

EGY INTELLIGENS KOLLEKTÍV KÖZLEKEDÉSI MÓD KIHÍVÁSA¹²

(MAGYAR KÖZLEKEDÉSPOLITIKA KÖRNYEZETORIENTÁLT ÉRTÉKRENDEN)

Fleischer Tamás³

1. A HIVATALOS MAGYAR KÖZLEKEDÉSPOLITIKA

- Két éve készül, mintegy nyolcvan különböző szakember bevonásával egy magyar közlekedéspolitikai koncepció. Várhatóan a közeljövőben kerül a parlament elé jóváhagyásra.
- Ez a közlekedéspolitika az ország számára felvázolt öt lehetséges politikai-gazdasági jövőkép közül egyet, az *Európához való sikeres csatlakozást* tekintti kiindulásnak, és ehhez mozgósítja a közlekedési eszköztárat.
- A hivatalos verzió kidolgozásával párhuzamosan felmerült a Közlekedési Minisztérium részéről egy, a környezeti prioritásokat előtérbe helyező változat kidolgozásának a szükségessége is. A továbbiakban erről a változatról lesz szó, itt természetesen csak néhány, a konferencia témájába eső gondolatot emelve ki a dokumentum ismertetéséből.

¹ Előadás az OECD és az ECMT (Európai Közlekedési Miniszterek Konferenciája) által “Transport and Environment in Central and Eastern European Cities” címmel 1995 június 28-30-a között Bukarestben szervezett munkaértekezleten

² Megjelent: F. T.: *Integrált válaszkíséret a közlekedéssel szemben támasztott kihívásokra.* (Magyar közlekedéspolitikai koncepció környezetorientált értékrendben. III. rész). Közlekedéstudományi Szemle, XLV.(1995) 12. szám (december) pp.425-431

³ MTA Világgazdasági Kutató Intézet Budapest 1124 Kálló esperes u. 15.

2. KÖRNYEZETORIENTÁLT KÖZLEKEDÉSPOLITIKA⁴

- Szükségessége 1994 májusa előtt KHVM kezdeményezésre merült fel.
- Célja: a “hivatalos” közlekedéspolitikában megfogalmazott lehetséges jövő-alternatívák közül egynek, a *környezetorientált fejlődésnek* mint értékprioritásnak a középpontba állítása

3. MIBEN TÉR EL A “HIVATALOS” KÖZLEKEDÉSPOLITIKÁTÓL?

- eltérő értékprioritások (*környezetorientáció*)
- nagyobb történelmi nekifutást tartottunk indokoltnak a hosszú távú előrelátás érdekében, (*struktúrák, hálózatok szerepe*)
- a döntéshozói/közlekedéstervezői gondolkodás mai helyzetének értékelését is a helyzetértékelés részének tekintettük, (*szembesülés a mítoszokkal: ld. külön keretben*)
- a közlekedéspolitika, mint *termék* helyett a közlekedéspolitika megalkotásának *társadalmi folyamatát* kívántuk a középpontba állítani (*szakmai viták bővülő körökben*)

4. A KÖZLEKEDÉS DIMENZIÓI

A környezetorientált közlekedéspolitika prioritásainak a meg-alapozása érdekében a közlekedési jelenségeket különböző *dimenziók* mentén vizsgáltuk. A főbb dimenziók a *területi struktúrát, az időtáv-beli meghatározottságot, a szolgáltatás tárgyát és a kiszolgálás közlekedési módját, tömegességét* érintik, azaz rendre a következők:

- A közlekedés **helyi/országos-regionális/nemzetközi** szintjei,
- a **cél-/tranzit** forgalom megkülönböztetése,
- az **áruszállítás/személyszállítás** dimenzió,
- az **egyéni/tömeges** közlekedés megkülönböztetése,
- a **hálózat/jármű/forgalom** szintjei, - és mindezek elemzése után vezethető le a hagyományos alágazati felosztás, azaz

⁴ Magyar közlekedéspolitikai koncepció környezetorientált értékrendben. ‘Első nekifutás’ Témafelelős a Magyar Közlekedési Klub részéről Lukács András, szakmai koordinátor Fleischer Tamás. Magyar Közlekedési Klub, Budapest, 1994 november 15. 142 oldal, (250 oldalas alátámasztó tanulmány-kötettel).

