

A FŐVÁROSI AGGLOMERÁCIÓ FENNTARTHATÓ KÖZLEKEDÉSI KONCEPCIÓJA FELÉ

Fleischer Tamás

BEVEZETÉS

A fővárosi agglomeráció fenntartható közlekedésére¹ vonatkozó koncepciót elkezdhetnénk úgy is megalapozni, hogy a közlekedés fenntarthatóságának elvi követelményeiről, a térség közlekedési szerepéről és a világban tapasztalható környezettudatos megoldásokról, példákról beszéljünk; azaz *közlekedési* elvekről és *közlekedési* megoldásokról. Azonban a környezetbarát közlekedési megoldások jórésze ismert, a közlekedéstervezők ezeknek a példáknak a tudatában vannak, – annak, hogy ezekből a korszerű szempontokból kevés dolog jut nálunk érvényre nem ismerethiány az oka. Nem egyes közlekedési megoldásokat kell esetleges módon átvenni, hanem arra lenne szükség, hogy a fenntarthatóság általános elveiből logikusan és összefüggően vezessük le azokat a szempontokat, amelyek hiányában nem is lehet megalapozott a választásunk a létező közlekedési megoldások között

Ezért inkább azt az utat választottuk, hogy azokra a *hatásösszefüggésekre* koncentrálunk, amelyek révén a közlekedési megoldások a fenntarthatóság általános követelményeit elő tudják segíteni. Három fő kérdés köré csoportosítjuk a mondanivalónkat. A *fenntarthatóság térbeli követelményei* leírásával rámutatunk arra, hogy a térségi adaptálódási képesség elősegítésének egyik kulcskérdése a helyi kapcsolatok gazdagsága és megfelelő struktúrája. A *kistérségi kapcsolatok iránti mai igényeket* megalapozzák olyan trendek, amelyeket a társadalom, a gazdaság, a környezetvéde-

¹ A szerzőnek a Független Ökológiai Központ és a Phare-Access által szervezett „Világváros vagy világváros” önkormányzati képzés keretében tartott hasonló című előadása ismertetése. Megjelent az Építési Piac 2004/8 (októberi) számában.

lem, a hálózatokkal kapcsolatos felismerések és az infotechnológia területén ismerhetünk fel. A közlekedés térségi fejlesztése akkor lesz megfelelő, ha képes kiszolgálni a fentebb említett kapcsolati igényeket. Ennek alapján fogalmazunk meg *szervezeti, intézményrendszerbeli és közlekedésszervezési irányelveket* a fővárosi agglomeráció térségének fenntartható közlekedésére. Konceptcionális kereteket, megvalósítandó célrendszert vázolunk tehát fel; – a hagyományos értelemben vett közlekedéstervezés sok tekintetben ott kezdődik, ahol a leírás végétér.

A FENNTARTHATÓSÁG TÉRBELI KÖVETELMÉNYEI

A fenntarthatóság definiálásaként leggyakrabban az ENSZ 1987-es „Közös Jövönk” jelentését idézzük²: a fenntartható fejlődés „olyan fejlődés, amely kielégíti a jelen igényeit, anélkül, hogy veszélyeztetné az eljövendő generációk képességét arra, hogy ők is kielégíthessék az igényeiket”. Ez a meghatározás időbeli összefüggésre koncentrálnak, és úgy is összefoglalhatjuk, mint az *intergenerációs szolidaritás* követelményét.

Amikor a *térségi fenntarthatóságról* beszélünk, fontos, hogy az időbeli összefüggés mellett a térbelit is szem előtt tartsuk, és megfogalmazzuk a fenntarthatóság generáción belüli feltételeit is. Ennek egyik eleme az időbeli mintájára a térbeli, vagy intra-generációs szolidaritás („olyan fejlődés, amely kielégíti a *térségben élők* igényeit, anélkül, hogy veszélyeztetné a *máshol élők* képességét arra, hogy ők is kielégíthessék az igényeiket”). Itt azonban nem állhatunk meg, mert szemben az időbelivel, a térbeli összefüggés *kétirányú*: mi szolidárisak lehetünk másokkal, ám ez nem elég, arra is szükség van, hogy *mások életmódja se rombolja a mi életlehetőségeinket*. Legyenek ők is szolidárisak – kívánhatjuk; de még ez sem elég, fel kell készülni arra az esetre is, ha ez nem következik be: akkor is *meg kell tudni védeni* saját térségünk fenntarthatóságát.

