látszatát is elkerülje annak, hogy a javasolt projektek formájában itt főként külön-külön korábban meglévő elképzelések halmaza kerülne elő, amelyeket egy elvont bevezető szöveg rendez csak esetlegesen egybe.

*Budapest, 2003. augusztus 12.*



**KIEGÉSZÍTŐ MEGJEGYZÉSEK**  
**„AZ OSZTRÁK-MAGYAR FERTŐ-TÉRSÉG FENNTARTHATÓ**  
**KÖZLEKEDÉSE” C. MEGVALÓSÍTHATÓSÁGI TANULMÁNY**  
**MODULONKÉNTI MUNKAKÖZI KÖTETEIRŐL**

Fleischer Tamás

Amint arra a legutóbbi munkaértekezleten fény derült, korábbi megjegyzéseink megfogalmazása idején (2003 aug. 8-11.) – amely megjegyzéseket elsősorban a megkapott *összefoglaló kötet* elolvasása alapján, továbbá a munkaértekezleteken kivetített ismertetésekre támaszkodva készítettünk el, – valójában már rendelkezésünkre álltak volna a munka honlapján az egyes modulokhoz elkészített kötetek munkaközi formái is. A munkaértekezlet óta áttanulmányoztuk az öt modulkötetet, és ezt a kiegészítést azzal a szándékkal küldjük most el, hogy a készítőknél az anyag végső formába öntése idejére már a rendelkezésére álljon a munkaközi kötetek alapján alkotott véleményünk is, és ne fordulhasson elő, hogy csak akkor szembesülnek a korábbi munkafázisról alkotott véleményünkkel, amikor már lezárult a végső anyagok szerkesztése.

Megnyugtatóan (?) előrebocsáthatjuk, hogy az összefoglaló kötet igen jól tükrözte az egyes modulokban végzett munkát, és lényeges kérdésekben a kötetek megismerése nem okozott olyan változást a véleményünkben, ami alapvető új igényeket vetne fel a zárótanulmány és kötetek elkészítésekor. A kissé körülményes megfogalmazás arra próbál utalni, hogy voltak olyan megjegyzéseink, kiegészítésre vonatkozó figyelemfelhívásaink is, amelyek tárgyát az egyes kötetekben megtaláltuk, vagyis, ha előbb olvassuk a részletes kötetet, az adott igényünk nem merült volna fel – ezek a párhuzamosságok azonban éppen a készítő számára eddig is világosak voltak és éppen ezen kérések teljesítése természetesen nem járt újabb munkával. Olyan esetet viszont, hogy valamit alapvetően félreértettünk volna a részletesebb információk hiányában, és most ezért módosítanunk kellene a korábban javasolt lépésekhez képest, végül is nem tapasztaltunk.

#### ELSŐ MODUL

A 104 oldalas 1. modul kötet a térségi tömegközlekedési rendszerek igen alapos, történeti, üzemeltetési és jogi kérdésekre is kiterjedő bemutatásából indul ki, és ennek alapján alakítja ki véleményét a megoldandó problémákról.

Korábbi véleményünkben nehezményeztük, hogy a hazai többszintű kollektív közlekedési rendszer javaslata elsősorban üzemeltetési, műszaki megoldások szakértői kialakításán alapszik és elszakad a térségi közlekedési szövetség kialakítására irányuló és szükségképpen nagyobb mértékben társadalmasuló folyamatától. A kötetben több olyan kitétel is láttunk, amely arra utal, hogy a tervezők maguk is a közlekedési szövetség keretein belül tartanak jónak az új innovatív rendszerek kialakítását és működtetését, tehát nincs szó arról, hogy a szándékokat illetően vita lenne közöttünk. Ezzel együtt az erre vonatkozó összefüggések erőteljesebb hangsúlyozását és ezzel a modul általános filozó-

fiájának a közlekedési szövetség megteremtési szándékára történő felfűzését továbbra is kívánatosnak tartjuk.

A közlekedési szövetséggel kapcsolatban felhívtuk a figyelmet annak a veszélyére, hogy egy létező osztrák szövetség mintegy felszívhatja a szétagolt hazai közlekedési elemeket, ha elhamarkodva próbáljuk a „közös szövetséget” megteremteni. Erre vonatkozóan is azt tapasztaltuk, hogy a modul készítői ezzel tisztában vannak és maguk is először mindenképpen egy önálló hazai szövetség kialakításában gondolkodnak (sőt, utóbb is csak a két szövetség együttműködésében). Ennek a kérdéskörnek is az erőteljesebb hangsúlyozását javasoljuk, hiszen olyanok számára is világossá kell tenni a veszélyeket és a kockázatokat, akik eddig még nem gondolták végig ezeket az összefüggéseket.

Összefoglalóan azt mondhatjuk, hogy a korábban közölt véleményünket érvényesnek tekintjük, azzal, hogy a részletes anyagból az is látszik, hogy ezeknek a kérdéseknek a hangsúlyai nincsenek ellentétben a tervezők szándékaival.

## MÁSODIK MODUL

A 2. modullal kapcsolatban a munkaértekezleten szóban jeleztük, hogy ennél a modulnál érezzük a legnagyobb veszélyét annak, hogy a részletes anyag ismerete hiányában nem helyesen ismertük fel a modul fő hangsúlyait. A kötet elolvasása alapján ezt azzal kell kiegészíteni, hogy a teljes modul szöveges anyaga után ez a bizonytalanságunk nem csökkent (vagyis az összefoglaló itt is jól tükrözte a kötet egészét).

A mobilitáscentrumra vonatkozó kötet igen sokrétű és mélyreható munkán alapszik, és a részletes tanulmányban tükröződik ez a munka, ugyanakkor az érdemi szintézis mintha még nem készült volna el.