a **vizi-/vasúti-/közúti-/légi** közlekedési módok szerepe egy **intermodális** megoldás keretein belül

A HAGYOMÁNYOS KÖZLEKEDÉSTERVEZÉS MITOSZAI

- 1 A mobilitás mítosza.
- 2 Az időmegtakarítás mítosza
- 3 A tér-nyerés mítosza
- 4 A fordítókörong mítosza
- 5 A tranzit mítosza
- 6 Az egyirányú utcák mítosza
- 7 ..Az európai csatlakozás (infrastrukturája) mítosza
- 8 A növekvő igények mítosza
- 9 A kevés pénz mítosza
- 10 Az elmaradt fejlesztés mítosza
- 11 A sugaras-gyűrűs rendszer mítosza
- 12 A földalatti megoldás mítosza
- 13 Az árutonnakilométer mítosza
- 14 A 'nem adunk fel vasutat' és a 'gazdaságtalan vonalak' mítoszai
- 15 Az olcsó viziközlekedés mítosza
- 16 Az olcsó tömegközlekedés mítosza

Az ismertetés vezérszempontja az egyes dimenziókkal kapcsolatban az adott dimenzióon belüli történeti tendenciák, eltolódások bemutatása, illetve annak illusztrálása volt, hogy a ma kívánatosnak tekintett eltolódás esetenként a kialakult tendenciával éppen ellentétes elmozdulást követel meg.

A fontosabb dimenziók ismertetését a fentebb felsorolt mítoszok egyes blokkjainak bemutatásához kötjük.

Első blokk: Rövid távú előnyök vs. hosszú távú ellehetetlenülés

Az első blokk (a mobilitás mítosza, az időmegtakarítás mítosza, a tér-nyerés mítosza) közös elemeként az emelhető ki, hogy e mítoszok szerint az idő *“legyőzése”*, a távolság *“meghódítása”* olyan értékek, amelyek igazolják a közlekedés mai formájának a létjogosultságát. Ezzel az állítással szemben viszont az ismert társadalmi csapdára, a *“közlekedők tragédiájára”* lehet utalni⁵.

Az eredeti példában arról van szó, hogy minden gazda, aki egy többlet állatot kihajt a falu közlekedőjére annak eltartóképességét meghaladóan, személyesen jobban jár, mintha ezt nem tenné: ugyanis a többiek rovására von magához előnyöket. Összességében a közösség viszont rosszul jár, mert a túlterhelt legelő összes haszna csökken, különösen hosszú távon. (Negatív összegű játszma)

Alkalmi egyéni döntésünkben hasonlóan egyértelmű a választásunk a gépkocsi mellett is: ha autóval előbb odaérünk a célpontunk-hoz, mint tömegközlekedéssel, nyilván az autót választjuk. Ezzel azonban összességében, egy település egészében *rövid távon* is hozzájárulunk a közlekedési körülmények romlásához, *hosszú távon* pedig mind az egyéni, mind a tömegközlekedés ellehetetlenül, miközben a viszonyok úgy rendeződnek át, hogy egyre több ember *rákényszerül* a saját autó használatára, vagyis a választási lehetősége is megszűnik. (A helyi célpontok alsorvadnak, a lakóutca lokális tere kiürül, kényszerré válik egyre nagyobb távolság megtétele.)

Társadalmi szinten a közlekedési időráfordítás nem csökken, sőt az autóval kapcsolatos kiegészítő tevékenységeket is figyelembe véve je-lentősen nő, miközben a felkereshető célpontok száma nem nőtt meg.