A térségi önvédelem kapcsán Manuel Castells³ vezetett be két kulcsfogalmat: a *helyek terét* és az *áramlások terét*. A *helyek tere* a bennünket körülvevő fizikai tér, amihez az identitásunk kapcsolódik, az *áramlások tere* viszont egy erőtér: a helyek terét kívülről érő különböző áramlatok világa. Castells szerint a helyek tere védelemre szorul az áramlások terével szemben: a „hely” fenntartásának kulcskérdése az, hogy meg tudjuk őrizni a helyet felépítő struktúrákat, azt ne engedjük szétrombolódni. Itt azonban nem valamiféle változatlanlanságról van szó, csak arról, hogy a változások üteme ne bomlassza fel a meglévő struktúrákat, ne szüntesse meg a hely önazo-

² Közös jövőnk (1987) /másképpen az u.n. Bruntland-jelentés/ UN World Commission on Environment and Development, Oxford/New York.

³ Castells, Manuel (1996) The Rise of the Network Society. The Information Age: Economy, Society and Culture Volume I. Blackwell.

nosságát. Az ezzel kapcsolatos mérlegelés döntő fontosságú eleme kell legyen minden térbeli fejlesztéssel és megőréssel kapcsolatos dilemmának. Most egy szűkebb tartománnyal, a kapcsolatok világával akarunk foglalkozni.

Egy térséghez viszonyítva négyféle kapcsolatot különböztethetünk meg. A térségen belüli pontok összekapcsolását *feltáró kapcsolatnak* neveztük, a térségen kívüli és azon belüli pontok kapcsolatát *megközelítésnek*; ezen túlmenően létrejöhet két, a térségen kívül eső pont összekötése úgy, hogy az érinti a térséget (*átszelés*) vagy úgy, hogy nem érinti (*elkerülés*). A négyféle kapcsolati fajtából csak egy, a *feltáró* kapcsolat az, amelyik a térség belső struktúráit erősíti (a *helyek terét*) a másik három viszont az *áramlások terének* a pályáit alkotja. A helyek tere védelméről a kapcsolatokra vetítve úgy gondoskodhatunk, ha *a belső kapcsolatok fejlesztésében lépést tartunk a külső kapcsolatok fejlődésével*.

A belső, vagy feltáró kapcsolatokkal szemben két követelményt támasztunk annak érdekében, hogy azok a mai igényeknek megfelelő struktúra hordozói lehessenek. Az első, hogy *létezzenek* a belső kapcsolatok, a térséget hálózza be sűrű kapcsolatrendszer. A második követelmény, hogy a kapcsolatrendszer *mintázata* a térségen belüli *sokpólusú, kiegyenlített fejlődést* segítse elő, ne az egyközpontú hierarchiát.

A TÉRSÉGI KÖZLEKEDÉS IRÁNTI IGÉNYEK VÁLTOZÁSAI

A fenntarthatóság különböző pillérei, így a társadalom, a gazdaság, a környezet; továbbá a hálózatok és a technológia területéről vett példákkal támasztjuk alá azt az állításunkat, hogy napjainkban felértékelődik a kistérségek szerepe, és növekszik az igény egy sokpólusú tér kialakulására, amit sokirányú belső kapcsolatrendszerek képesek kiszolgálni.

Társadalmi vonatkozásban a korábban monofunkciós városkörnyéki települések egyre inkább sokfunkciós és egymással sokoldalú kapcsolatban álló hálózatokká kezdenek átváltozni. Az uniós folyamatok során is – a deklarációk szintjén mindenképpen – felértékelődik a regionális és térségi szemlélet, megerősítést kap a többszintű kormányzás ideája.

A sokirányú helyi kapcsolatok fontosságát jelzik a korszerű *gazdaság* fejlődésének olyan tendenciái is, mint az termelők-szolgáltatók egymáshoz közel telepedése (*agglomerálódása*) illetve a *helyi klaszterek* képződése.