A kötetben szerepel a mobilitás kérdéskörére vonatkozó (német) szakirodalom alapos áttekintése, az innovatív kollektív közlekedés ugyancsak részletes bemutatása, ezek a munkarészek a kérdéskör igényes megközelítéséről tanúskodnak és nagyon hasznos ismereteket foglalnak össze. Ugyanakkor ezeket a fejezeteket *megelőzik* olyan részletező leírások (melyik teremben hány darab és milyen méretű irodaszekrényre van szükség) amelyek *léptéktévesztésre* utalnak, a sorrend pedig arra, hogy maga a „tervezés” nem a kutatásokon és az összefüggések feltárásán alapszik, hanem nagyobb mértékben a kötet elején közölt *prospektus-szövegeken* és reklámformulákon. Prospektus-szövegnek azt neveztük, amikor az ismertetés tényként fogadja el azokat az *ígéreteket*, amit a termékét kínáló fél a szolgáltatásáról állít, és elmarad mindennek a szembesítése a valós körülmények közötti működéssel. Tehát nem az a probléma, ha a tanulmány lefordítja és ismerteti a marketing tevékenység részét képező ismertetőket, hanem, hogy ezt a szükséges távolságtartás nélkül teszi, és ezáltal tervezési eredménynek állítja be.

A mobilitás-centrum hazai létesítésének *időszerűségére, fontosságára* vonatkozóan tulajdonképpen eléggé hiányos a kötet érvelése. Ugyancsak nem tudjuk meg, milyen alapon esett a választás éppen Sopronra, mint a térség első mobilitás-centrumának helyére, milyen megfontolások alapján kell egyáltalán dönteni egy ilyen kérdésben. A modul modellértékűsége így kevésbé érvényesülhet.

A térség egészében, ha *közlekedési szövetség* keretében fog működni a mobilitáscentrum, akkor óhatatlanul *hálózatként* összehangolt munkára lesz szükség. Ezzel kapcsolatban a nemzetközi áttekintésből elsősorban azt tudhattuk meg, hogy hálózatban eddig nem-igen működtek mobilitáscentrumok, erre vonatkozóan tehát *nincsenek* tapasztalatok. Ez a kérdéskör mindenképpen megért volna egy alaposabb elemzést: – ehelyett akkor most csak-úgy nekivágunk, megépítjük az osztrák minta szerint a centrumot egyedileg, aztán majd a többi legyen a közlekedési szövetség gondja?

Ezeken a kérdéseken túlmenően továbbra is érvényesnek tekintjük a korábban írtakat, aminek az összefoglalóját idézzük: „a második modul esetében a technikai paramétereket kevésbé közvetlenül az osztrák mintából kellene levezetni, mint inkább a hazai térségi célokból. Keretként kell tekinteni a közlekedési szövetség kialakítását, ebbe ágyazni egyfelől az 1. modul kollektív közlekedési szintjeit, másfelől a csomópontok kialakításának a korszerű szempontjait. A funkciók felsorolásánál mintha túlzott súlyt kapott volna a turisztikai megközelítés.”

### HARMADIK MODUL

A 3. modul részletes anyagának áttekintése után nem változtak meg a megjegyzéseink. A korábbiaknak csak az utolsó mondatát pontosítjuk, mert a projektek számozásában lehet, hogy hibát vétettünk: tehát a *biogazdálkodási* kérdéskörre vonatkoztattuk, hogy az inkább a 4. modulhoz kapcsolódik, és a *Határőrizeti Múzeumra*, hogy nem feltétlenül indokolt a szereplése a munkában.

A 3. modulról készült kötet egy nagyon alaposan és igényesen kidolgozott turizmus koncepció, ami azonban elsősorban háttéranyaga lehet egy következő lépésnek: nevezetesen el kellene gondolkodni azon, hogy az ökoturizmusnak mik a *közlekedési következményei, összefüggései*, a kérdéskör hogyan illeszkedik a munka egészéhez. A jó példa adott, mert a 4. modul ebből a szempontból egy nagyon hasonló feladatot oldott meg.

### NEGYEDIK MODUL

A 4. modul belső konzisztenciájának a „közös filozófiai bázisát” a tervezők már a workshop-on való ismertetés idejére igyekeztek megteremteni, amennyiben a „0-kibocsátású klaszter” ernyője alá rendezték a többi szállításokkal kapcsolatos projektet. Úgy tűnik, ebben az esetben is a korábbi megjegyzéseink találtak a szerzők saját elképzeléseivel.

A kötet 20 oldalon elemzi igényesen a térség vállalkozásait, majd erről a bázisról kiindulva a következő harminc oldalon a vállalkozások közlekedési jellemzőit foglalja össze. Ezekre az elemzésekre támaszkodnak a projekt javaslatok, amelyek az előző bekezdés értelmében a kötet kiadása óta valamelyest tovább strukturálódtak.

## ÖTÖDIK MODUL

Az 5. modul kapcsán fő kifogásunk az volt, hogy ez a modul 15-ször akkora összeget irányoz elő fejlesztésre, mint a másik négy modul együttesen, és a modulok ilyen beosztását nem láttuk indokolhatónak. Ezt a problémakört nyilván a fővállalkozók és a megbízók kell egymás között tisztázzák.

Maga a kötet igényes bevezetést tartalmaz a közlekedésfejlesztés általános irányultságáról, és külön részletesen bemutatja az infrastruktúra tájba helyezésének a különböző létező eszközeit. Ezután ugyancsak igényes módon bemutatja a térség közlekedésének infrastruktúráját és a forgalom alakulását jellemző trendeket (Míg az első modul elsősorban a tömegközlekedésre koncentrált, itt nagyobb hangsúly van a forgalmi kapacitásokon, terheléseken). Ugyancsak áttekintést ad a fejezet az ökológiai alapokról és a mobilitás értelmezéséről.