Második blokk: cél vs. tranzit forgalom helyi, országos és nemzetközi szinten

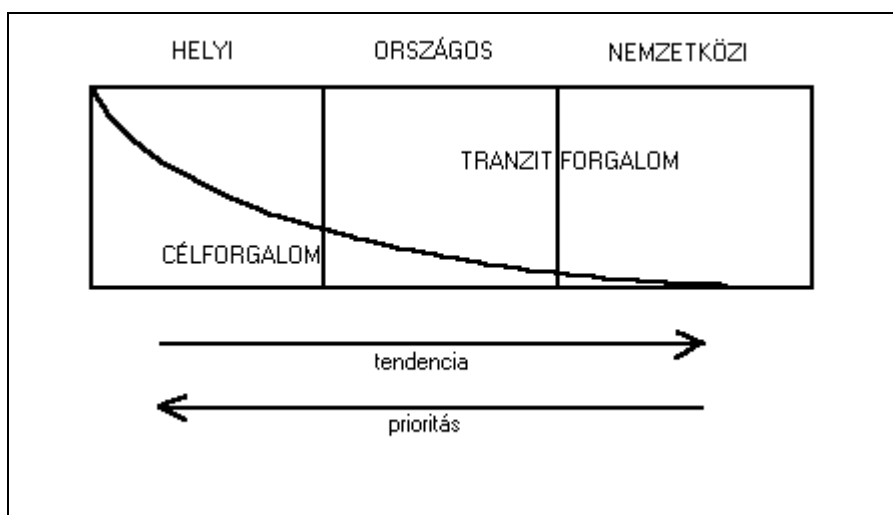
A második blokk mítoszain végigvonuló közös elem a *célforgalom* és a *tranzit-forgalom* éles megkülönböztetése. (A tranzit mítosza, a fordítókorong mítosza, az egyirányú utcák mítosza, az európai csatlakozás mítosza.) Javaslatainknál összekötöttük ezt a dimenziót : a közlekedés *helyi / országos-regionális / nemzetközi* szintjeivel

Az infrastruktúra hálózatok közös fejlődési tendenciája a térbeli kiterjedtség fokozatos növekedése. A közművek, a távbeszélő, a villamos és a gázhálózatok egyaránt egy *épületen belüli* ellátási szintről indultak a múlt században, majd rendre tömbökre, településrészekre terjedtek ki. A településközi vezetékek a két világháború

⁵ Hardin, Garrett: The Tragedy of the Commons. Science, 162, 1968, illetve: Hankiss Elemér: Társadalmi csapdák. Gyorsuló idő, Magvető 1979. Budapest.

között, a nemzetközi összeköttetések inkább csak a hatvanas évektől terjedtek el, egyben a technológiának és a szállítókapacitásoknak is egy-egy lépcsőjét jelentve (pl. nagynyomású illetve nagyfeszültségű vezetékek). A gépkocsiforgalmat szolgáló burkolt utak, vagy a vasútvonalak kiépítésekor hasonlóképpen kölcsönhatásban fejlődtek a sebességek, a járművek és a hálózatok, időnként átlépve egy-egy technológiai lépcsőt.

Miközben a fejlődés követte a műszakilag elérhető, növekvő sebességeket, az utazások egyre hosszabbá váltak, az elinduláshoz és a megérkezéshez képest **a közlekedésen belül mind nagyobb súlyt kapott a közbenső, vagy tranzit szakasz.** (2. ábra) A forgalmi és a műszaki megoldások egyaránt a tranzit körülmények javítására, erre a közlekedésüzemi szakaszra koncentráltak, az átbocsátóképesség, a sebesség, a folyamatos haladás *iparosítható* szintjének a biztosítására. Önmagában ez a tény természetesen nem hibáztatható, viszont közben háttérbe szorultak és alárendelődtek a végpontoknál felmerülő, a célforgalomnál kialakuló körülmények.



2. ábra. Domináns forgalomtípusok a helyi közlekedés felől a nemzetközi felé haladva

Nagyon fontosnak tartjuk annak a bemutatását, hogy míg a modernizációs tendenciák a figyelmet és a fejlődés élvonalát egyaránt a **tranzit növelése és technikai megoldása, illetve az ehhez kapcsolódó országos és nemzetközi (magisztrális) hálózatok kialakítása** irányába vitték el, e **helyett** a mai környezetorientált (szolgáltatásközpontú, posztindusztriális) prioritásrendszer vissza kíván fordulni a végpontokhoz, **a helyi célok prioritásához, a közlekedés miértjének, kiváltó okainak a kielégítéséhez, a kiszolgáló tevékenység egészben láttatásához.** E szolgáltatási folyamaton *belül* kell helyet biztosítani az üzemeltetési, technológiai megoldások magas szintjének, nem elfelejtve, hogy utóbbi az eszköz és a végpontokon zajló élet kiszolgálása a cél.