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. A szétfolyó települési szövet tovább növeli a közlekedési igényeket, miközben környezeti szempontból éppen a kibocsátások csökkentése, a területfoglalás mérséklése, az élővilág védelme válna szükségessé, ami sok esetben az összes közlekedési mennyi-

ség mérséklése nélkül nem is teljesíthető. Az a paradox helyzet alakult ki, hogy éppen az olcsó közlekedés által létrehozott területfelhasználási mintázatok vezetnek további közlekedési igényekhez, ezért a folyamatot csak egy ellentétes irányú beavatkozással, a sűrűn és tömegesen látogatott célpontok egy részének közelebb telepítése révén lehet visszafordítani.

Elsősorban 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 jövőbeli életlehetőségeiket.

A fenntartható közlekedési tennivalók átgondolásához negyedik és ötödik pillérként számításba kell venni a hálózatokkal és a technológiával kapcsolatos trendeket is. A hálózatokkal kapcsolatban nem annyira új folyamatokról, mint inkább új felismerésekről van szó, ami egy szélesebb keretbe helyezi a hálózattal kapcsolatos korábbi ismereteket. A természetben és a társadalomban egyaránt nagyon hatékonyan bizonyuló, természetes módon fejlődő, u.n. kis-világ hálózatok⁴ többnyire nem rács jellegűek, hanem sajátos architektúrát alkotnak, sűrűn behálózott lokális góccokból állnak, amit a góccokat összekapcsoló esetleges távolsági kapcsolatok egészítenek ki. Ez a szerveződés lehetővé teszi, hogy viszonylag kevés áttétellel ('hat kézfogással') igen távoli pontok között is kapcsolat létesülhessen, ami a közlekedésre lefordítva úgy interpretálható, hogy az algoritmus alkalmas a viszonylag kevés átszállást igénylő globális közlekedés hálózati architektúrájának a kialakítására. Ma még nyitott kérdés, hogy a tapasztalatok milyen mértékben vihetők át a kistérségi hálózatok szervezésére.

Az ötödik pillért a közlekedési megoldásoknak az átrendeződése képezi, amit az infokommunikációs technológiának a közlekedési alkalmazásai tesznek elérhetővé. A közlekedés mindig élvonala volt a technológia megújulásának. Talán leginkább közvetlen a kapcsolat az ipari forradalom idején volt, amikor előbb a gőzhajó, majd a vasút révén maga a közlekedés képviselte a technológiai fejlesztés húzóágazatát. Ma ez nyilvánvalóan nincs így, a mai műszaki fejlődésben a kommunikációs technológia tölt be egy hasonló szerepet. Ugyanakkor fontos tapasztalat, hogy azok az ágazatok képesek megújulni és a fejlődés élvonalában maradni, amelyek át tudják venni, magukba képesek fogadni az infokommunikáció friss eredményeit.

Míg a távolsági közlekedés, az autópálya, a nagysebességű vasút elsősorban közlekedési hardver technológiai fejlesztésben alkalmazza a legújabb műszaki lehetőségeket, addig a településen belüli és kistérségi közlekedés problémáit főként szervezé-

⁴ Barabási, Albert-László (2003) Behálózva. A hálózatok új tudománya. Magyar Könyvklub, Budapest.

si és szabályozási szinten lehet lényegesen javítani. Olyan problémák merülnek itt fel, amelyeket a *gyorsabb, erősebb, nagyobb* (jármű, motor, út) segítségével, vagy *több közlekedéssel* nem sikerült megoldani: sőt éppen az ilyen irányú fejlődés hozta létre az új problémákat. A szuburbanizálódó élettér fenntarthatóvá tétele ma azt igényli, hogy a közlekedés *technológiája* után a közlekedés *szervezési és szabályozási* oldala is megfelelő mértékben korszerűsödjön.

KÖZLEKEDÉSI IRÁNYELVEK MEGFOGALMAZÁSA A FŐVÁROSI AGGLOMERÁCIÓRA ÉS KISTÉRSÉGEIRE

A fővárosi agglomeráció speciális problémái

A korábban ismertetett, térbeli fenntarthatóságra és térbeli önvédelemre vonatkozó megfontolások a térség fenntartható fejlesztésére vonatkozó forgatókönyv megalkotásakor is a gondolati keretet képezte⁵. Az agglomerációt/Pest megyét, mint a *helyek terét* értelmezve lehet megfogalmazni azt a struktúrát, rendet, kultúrát, ami az ott élők számára megőrzendő és fenntartandó; és ehhez képest értelmezhető az áramlások tere, ezen belül azok a külső hatások, amelyek a megőrizni kívánt helyi struktúrák fennmaradását veszélyeztethetik.