A munka tárgyát képező térség kérdéseit keretbe helyezendő, az 5. modul leírást ad a térséget érintő nagysebességű vasúti (160-200 km/h) illetve páneurópai és TINA közúti folyosókról is. Ezek a tervek *nem tartoznak* az érzékeny térségek közlekedési megoldásait tárgyaló összefüggésbe, viszont, *ha mégis megjelennek*, felmerül, hogy indokolt lenne e tervek *fenntarthatósági szempontból való kommentálása*. A felrajzolt folyosók ugyanis a Mosonmagyaróvár – Győr – Szombathely – Sopron négyszögben nagyon erősen (és feltehetően indokolatlanul) tapadnak a térség jelenlegi főútvonalainak a vonalvezetéséhez, miközben pedig az említett négy *térséget* (az egykori Moson, Győr, Vas és Sopron megyéket) és nem a főútvonalak menti zónákat kellene bekötniük a nagyobb folyosórendszerekbe. A folyosókkal való itteni foglalkozás egyetlen indokát az adhatja, ha a munka felhívja a figyelmet arra, hogy a fenntarthatósági szempontok milyen követelménnyel járnak a folyosók térségbeli elhelyezésére.

## ZÁRÓ MEGJEGYZÉS

Bár az egyes kötetek gazdag anyaga elolvasásuk után felvetett néhány újabb, korábban nem szereplő gondolatot is, összességében mégis elmondható, hogy a korábban leírt, és a workshop-on részben elmondott szempontok tekinthetők továbbra is az egyes modulokra vonatkozóan kifejtett álláspontunk lényegének.

*Budapest, 2003. szeptember 15.*

## ÖSSZEFOGLALÓ

### „AZ OSZTRÁK-MAGYAR FERTŐ-TÉRSÉG FENNTARTHATÓ KÖZLEKEDÉSE” C. MEGVALÓSÍTHATÓSÁGI TANULMÁNY ÉRTÉKELÉSI SZEMPONTJAIRÓL

Fleischer Tamás

#### FELADAT

Az alábbiakban két célkitűzéssel, nevezetesen a *modellértékűséggel* és a *fenn tarthatósággal* kapcsolatban állítottuk össze azokat a szempontokat, amelyeket mind a projekt elkészítése közben folytatott értékelési munkánkban, mind pedig a további feladatokra vonatkozó zárójelentésünk megfogalmazásakor irányadónak tekintettünk.

#### MODELLÉRTÉKŰSÉG

A „modellértékűségre” vonatkozó szempontot úgy fogalmazzuk meg a magunk számára, hogy azt kell biztosítani, hogy **a munkának legyenek általánosítható, más területen is felhasználható tanulságai**. Szélsőséges ellenpéldaként feltehetnénk, hogy a szerzők az egyedi helyszínre kiváló megoldást kínálnak, anélkül, hogy megvilágítanák azt, hogy milyen megfontolások vezették el őket az adott megoldásig. Következésképpen minden más, a mintától szükségképpen eltérő esetben hiányoznának azok a szempontok, amelyek alapján szelektálni lehetne az átvehető és a nem másolható megoldási elemek között.

A modellértékűség *teljes* megvalósítása az lenne, ha a munka elkészítése mellett elkészülne egy **általános módszertani kötet is az érzékeny térségek közlekedési problémáinak a kezelésére és megoldására**. Ilyen módszertani kötet készítése azonban nem szerepelt a feladatkiírásban, és természetesen ennek megfelelően nem is kérhető számon. A modellértékűség megvalósulását ennél szerényebb várakozással és a feladat keretein belül vizsgáltuk.

A modellértékűség meglétét egyrészt *módszertani* oldalról, másrészt *tartalmi* oldalról elemezzük.

#### Módszertani kérdések

A munka *módszertani* megközelítése az öt modellre vonatkozóan közös volt: *Problémafeltárás, Célmeghatározás, Intézkedés-tervezés, Bevezetési feltételek megállapítása* képezte a fő lépéseket. Ez egyfelől maga is kellően elvont és általános keretet ad hasonló feladatok számára (ennyiben egy általános módszertan első lépésé-

nek is felfogható) bár annyira általános, hogy mindenféle problémamegoldás keretként is tekinthető.

A projekt indulásakor már meghatározott volt az az *öt tartalmi modul*, amely szerint az egyes részfeladatok elkülönültek egymástól. Ezeknek a moduloknak a kialakítása tehát *megelőzte* a helyi problémafeltárást, és arra az előfeltevésre támaszkodott, hogy a feladatok célszerű felosztása Magyarországon is megfelel annak, amit az ausztriai gyakorlat kialakított. Ez az előfeltevés *nem* bizonyult helytállóknak: elsősorban jogi-intézményi háttér különbözőségek miatt, de részben társadalmi különbségek miatt is az egyes modulokban *Magyarországon a projekt szintű megvalósíthatóságig való eljutás lehetséges üteme, sebessége eltér attól, mint ami Ausztriában ugyanazt a modult jellemzi*. Ennek következtében azok a modulok, amelyek a burgenlandi tapasztalatok és várakozások alapján nagyjából egyformán ütemezhetőnek és egymáshoz hasonló nagyságrendű feladatnak tűnhettek, Magyarországon egymáshoz képest jelentősen eltérőnek bizonyultak. Míg egyfelől az új típusú kollektív közlekedési rendszerek, a közlekedési szövetség, vagy az erre támaszkodó mobilitásközpont létrehozása *jelentős jogszabályi és szabályozási-intézményi változásokat feltételez*, addig, másfelől, elvben legalább is nincs intézményi akadály annak, hogy korszerű, környezetbarát termelési, privát szolgáltatási vagy turisztikai egységek jöjjenek létre, és ugyancsak kialakult intézményi háttere van az *infrastruktúra kiépítésének*. Ebből ugyan nem következik az, hogy a meglévő intézményi keretek között *valóban létrehozható* a projekt kívánalmainak megfelelő turisztikai kínálat vagy környezetbarát infrastruktúra elem, mégis, utóbbi esetekben a konkrét beruházási javaslat felvázolhatóvá válik anélkül, hogy feltétlenül a jogi-intézményi keretek támogatásával kellene a modul szintjén foglalkozni. A kidolgozás során *erős készítés* is érte a tervezőket abban az irányban, hogy lehetőség szerint *konkrét projektjavaslatok* készüljenek el, ennek hatására a tervezés előresietett azokban a modulokban, ahol létező intézményrendszerre lehetett terhelni a megoldandó feladatokat, jóllehet elképzelhető, hogy a környezetérzékeny megvalósítás garanciáját ezekben az esetekben is *intézményi változásoknak* kellene megalapozniuk.