A célforgalom prioritásának következetes érvényre juttatása a **helyi forgalmi körülményekkel** kapcsolatban néhány hagyományos beidegződést megfordít. Az új szabályozási prioritás kedvezményezettjei rendre a gyalogos- és kerékpáros forgalom, a felszíni tömeg-közlekedés, illetve az egyéb célforgalom.

A tranzit zavartalanságát biztosító elvek alakították ki a városokban az *egyirányú utcák* hálózatát, ahol a szabályozás az átmenő forgalom körülményeinek javítását hivatott elősegíteni a helyben lakók kényelme rovására. Természetesen nem a mai helyzet rajtaütésszerű megváltoztatását javasoltuk, de elképzelhetőnek tartunk egy olyan átrendeződést, ahol a helyi szabályok kialakításában fokozatosan *egyre nagyobb teret kapnak a helyben érdekelt lakóközösségek*, akik érvényre juttatják prioritásaikat, tudomásul véve, hogy az átmenő forgalom a városi szövetből teljesen nem iktatható ki, hiszen a saját utcáját elhagyva *mindenki* tranzittá válik mások lakása előtt.

Harmadik blokk: mennyiségi fejlesztés és strukturális csapda

A mítoszok harmadik blokkját összefűző gondolati elem, hogy mindegyik alapját egy *eltervezett mennyiségi fejlesztés alátámasztá-sára* szolgáló tendenciózus helyzetértékelés képezi. (A növekvő igé-nyek mítosza, a kevés pénz mítosza, az elmaradt fejlesztések mítosza, a gyűrűs-sugaras rendszer mítosza, a földalatti megoldás mítosza.)

Ezzel kapcsolatban rámutattunk, hogy mennyire hibás a múltbeli szakmai tevékenység kudarcait kizárólag külső feltételek hiányára visszavezetni és elmulasztani annak az elemzését, hogy hogyan valósult meg az, amire *jutott* erőforrás. Kimutatható, hogy a tényleges politikai szándékoknak megfelelő fejlesztésekre mindig *jutottak* források, és ennek során létrejött egy *centralizált, monopolizált* struktúra, *atomizálva* mindazt, ami kívül esett e körön. Ma alapvető szempont kell legyen, hogy a mégoly szerény fejlesztések is *meghaladják és ne erősítsék a kialakult hibás struktúrákat*, azaz elkerüljék a mára kialakult strukturális csapdát.

A közlekedés kiépülő **hálózatai** több évtizedre, esetleg évszázadra determinálják a térbeli struktúrát. Ilyen időtávban a közgazdaságnak gyakorlatilag nincs mondani-valója, és nemhogy a forgalmat, de az akkori közlekedés eszközeit sem tudjuk ma elképzelni. Ezért a hálózatok fejlesztésekor a forgalom várható igényeihez képest sokszorosan nagyobb figyelmet kellene fordítani a geometriára, a topológiára, és általában arra, amit a *közlekedésföldrajz léptékében* a struktúra jelentőségéről tudunk.

A település léptékét illetően megállapítottuk, hogy, jóllehet mikro szinten a jármű és vezetője mindig kiszolgáltató a hálózatnak, hosszú távon mégis a jármű agresszivitása rendezte át a városi teret olyanra, hogy az átalakuló város előbb a járműközlekedésen kívül kezdett minden másra kevésbé alkalmas maradni, mint korábban volt, mígnem bebizonyosodott, hogy a tömeges autóközlekedésre is alkalmatlan.

Fentebb már utaltunk az egész jelenség tipikus társadalmi csapda voltára, ahol is mikro szinten más jelzések érkeznek, mint ami makro szinten kialakul. Összességében nem tudunk több célpontot elérni, mint korábban autó nélkül, de akinek most nincs autója, annak a helyzete romlott. **A cél: visszalopni a célpontok elhelyezkedésének a sűrűségét** a településekre. Ez különbözteti meg a "modern" várostól a *posztindusztriális* várost.