A kiemelendő problémapontok közé tartozik a főváros–megye viszony. A térségi struktúra egyik alapkérdésének ítéljük azt, hogy mit tekintenek az itt lakók 'hely'-nek: ebben helyet kap-e a főváros és a megye együttese, vagy ellenkezőleg, a másikkal, mint 'külső' hatásra tekintenek-e. A fenntarthatósági forgatókönyv abból indult ki, hogy *Pest megye belső értékei, amelyeket meg kell védeni, nem függetlenek a főváros közelségétől*. Ahhoz, hogy ezeket az értékeit a megye megvédje, éppen, hogy a *fővárossal való partnerségben* kell felkészültebbé válnia a jelenleginél. A témakörök nagyrészt adottak, hívószavakkal Természet, Vízforrás, Munkaerő, Lakóhely, Telephely, Élelmiszer-forrás, Hétvége, Pihenés, Lerakóhely, Tisztítóház stb. Közös érdek, hogy a fenti fogalmak mentén kibontható folyamatok lineáris, egyirányú áramok helyett zárt, teljes ciklusában figyelembevett körfolyamatokként legyenek kezelve, rendszerösszefüggésükben, és a teljes érdeklánc világos áttekintésével. Ebben a fel-fogásban tehát *a főváros és térsége együtt alkotja a térbelileg folytonos és sokdimenziós kapcsolatrendszerrel átszőtt 'helyek terét'*, ahol komplex együttműködési rendszer kiépítésére van szükség.

⁵ A szerző Tombácz Endrével dolgozta ki 2001-2003 között Pest Megye fenntartható fejlődésének forgatókönyvét egy a megyei önkormányzat megbízásából készített Struktúratervezési keretében. Pest Megye Struktúraterve (2003) Szerkesztők: Gauder Péter és Schuchmann Péter. Pest Megyei Önkormányzati Hivatala.

A fenntartható fejlesztéspolitika egyik kulcseleme a belső kapcsolatrendszer kiteljesítése, ami a térségen belül a feltételek kiegyenlítésére, a hierarchikus viszonyok tompítására koncentrál. A forgatókönyv másik fontos térbeli törekvése az éles térbeli határvonalak oldása, tompítása, éles váltások helyett fokozatos kis lépcsők kialakításának az elősegítése. Minden olyan folyamat, amelyik funkcionális egységeket térben szegregál, ellene dolgozik ennek a törekvésnek. A szegregálódás bizonyos tényeit kényszerűen tudomásul kell venni, de nem lehet a térségi beavatkozás feladata a szegregálódás elősegítése, az erre való ösztönzés.