Milyen következtetés vonható le mindebből; – vajon jobban érvényesülhetett volna a modellszerűség, ha később, a problémafeltárás szakaszában kerülnek kialakításra a modulok? Megítélésünk szerint *nem*: a tervezés súlypontja könnyen elmozdulhatott volna a könnyebben megoldhatóknak *látszó* projektek irányába. Ezzel szemben jelen esetben a kissé merevebb ragaszkodás az előírt modulokhoz, valamint a jól felépített és érdemi kérdéseket előtérbe hozó konzultációs műhelysorozat a munka végére nagyon jól **reflektorfénybe állította a jogszabályi és intézményi kérdésekkel való foglalkozás szükségességét**.

Jóllehet ez nem tartozott a munka tervezett (elvárt) céljai közé, a munkafolyamat napfényre hozta azokat az akadályokat, amelyek **szélesebb intézményi fronton való átalakítást** igényelnek. E kérdések megoldásának a hiányában kizárólag egyes projektek szerencsés elsütésében lehet bízni és az eredmények fennmaradása, terjedése is kétséges és esetleges marad. A munkát akkor tekinthetjük modellértékűnek, ha

ezeket a meta-szintű, (azaz az egyes modulok kitűzött feladatán túlmutató) eredményeket is sikerül összefoglalni és a további felhasználók számára terjeszteni. Ennek a letéteményese egyfelől további munkákat előkészítő Tárcaközi Bizottság lehet, másrészt felhívjuk a figyelmet arra, hogy az egyes modulokra és a teljes munkára vonatkozó szakmai publikációkon túlmenően *a munka meta-szintű tanulságairól is készüljön el egy ismertető cikk.*

## Tartalmi kérdések

A modellértékűség **tartalmi** érvényesülését az egyes modulok szakmai anyagában vizsgáltuk. Nem tartozik a szorosan értelmezett feladatunkhoz, de megemlítjük, hogy az osztrák-magyar együttműködésből és az osztrák oldal előrehaladásából következőleg az egyes modulok kidolgozásakor a tervezők szembesültek *a modellértékűségnek egy passzív, befogadói oldalával*: nevezetesen el kellett dönteniük, hogy az osztrák példában mi az egyedi és mi a modellszerű, mit lehet átvenni és mi az, ami a magyar viszonyok között teljesen újragondolandó. Az általunk vizsgálandó kérdés most az, hogy vajon az elkészült megvalósíthatósági tanulmányok mennyire képesek az ehhez hasonló mintakövetési feladatot *megkönnyíteni mások számára*, olyanok számára, akik később és (elsősorban és mindenekelőtt Magyarországon) máshol vállalkoznának hasonló feladatokra.

A passzív modellkövetés oldalán ebben az esetben az okozta a nehézséget, hogy az osztrák fél már *megvalósított létesítményeket*, vagy megvalósításra előkészített projekteket tudott felmutatni, ahol a kínált modell az Ausztriában felmerült megvalósítási problémákat tudta szemléletessé tenni, és kevesebb figyelem fordult a megvalósítást lehetővé tevő háttér, az intézményi feltételek korábbi ottani kialakulásának a bemutatására. Amit ebben a kérdéskörben, vagyis *a hazai háttérviszonyok, intézményi akadályok feltérképezésében* sikerül mégis a munka kapcsán rögzíteni, az mindenképpen közvetlenül is tanulságul fog viszont szolgálni más hazai alkalmazások számára, ezért is ismételtén visszautalunk az ezzel kapcsolatban fentebb megfogalmazott feladatokra.

Az egyes modulokon belül az általánosítható tanulságok megjelenésének elősegítése céljából a modul kidolgozásával párhuzamosan kifejtettük álláspontunkat az egyes műhelymegbeszéléseken és konferenciákon. Felhívtuk a figyelmet a célok rendszerének a kisebb következtelenségeire, az egyes modulokon belül a speciális célok megfogalmazásának fontosságára, és arra, hogy minden egyes projekt kapcsán meg kell tudni fogalmazni, hogy *miért éppen ez a projekt került előtérbe az adott célok nyomán*, illetve az adott projekt *miért pont ahhoz a modulhoz kapcsolódik*, amelyikhez kapcsolódik. A követelmény mögött az a meggyőződésünk rejtőzik, hogy a munka egészét és az egyes modulokat is össze kell fognia egy megfogalmazott filozófiának, mert az egyes projektek ezáltal válhatnak önmaguknál többé, láncra fűzve egymást erősítő szakpolitikai beavatkozássá, szakpolitikává.

A munka során példás volt az alkotók együttműködési készsége és a konzultációk során felmerült ezirányú észrevételek figyelembevétele, így az egyes modulok végleges anyagába a modellértékűség itt felvetett összetevői is várhatóan bekerülnek.