A forgalomba történő beavatkozás elsődleges terepe a diszpécseri szint. Itt adott hálózati feltételek és adott járműállomány figyelembevételével kell a pillanatnyi igények kielégítését megoldani. Természetesen nem merül ki a forgalommal való foglalkozás a pillanat szintjén, és van mondanivalója a diszpécsernek is a hálózat problémáiról. Ezek az észrevételek azonban elsősorban a hálózati működés *elemzéséhez* kell, hogy bemenő adatul szolgáljanak, és nem közvetlen hálózati jellegű *beavatkozásra szolgáló* tanácsok. Általában hiba, és a hálózati összefüggések ismeretének a hiányára vall, ha azt gondoljuk, hogy a lokálisan jelentkező tünetek helyben igényelnek hálózatfejlesztési beavatkozást. Ezzel szemben az biztosan állítható, hogy a hálózat csak ott jelezhet forgalmi problémát, ahol már létezik, így *ilyen módon* soha **nem ébredünk a tudatára a strukturális hiányoknak**. Az is biztos, hogy **a lokális beavatkozások csak a meglévő struktúrát képesek erősíteni**, nemhogy közelítenének, de kifejezetten távolítanak egy struktúraváltás lehetőségeitől.

Mindezek ellenére, nagyon nehezen lehet a döntéshozókat eltán-torítani a forgalmi problémákból történő elindulástól, aminek egy olyan oka is van, hogy könnyebb elhitetni azt, hogy beruházásra van szükség ott, ahol a probléma *szorító*, mint olyan beruházásra pénzt szerezni, amelyik kevésbé *látszik* sürgetőnek. Így az egyedi beruházás-sokért való pénzszerzési harc körülményei sajnálatosan a struktúramegtartó beruházásoknak kedveznek, amin nehéz változtatni.

Negyedik blokk: mennyiségi mutatók vs. minőség és szolgáltatás

A negyedik blokk kapcsán válik kifejehetővé a közlekedési szolgáltatás elengedhetetlen fejlesztése a mennyiségtől a *minőség* felé. (Az árutonnakilométer mítosza, az olcsó illetve a gazdaságtalan vasút mítoszai, az olcsó viziközlekedés mítosza, az olcsó tömegközlekedés mítosza) A téma elemzéséhez két dimenziót keresztezünk egymással: az *áruszállítás/személyszállítás* illetve az *egyéni/tömeges szállítás* (közlekedés) dimenzióját. Az *1. táblázat* bemutatja e két dimenzió összefüggését.

Mindkét dimenzió mentén megállapítható egy, az elmúlt időszakot jellemző eltolódási tendencia, illetve egy deklarált prioritás, amely szembehelyezkedik a fenti tendenciával.

	EGYÉNI	TÖMEGES
ÁRU	statisztikában nem szereplő diszperz szállítások	szervezett áruszállítás
SZEMÉLY	egyéni közlekedés	tömegközlekedés

1. táblázat Áru/személy... egyéni/tömeges

Az *egyéni/tömeges* irányban elsősorban a személyforgalomban közismert, hogy a kialakult tömegközlekedési arányok rovására nő az egyéni közlekedés részaránya (eltérő mértékben Budapesten, a többi városban illetve a településközi forgalomban).

Nem csak a környezeti szempontok között, de a közlekedési körülmények ellehetlenedése miatt a hagyományos szakmai prioritások között is szerepel a folyamat fékezésének illetve alig remélt visszafordításának a kimondása.

Kevésbé általánosan elemzett az a helyettesítési viszony, ami a másik dimenzió mentén, az *áru-* és a *személyszállítás* között áll fenn. A nagykereskedelmi- és diszkont-raktárakból való árusítás, vagy a nagy bevásárlóközpontok kialakítása mentesíti a kereskedelmet az áruszállítás végső és kellemetlen fázisától, és azt átterheli a vevőre, aki a személyforgalomban kénytelen e befejező fázist átvállalni.