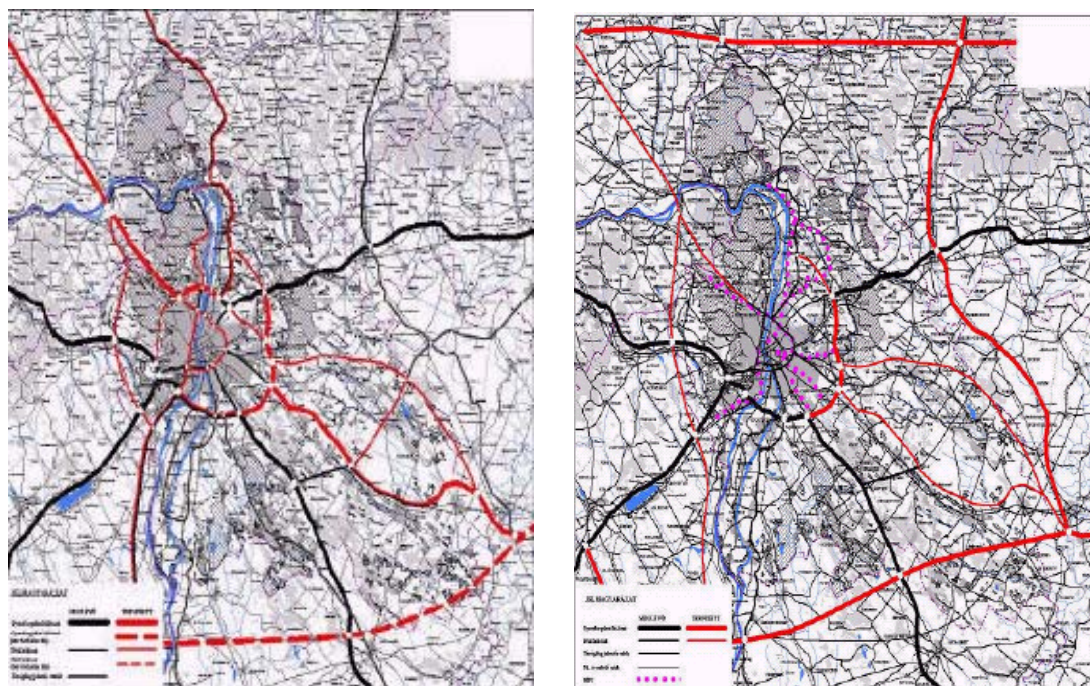
Komplex volta miatt, továbbá a jelenlegi folyamatok dinamikája miatt is kiemelendő kérdéskör a területhasználatnak az a formája, amelyik *zöldterületek beépítéseként* foglalható össze. Olyan pozitív tradicionális értékek, mint a viszonylag *kompakt települési beépítés* és az *összefüggő zöld ékek és sávok megléte* ebben a térségben a legutóbbi időkig fennmaradtak. Fennmaradásukban szerepet játszott, hogy a társadalomnak egy igen jelentős része számára a tömegközlekedés jelentette a mobilitás egyetlen lehetséges formáját, márpedig *a tömegközlekedés nem folytonos, hanem jellegzetesen pontszerű kiszolgálást tesz csupán lehetővé*, és akadályozza azt, hogy a sűrűn látogatott lakó és munkahelyi funkciók túl távol kerüljenek a települések megállóval ellátott belső részétől. A tömegközlekedés használata továbbra is elősegítené a települések belső részének a prosperitását, fejlődését. Ehhez azonban *egy vonzó és kényelmes tömegközlekedésre van szükség. A településfejlődés és a közlekedésfejlődés közös rendszerként történő átgondolása képez kulcsot a források egy lehetséges ésszerűbb használatához.*

A fővárosi agglomeráció fenntartható közlekedési struktúráira vonatkozó irányelvek megalapozása

A térség kifelé irányuló szerepkörével kapcsolatban le kell szögezni, hogy a lokális fenntarthatósági törekvések érvényesülésének nem feltétele, hogy a magyar főváros regionális dominanciára, minden áron központi szerepkörre, a közép-európai térségből való kiemelkedésre törekedjen. Éppen ellenkezőleg, *a nagyobb régió egészének az erejét és stabilitását éppen azzal lehetne fokozni, ha az együttműködésben, „összehuzalozva” tudna fejlettebbé válni.* A térségi adaptációs készség javítására kell nagyobb erőfeszítéseket tenni, nem pedig arra, hogy a meglévő jó pozíciókat további tengelyeknek a fővárosba nyalábolásával még előnyösebbé fokozzuk. Ezzel szemben jelenleg túlzott hangsúlyt kap az a törekvés, amelyik az agglomerációt a főváros irányába további autópályákkal kíváná áttörni (M2, M4, M6, M10), miközben mindez kifejezetten ellene dolgozik a térség jobb élhetőségének, életminőségének.

A fenntartható térségi forgatókönyv azt a célt kívánja elősegíteni, hogy *lehetőség szerint ne szeparálódjanak és koncentrálódjanak a térségen belül az előnyös, illetve a hátrányos funkciók, hanem éppen ellenkezőleg, ezek minél változatosabb térbeli mintázatot nyújtsanak.* Vannak olyan funkciók, amelyek ipari méretű fizikai koncent-

rációval végezhető csak hatékonyan, ezek természetesen jobban el fognak különülni (pl. a logisztikai funkciók egy része). Az azonban egyáltalán nem cél, hogy az élet szerveződése is hasonló egyszerűsítő sémát kövessen a térségen belül. A nagytérségi, régióközi kapcsolatoknak racionálisnak és a térség kiszolgálására alkalmasnak kell lenniük, de ezeknek a tengelyeknek *keretezniük kell a helyi teret* és nem felbomlasztani vagy helyettesíteni a helyi kapcsolatok rendszerét.