Az egyes modulok kapcsán munka közben felvetett tartalmi megjegyzéseket itt nem ismételjük meg, a zárójelentés melléklete tartalmazza a korábban készített írásos anyagokat.

## **A modellszerűség értékelése modulonként**

### *Első modul*

Megítélésünk szerint az első modul esetében a közlekedési szövetség kialakítása, illetve rövidebb időtávban *a közlekedési szövetséget kialakító munka megkezdése* és ehhez kapcsolódóan a különböző társadalmi résztvevők bevonása jeltheti azt a keretet, amely *közös ernyő alá képes rendezni* a modul öt projektjavaslatát. Ebbe a keretbe lehetséges beágyazni és a megvalósítás fázisáig eljuttatni az első három projektet, vagyis az innovatív kollektív közlekedési rendszerekre kialakított megoldási javaslatokat, és a majdani közlekedési szövetségnek alkotja meg a külső kapcsolatát a határon átnyúló kollektív közlekedésre javaslatot kidolgozó negyedik projekt (MOD1-PRO4)

A Tárcaközi Bizottságnak és a megyének azt javasoljuk, hogy haladéktalanul kezdje meg a közlekedési szövetség kialakításának az előkészületeit, egyelőre a vizsgált térség szereplőire építve és az itt kidolgozott javaslatok szem előtt tartásával. Ezzel nem kívánjuk azt állítani, hogy a közlekedési szövetség végleges kialakításáig a többi projektben ne lehetne előrelépni, el kellene azonban kerülni azt a csábító megoldást, mely szerint az újszerű tömegközlekedési formákra kialakított javaslatok a szövetség előkészületeitől függetlenül, kizárólag a közlekedési vállalatok szervezeti keretei között is létrehozhatók és bevezethetők lennének. Ebben az esetben nagy a veszélye annak, hogy olyan támogatási formák alakulnának ki, amelyek nem elősegítenék, hanem éppen ellenérdekeltséget alakítanának ki és ezzel késleltetnék a később létrejövő szövetség felállítását. Ezért olyan modell kialakítását javasoljuk, hogy a közlekedési szövetség létrehozását elindító bizottság, amelynek lényegében a későbbi szövetséget alkotó intézmények képviselőiből kell összeállnia, kapja feladatául azt is, hogy a tömegközlekedésben folyó fejlesztéseket, új kezdeményezéseket is felügyelje, és ezzel ott már előre képviselje a majdani szövetség érdekeit. Megítélésünk szerint a közös munka egyfelől összecsiszolja a résztvevőket, és ezzel elősegíti a szövetség mielőbbi létrejöttét, másfelől biztosítja azt, hogy a mostantól folyó fejlesztések iránya ne legyen ellentétes a szövetség majdani céljaival.

Az első modulban elvégzett munka, – mind a kialakított javaslatok, mind pedig az ezt megalapozó közlekedési összefüggések kifejtése – megítélésünk szerint lehetővé teszi a továbbvitelnek az itt vázolt modell irányába való mozdítását és ezzel a ki-



alakuló konkrét eredményeknek a nagyfokú stabilitását, biztos fennmaradását, valamint máshol történő alkalmazhatóságát.

Kulcsfontosságúnak tekintjük, hogy a továbbvitel során a modul átfogó célját és egységét tartsák szem előtt, és ezt ne engedjék megbontani egy-egy részjavaslat esetleg önmagában más pályán gyorsabbnak tűnő megvalósíthatósága kedvéért.

### *Második modul*

A mobilitásközpont megvalósítását célzó modul nagyon alapos és részletes javaslatot dolgoz ki egy mobilitásközpont kialakítására elhelyezési, építési, felszerelési és berendezési szempontok alapján. Ennek alapján lényegében kiépíthető a központ fizikai létesítménye, a „hardver” amely pontosan úgy néz ki, mint egy működő mobilitásközpont. Ugyanakkor annak a háttérnek a biztosítása, hogy a központ rendelkezzen mindazokkal az adatokkal és információkkal, amelyekért az utasok az intézményt felkeresik, nagyon komoly előzetes szervezési és együttműködési tevékenységet igényel. Megítélésünk szerint ennek a „szoftver” jellegű háttérnek a biztosítása ahhoz hasonló mögöttes szervezési munkát igényel, mint az első modulnál tárgyalt közlekedési szövetség.

Formálisan a mobilitásközpont természetesen akkor is működhet, ha a közlekedési szövetség nem jön létre, a gyakorlatban azonban egyrészt az információk közös rendszerben való rendelkezésre állásához, de még inkább a rendelkezésre álló információknak nem csupán tájékoztatási, de üzemi menetrend-korrekciók számára történő felhasználásához nagyfokú és tartós együttműködésre van szükség egyfelől a közlekedési vállalatok, másfelől a közlekedési vállalatok és a közlekedés megrendelői között. Ezért mindenképpen ésszerűtlennek tűnne, hogy egymással párhuzamosan, egyfelől a szövetség kialakítása céljából, másfelől pedig a mobilitásközpont létrehozása miatt két háttérbeli szervezet alakulna ki, lényegében ugyanazokból a létrehozó szervekből, és egymással jelentősen átfedő, de teljes egészében mindenképpen egymással összefüggő feladatkörrel. Ezért a munka eredményeinek további sorsával foglalkozó tárcaközi bizottság számár azt javasoljuk, hogy a mobilitásközpont tartalmára vonatkozó, és a működésének értelmet adó háttérszervezési munkát csatornázza be a közlekedési szövetség létrehozását elősegítő munkák keretébe, ugyanúgy, ahogy azt a korszerű közlekedési formák kialakításával kapcsolatban is javasoltuk.

Megítélésünk szerint ezen a módon lehet elősegíteni azt, hogy a mobilitásközpont valós információs bázisra legyen képes támaszkodni, ugyanakkor ez az információs bázis egyben a térség közlekedési rendszerének fejlesztését is szolgálja. Ezzel biztosítható, hogy a mobilitásközpont ha kevésbé látványos sebességgel is, de tartós fennmaradás reményében jöhessen létre, és a folyamat egyben tanulságul szolgálhasson más további hasonló központok létrehozásához is, azaz a projekt eredményei modellszerűek lehessenek.

### *Harmadik modul*

Az ökoturizmus térségi elősegítésével foglalkozó 3. modulnak a zárókonferencián bemutatott végső formáját összefogottnak és jól egybefűzöttnek találtuk. A különböző projektek közötti kapcsolatot az a filozófia biztosítja, ami az egész témakörnek, azaz az ökológiailag vagy más okból érzékeny térségek közlekedésének a kulcsproblémája: egyes területeken nem engedhető meg és korlátozandó a nagyobb, (esetenként átmenő célú, máskor csak zavaróan nagymértékű) forgalom, míg ugyanezeket az igényeket máshol valamilyen mértékben ki kell elégíteni.

A turizmussal kapcsolatos forgalom hasonló célú megkülönböztetésére a modul bevezetett egy térbeli zónarendszert, ami a védettség szigorúságán alapszik, és ennek a zónarendszernek a függvényében zárja ki teljesen, engedi meg korlátozott mértékben, vagy enyhébb korlátokkal különböző közlekedési formákat, módokat. Ennek a keretrendszernek a felvázolása nagy mértékben elősegítette, hogy a modul projektjavaslatai összefüggő rendszerként, egymáshoz kapcsolódó, egymást feltételező megoldásokként jelenjenek meg, amelyek együttesükben valóban a térség egészére nyújtanak környezetbarát turisztikai kínálatot. Megítélésünk szerint éppen ez az átfogó keret teszi a javaslatokat modellszerűvé, térségi koncepcionális mintává, szemben az egyes külön-külön megjelenő javaslatok ötletszerű és esetleges voltával.

Ugyanakkor érdekes tapasztalata volt a zárókonferenciának, hogy éppen az összefüggő szövet megjelenése megerősítette az egyes javaslatok komolyságát, és sokkal határozottabb vitákat is váltott ki a helybeli érdekeltek körében, mint ugyanezeknek a javaslatoknak az elvi és esetlegesnek tűnő, talán kevésbé reálisnak tekintett korábbi formája. Ezért, jóllehet e modul munkáját igen részletes terepmunka, helyzetfeltárás, térségi előzetes egyeztetés vezette be, az elkészült projektjavaslatokat itt sem szabad többnek tekinteni, mint alaposan előkészített szakértői javaslatoknak, amelyekkel, most már az összefüggéseket is magyarázó koncepcionális háttérrel együtt ismét *el kell indítani egy térségi egyeztető munkát*. Ennek során – várakozásaink szerint és a zárókonferencia hozzászólásait is alapul véve – nagy valószínűséggel megőrizhetőek lesznek az átfogó alapelvek keretei, ugyanakkor ezen belül a helyi viszonyok és védettségek pontosabb ismeretében módosulhat az egyes projektjavaslatok kiterjedése, pontos helyszíne, esetleg részben a tartalma is, de mindez úgy, hogy a tervezetek összességükben közelebb kerülnek egy *széles körben elfogadott és támogatott, ezért a térségbeliek számára magukénak vallható* közös koncepcióhoz.

Megítélésünk szerint az eddigi eredményeknek egy ilyen irányban történő továbbvitele és felhasználása segítheti elő a modellszerűség érvényesülését, azaz azt, hogy az eddig elért eredmények a térségen belül tartós és fenntartható módon épüljenek be a térség életébe, ugyanakkor ez a felvázolt utómunka képes biztosítani azt is, hogy a megvalósítás menete mások számára is mintául szolgálhasson.

### *Negyedik modul*

A negyedik modul a környezetbarát közlekedést elősegítő termelési minták és hivatásforgalom kérdéskörével foglalkozik. Az itt tárgyalt kérdéseket egy menet közbeni fejlődés, és az osztrák tapasztalatok beépítése nyomán az u.n. „nulla-kibocsátású klaszter” ernyője alá rendezték a tervezők, ezáltal biztosítva a javasolt projektek számára a közös láncre történő felfűzést.

Ezzel együtt is látni kell, hogy ez a modul a leginkább példatár jellegű, hiszen távlatban nyilván nem csak egyes kiemelt és különösen környezetbarát tartalmú termelési folyamat esetében, hanem *valamennyi termelési folyamatra vonatkozóan* meg kell követelni a fenntarthatóság szempontjainak megfelelő szállítási formákat. Ennek a modulnak tehát a továbbiakban fokozatosan át kell nőnie egy környezetbarát térségi (megyei) közlekedéspolitika áruszállítással és termeléssel kapcsolatos fejezetévé. A modellszerűség itt éppen ezért nem csupán a *más térségekre* való adaptálhatóságot kell jelentse, hanem fontos eleme, hogy a *megyei közlekedés irányításával foglalkozó szakemberek* számára is modellként szolgáljon a gazdaság szereplői, a szállítás és a hivatásforgalom résztvevői és a közlekedés irányítói közötti együttműködés kialakításában. Ez egy ahhoz hasonló együttműködési folyamat kezdete, mint amit az 1. és 2. modul esetében a kollektív közlekedési módokra vonatkozóan a közlekedési szövetség testesít meg, (részben, a hivatásforgalmat illetően közvetlen átfedés is van a két ügyben) csak itt az áruszállítás szereplőinek a térségi szinten való szervezéséről van szó.