Forrás: Pest Megye Struktúraterve 2003

6. ábra. (a) A jelenlegi tervek a fővárosba érkező négy autópályát további négy sugárirányú gyorsforgalmi kapcsolattal kívánják kiegészíteni (M2, M4, M6, S10). (b) A fenntartható forgatókönyv újabb sugárirányú gyorsforgalmi utak helyett a térség peremén vinné el az átmenő forgalom tengelyeit

A leírt elvek alapján a fővárosi agglomeráció térségében a közlekedés szerkezeti fejlesztésére a következő irányelvek állapíthatók meg:

- a sugárirányú térségi kapcsolatok gerincét sűrűn közlekedő, igényes elővárosi vasúti rendszernek kell ellátnia,
- a távolsági átmenő közúti forgalom számára a régiót érintő, de a nagyforgalmú belső térséget elkerülő nyomvonalakat kell kijelölni, illeszkedve az országos léptékű rácsszerkezet követelményeihez (Székesfehérvár–Dunaújváros–Cegléd K-Ny tengely, ill. Komárom–Székesfehérvár és Salgótarján–Kecskemét É-D tengelyek),
- az agglomeráción belül is a rácsszerkezet irányait kell megerősíteni: a Zsámbéki-medence ill. Gödöllő térségében kialakuló É-D tengelyek tulaj-

donképpen átveszik a korábban az M0-nak szánt harántoló szerepet. (A 60-as években az M0 tervezett helye még a Hungária körút volt, azóta a nyomvonal fokozatosan csúszik kifelé, ma már a megépült részek sem a jelenlegi helyükön épülnének meg.),

- az agglomeráció településeinek egymás közötti célforgalmát döntően a jól karbantartott és sűrű közúti alsóbbrendű úthálózatnak kell viselnie. Ez egyrészt javítja a belső kapcsolatokat, másrészt tehermentesíti az országos távolsági forgalmat hordozó főutakat,
- a térségben mind az alsóbbrendű utaknak, mind a főutaknak külön-külön végigjárható – egymással természetesen kapcsolatokat is biztosító – hálózatokat kell képezniük.

A közlekedés intézményi követelményei

A térségre vonatkozó átfogó közlekedési struktúra szakmai megalapozása mellett elengedhetetlen további feladat a tervezetek megvalósítása érdekében tevékenykedő *intézményi struktúra* felállítása. Ennek hiányában összehangolt végrehajtás helyett rendre ötletszerűen vagy parciális érdekek szerint előkerülő, az átfogó struktúrába nem illeszkedő projektek kerülnek megvalósításra.

Negatív példaként utalhatunk arra a második évtizede tartó tehetetlenkedésre is, ami a térségben a közlekedési szövetség felállítása körül zajlik. Jelenleg a vita főleg azon folyik, hogy milyen kompenzáció illeti a vállalatokat a mai rendszerben adott támogatásoknak és árkiegészítéseknek a csökkenéséért. Vagyis az állam és az önkormányzatok tartják fenn adópénzekből azt a jelenlegi szisztémát, ami a rendszer megváltozásának az akadályát képezi, mert ellenérdekeltté teszi a vállalatokat a változásban. Ha ugyanezeknek a pénzeknek az odaítélési feltételét képeznék a szövetség terén történő előrelépés, akkor a kérdésnek már régen meg kellett volna oldódnia.

Pedig a közlekedési szövetség lehetne az alapja annak az intézménynek, amelyik fokozatosan képes lenne átlátni és befolyásolni az agglomeráció teljes területére kiterjedő közlekedési kérdéseket. A Szövetség ugyanis nem csupán a közlekedési vállalatok közös szervezete, hanem a fenntartók (állam és önkormányzatok) valamint az utasok (egyének és közületek) szervezeteit is tömöríti, és ezáltal a társadalmi elvárások és a műszaki-gazdasági lehetőségek között kialakítható kompromisszumok létrehozásának ideális helyszínévé válhat. A Szövetség fokozatosan bővülő feladatkörök koordinációját végezheti: tarifaszövetség, közös menetrend közzététele, menetrendi koordináció, állomási tájékoztatás, állomási parkolás, esetleg idegenforgalmi tájékoztatás stb. Ha e kérdésben kiérlelődik a térségi szövetség döntéshozatali rendje, az a továbbiakban alapul szolgálhat más térségi közlekedési feladatok (áruszállítás, közúti szabályozás, térségi parkolási rendszer stb.) megoldásához is.