Külön megemlíthető, hogy néhány területen, így kistérségen belüli forgalomban, a kistelepülések különböző szolgáltatásokkal és árukkal való ellátásában fokozatosan célszerű lesz csökkenteni a személyszállítás és az áruszállítás közötti mai merev elválasztást, mert a racionális megoldások ezeknek az együtt kezelését is meg fogják követelni (pl. postai küldemények, gyógyszerek, egyéb apróbb iparcikkek, ruhaneműk, könyv stb. szállítása rendelésre).

Mindezek alapján a negyedik modul egy igen széleskörű közlekedéspolitikai tartalom felé nyit a továbbiakban perspektívát, és célszerűnek tartanánk, ha a modul keretében kidolgozott megoldásoknak nem csupán az egyes projektek irányában, hanem a további kutatási/policy munkák irányában való terjesztését is figyelemmel kísérné a továbbiakban a tárcaközi bizottság; ezáltal a modul modellszerűsége újabb széleskörű érvényesíthetőségének is teret szolgáltatva.

#### *Ötödik modul*

Az ötödik modul feladata a tájba illő és egyedi, térségre szabott infrastruktúra fejlesztési megoldások és korszerű járműtechnológiák figyelembevétele volt.

Ebben a modulban a „térségre szabott” fogalmának zárókonferencián lehetővé tett tisztázása megerősít bennünket abban, hogy helyes törekvés volt ebben az esetben is figyelemmel kíséreni az eltéréseket az osztrák példák közege és a hazai alkalmazások közege között. Látszólag és formálisan ugyanis hiába néz ki úgy, mintha semmilyen akadálya nem volna annak, hogy a mai ausztriai fejlesztési gyakorlatot

követve, ugyanolyan arányban a tömegközlekedésre és a kötött pályás infrastruktúrára helyezzük itthon is a súlypontot. Az alábbiakban a fenntarthatóság térbeli követelményeinek az értelmezésével próbálunk rámutatni arra, hogy kistérségi szinten mindenképpen fenntarthatósági követelmény a sűrű belső kapcsolati háló megteremtése, és egy olyan térségben, ahol az utak jelentős része burkolatlan, ez a kapcsolaterősítés esetenként közutak kiépítésével is együtt kell, hogy járjon.

A modul közös filozófiai alapjaként éppen ennek, vagyis a belső és kistérségi kapcsolatok erősítése fontosságának a hangsúlyozását tekintjük. Így ez a vezérfonal adhat iránymutatást akkor, amikor dönteni kell az egyedi fejlesztési javaslatok térségi szempontú prioritásáról, a sorrendiség kérdéséről.

A modul kidolgozói nagy gondot fordítottak arra, hogy a fenntarthatóság és a tájbailleszkedés általános szempontjai is kidolgozásra kerüljenek, ebben a vonatkozásban nem csupán modellszerűségről, de kifejezetten tankönyvi részletezettségű megalapozásról beszélhetünk, amit ugyanakkor nagy pontossággal kidolgozott egyedi fejlesztési tervek követnek. A modellszerűség szempontjából a tárcaközi bizottság további döntéseihez javasoljuk a kettő közötti szintnek, vagyis *az általános szempontoknak az egyedi tervezetek sorrendisége eldöntésekor való alkalmazhatóságának* az erősítését.

## FENNTARTHATÓSÁG

### Fenntarthatóság, mint tartalmi kérdés

A *fenntarthatóság* kifejezés a munkával kapcsolatban több értelmezésben is megjelenik. Maga a munka egésze célul tűzte ki a fenntarthatóság érvényre juttatását az érzékeny térségek közlekedési megoldásai során. Ezt a fenntarthatóságot az összefoglaló kötet a célállapotban *a társadalmi, a gazdasági és a környezeti* szempontok egyforma súllyal történő érvényre juttatásában fogalmazta meg. A konzultációk során a tartalmi kérdések között foglalkoztunk ezekkel a követelményekkel is.

Kiegészítésül itt érdemesnek tartjuk felhívni a figyelmet arra a zárókonferencián felmerült szempontra, miszerint a fenntarthatóság gyakran idézett *időbeli* követelményei mellett („kielégíteni a jelen szükségleteit, anélkül, hogy veszélyeztetnénk a jövő nemzedék esélyeit arra, hogy ők is kielégíthessék a szükségleteiket” Bruntland Jelentés 1987) fel kell vetni az *érzékeny térségekkel* kapcsolatban a fenntarthatóság *térbeli* követelményeit is. Ez egyrészt igen hasonló az időbeli idézett megfontoláshoz (azaz kielégíteni a *térségben élők* szükségleteit, anélkül, hogy veszélyeztetnénk *mások* esélyeit arra, hogy ők is kielégíthessék a szükségleteiket) valamint egy ehhez kapcsolódó inverz követelmény arra az esetre, ha *mások* nem tartanak be ezt a követelményt (megvédeni a térségben élők esélyeit akkor, amikor *mások* nincsenek tekintettel erre). Az utóbbi, önvédelmi követelménynek fontos eleme, hogy a térség

rendelkezzen belső struktúrával, és érzelmi, identitási egységként határozza meg saját magát. Ehhez nélkülözhetetlen hozzájárulást jelentenek a térség belső kapcsolatrendszerei, (termelési, szolgáltatási, társadalmi stb. kapcsolatok) amelyek nem képzelhetők el a térség belső fizikai kapcsolatai (közlekedési pályái) létezése nélkül. Ezért a térségi fenntarthatóság elemének és elősegítőjének tekintjük a térségi belső kapcsolatrendszerek létét: és ezért helyes törekvésnek tartjuk, hogy ahol ezek a kapcsolatok szegényesek, (akár korábbi határok vagy korábbi határövezetek, határsávok miatt voltak elhanyagolva, akár azért, mert a belső fejlesztésekre nem jutott figyelem) ott esetenként fejlesztéssel, hiányzó kapcsolati elemek kiépítésével is hozzá kell járulni a térség fenntarthatóságának javításához.