Az intelligens, fenntartható térségi közlekedési rendszer néhány jellemzője

Az agglomerációs közlekedés jövőjét úgy is megfogalmazhatjuk, hogy a mai városokat jellemző, vagy azt megközelítő kapcsolatgazdagságot kell kialakítani térségi szinten, de úgy, hogy közben nem exportálhatjuk a térségre a természetet sok tekintetben felváltó, eltakaró, mindent leburkoló mai urbánus mintázatot. Ennek a célnak a szolgálatába kell állítani a mai technológia lehetőségeit.

A korszerű megoldások ismeretében összefüggésében kell végiggondolni a kollektív közlekedési formák térségi rendszerét. Itt általános kistérségi elveket mutatunk be, amelyeknek a konkrét térbeli alkalmazása már a *közlekedési szövetség keretében* létrejövő intézmény feladata kell legyen.

- (1) A fenntartható kistérségi/helyi hálózat maga is kétszintű: alapegysége a *vegyesfunkciós, gyalogostávolságokon alapuló mikrotér*, (a legkisebb települések, nagyobb települések esetén egy-egy megállóhely szűkebb körzete, szomszédsági egység). Alapja a legfontosabb napi szolgáltatások olyan megszervezése, hogy azok e mikrotér elhagyása nélkül is elérhetők legyenek.
- (2) Közlekedési-logisztikai feladat is e szervezés azon települések esetén, amelyek lakosságára, vásárlóereje csak egy töredék boltot, gyógyszertárat, postát, stb. képes eltartani, ezért a kistérségi szinten való szervezés elkerülhetetlen. Az alacsony forgalmú térségekben egyre inkább fel kell oldani a személyszállítás és az áruterítés merev elkülönítését, olyan *kistérségi diszpécserközpont* létrehozásával, amelynek fő feladata a jelentkező térségi utazási/szállítási igények és a rendelkezésre álló jármű(vek) útvonalának folyamatos összehangolása.
- (3) A nap egy részében menetrendszerű közlekedéssel ellátott agglomerációs településekben is mérlegelendő az alacsonyforgalmú térségeket jellemző megoldás terjesztése *kisforgalmú napszakokban*.
- (4) A *menetrendszerű helyi közlekedés tartományát* is jelentős mértékben megnöveli, ha az ellátást nem kizárólag országosan egységesített nagy buszokkal és országos vállalat keretei között szervezik meg, hanem a helyben elérhető szállítási formákra is alapozva, így a helyi taxi fuvarozóval és a falugondnokokkal is elszámolási kapcsolatba kerülve.

ÖSSZEFOGLALÓ

Míg korábban egy-egy település, napjainkban egyre inkább egy kistérség, egy város és környéke, vagy az agglomerációs térség egésze válik a sokoldalú kapcsolatrendszer egységévé. Az átalakulás során az elsősorban sugaras kapcsolatra szervezett korábbi térségi struktúráknak át kell alakulniuk a térségen belüli lehetséges kapcsolatok sokaságát kiszolgálni képes hálózati térré.

A fővárosi agglomeráció konkrét viszonyaiból kiindulva olyan alapelvek rögzítéséig jutottunk el, mint az egypólusú centralizált viszonyok oldása, a többpólusú szerkezet (rács-struktúra) irányában való átalakulás szükségessége, kiegyensúlyozott partnerkapcsolatok elősegítése, sűrű helyi hálózatok biztosítása, vonzó és integrált helyi, elővárosi és településközi kollektív közlekedés létrehozása, az átmenő forgalom számára kevésbé zavaró harántirányú tengelyek kijelölése a térség peremén, a kompakt települési belterületi struktúrák megőrzése és az életminőség javulásának előtérbe állítása. Az alapelvek érvényesítésében kulcsszerepe van a térségi intézményhálózatnak, konkrétan a közlekedési szövetség létrehozásának és a korszerű információs technológia által lehetővé tett szolgáltatási és szervezési lehetőségek kiaknázásának.

Budapest, 2004. február 20.