### **Az elért eredmények “fenntarthatósága”**

Az értékelő bizottságra vonatkozó feladatkiírásban a *fenntarthatóság* szó egy másik értelemben jelenik meg, amennyiben a *modellszerűség* (más számára való átvethetőség) mellett a térségben javasolt *intézkedések hatásának a fennmaradásáról, tartósságáról* is gondoskodni kell, illetve erre vonatkozóan is értékelni kell a munkát.

Egy intézkedés vagy megvalósuló beruházás hatásának tartósságát a tervezés időszakában annyiban lehet biztosítani, amennyiben a tervezők alapos és gondos munkát végezve, a körülményeket kellőképpen számításbavéve látják el a feladatukat. Ebben a tekintetben az értékelési szempontok igen közel vannak a modellszerűséggel kapcsolatban elmondottakhoz: a tartós siker biztosítékát abban látjuk, hogy az intézkedések minél kevésbé eseti, esetleges jellegűek (magukban mérlegelhetőek) legyenek és minél inkább csomagot, összefüggő intézkedési láncolatot alkossanak.

A munka során ezt elsősorban azzal volt módjukban a tervezőknek elősegíteni, ha az egyes modulok célját világosan sikerült meghatározni, és összefüggésbe hozni ezzel a javasolt projekteket. Megítélésünk szerint a munkájukban a tervezők erre egyre inkább figyeltek és a munka ebből a szempontból is eredményesnek tekinthető. Ugyanakkor **a dokumentumokkal tovább foglalkozó Tárcaközi Bizottságnak fontos feladata, hogy ezt a gondolati egységet tovább ápolja, fenntartsa**, és olyan esetekben is, amikor a megvalósításhoz adott forrásból egyetlen projektre sikerül megteremteni a feltételeket, **hangsúlyozza a kérdéskör egészének a kontextusát**, a célok összefüggését, a hátralévő feladatok fontosságát.

Javasoljuk, hogy valamennyi modul kidolgozói modulonként is, valamint az összefoglaló kötet is jelenjen meg cikk formájában, mert ezzel biztosítható, hogy egy szélesebb szakmai közvélemény is tudomást szerezzen a munka létéről, az eredményekről és a törekvésekről. A modulokat bemutató cikkek is tartalmazzanak egy rövid bevezető részt, ami egy-másfél oldalon ismerteti a munka egészét és megemlíti a többi modult is. Olyan hazai szakmai folyóiratokban való megjelenésre gondoltunk, mint a Falu Város Régió, a Tér és Társadalom, a Közlekedéstudományi Szemle, a Városi Közlekedés, a Közúti és Mélyépítési Szemle, Európa 2002, Európai Tükör

stb. Ilyen módon a munka eredményei különböző és többféle szakmai kört érhetnek el, továbbá maguk az időben elhúzódó megjelenések még egy bő évig időről időre újra ráirányíthatják a figyelmet a munka összefüggéseire.

Korábban javasoltuk, hogy az általunk meta-tanulságoknak nevezett kérdésekről, vagyis a projektszintű továbblépés hazai intézményi nehézségeiről, jelenlegi akadályairól is készüljön egy hasonló tanulság-összefoglaló szakmai anyag. Ezzel már nem a modulok készítőit kellene terhelni, hanem a munkát irányító tárcaközi bizottság feladatává kellene ezt tenni, egyben első lépéseként annak a további munkának, amelyben ez a bizottság kiegészül a megvalósításban szerepet játszó, de jelenleg magukat nem képviseltető főhatóságok és intézmények képviselőivel (pl. a MEH-ből most kiváló Területfejlesztési Hivatal, a régió Fejlesztési Tanácsa és Ügynöksége, a megye stb.)

*Budapest, 2003. október 10.*



## TARTALOMJEGYZÉK

**MEGJEGYZÉSEK**

**„AZ OSZTRÁK-MAGYAR FERTŐ-TÉRSÉG FENNTARTHATÓ  
KÖZLEKEDÉSE” C. MEGVALÓSÍTHATÓSÁGI TANULMÁNY  
MUNKAKÖZI ÖSSZEFOGLALÓ KÖTETEIRŐL  
ÉS AZ ÉRTÉKELŐ BIZOTTSÁG ZÁRÓJELENTÉSÉHEZ**

<b>ÖSSZEFOGLALÓ KÖTET .....</b>	<b>1</b>
Vezetői összefoglaló és 1-4 fejezetek (1-12. oldalak)	1
Az egyes modulok tartalma és tevékenységei (13-24 oldalak) és értelemszerűen a kapcsolódó projektek is (25-76 oldalakról)	2
Záró megjegyzés	8
<b>MODULONKÉNTI KÖTETEK .....</b>	<b>9</b>
Első modul	9
Második modul	10
Harmadik modul	11
Negyedik modul	11
Ötödik modul	12
Záró megjegyzés	12
<b>ÉRTÉKELŐ BIZOTTSÁGI ZÁRÓJELENTÉS .....</b>	<b>13</b>
<b>FELADAT .....</b>	<b>13</b>
<b>MODELLÉRTÉKŰSÉG.....</b>	<b>13</b>
Módszertani kérdések	13
Tartalmi kérdések	15
A modellszerűség értékelése modulonként	16
<i>Első modul</i>	16
<i>Második modul</i>	17
<i>Harmadik modul</i>	18
<i>Negyedik modul</i>	18
<i>Ötödik modul</i>	19
<b>FENNTARTHATÓSÁG.....</b>	<b>20</b>
Fenntarthatóság, mint tartalmi kérdés	20
Az elért eredmények “fenntarthatósága”	21