Itt tehát a statisztika szerint egy *áruszállítás* -> *személyközlekedés* eltolódás játszódik le, ami tény, de közben valójában ennél bonyolultabb jelenségről van szó, hiszen az áruszállítás is végbement, csak áttolódott a statisztikailag kimutatható tömeges és szervezett tartományból az egyedi diszperz kategóriába (áruszállítási *tömeg* -> *egyéni* eltolódás) miközben a *személymozgás* ténylegesen *nőtt*, sőt a tömegközlekedés lehetséges használati tartományából áttolódott az autót igénylő közlekedés kategóriájába (újabb *tömeg* -> *egyéni* eltolódás ezúttal személyforgalomban).

Viszonylag szemléletessé teszi a tennivalókat az utolsó példa, hiszen ebben az esetben az eltolódások visszafordítása a prioritások irányába kézenfekvő. Ha az áruszállítási szolgáltatások szervezése nem a *tonnakilométer* racionalitási szintjén ragadna le, kiderülne az a nyilvánvaló tény, hogy ha az áruszállítás befejező, tömegesen nem lebonyolítható diszperz szakasza is szervezhető lenne, még mindig gazdaságosabb, környezetkímélőbb megoldáshoz jutnánk, mint a jelenlegi helyzetben, amikor egyszerre sikerül mindegyik eltolódást a prioritások *ellenében* mozgósítani. Ehhez azonban arra van szükség, hogy a szervezett közlekedés és szállítás végig lássa át a folyamatot és a mennyiségi teljesítmény-mutatók (átkm, ukm) mellett érzékelje a minőségi és egyedi igényeket is.

A logisztikai szervezési elvek közé beleférne, hogy prioritást adjanak egy *teljes ciklusú* szemléletnek és olyan irányban befolyásolják a technológia fejlődését is,

hogy az lehetővé tegye a szolgáltatások magasszintű minőségi kielégítését, azaz olyan elvárások szervezett kiszolgálását, amelyek ma a személygépkocsi felé fordítják a keresletet. Sajnos a logisztika is ma inkább a folyamatok *tranzit* szintjével foglalkozik elsősorban, és a nem lát üzletet a diszperz célforgalom aprómunkájában. Hasonló mondható el a tömegközlekedésről is, pedig itt készen áll számos, az áruszállításban előfeltételnek tekintett tényező: az egység-rakomány (utas), az elosztóközpontok (pályaudva-rok, állomások), illetve az "intelligens" áru (az utas tud olvasni).

Megítélésünk szerint a kérdéskör kulcsa ott van, hogy valójában nem a *tömeg* irányba való visszarendezést kell prioritásnak tekinteni, hanem ki kell alakítani egy hiányzó szintet.

	egyedi termék egyedi kultúra egyéni igény	tömegtermék tömegkultúra tömegigény	raciónalisán szervezett, egyedi igényeket kielégíteni képes szolgáltatás
	EGYÉNI	TÖMEGES	INTELLIGENS
ÁRU	statisztikában nem szereplő diszperz szállítások	szervezett áruszállítás	logisztikai támogatás
SZEMÉLY	egyéni közlekedés	tömegközlekedés	egyedi igényeket figyelembevevő társult közlekedés

2. táblázat. Áru/személy... egyéni/tömeges/intelligens

A 2. táblázatban érzékeltetni próbáltuk, hogy a tömegközlekedés vagy a tömeges áruszállítás ugyanannak a *homogenizált* mennyiségi szemléletnek a terméke, mint a tömegkultúra, a tömegfogyasztás, a tömegigény: vagyis *tömegtermék*. Az *egyedi* általában azért gazdaságtalan, ha mennyiségi szemlélettel nézzük, mert azok az előnyök, amelyeket pluszként hordoz, nem mutathatók ki összeadható mennyiségként. Az egyedi előnyök értékelését éppen a fizetési hajlandóság mutatja meg, vagyis az, hogy az emberek *áldoznak* az egyediségért, annak ellenére, hogy azt a "tömegkalkuláció" gazdaságtalannak mutatja.

A táblázatban *intelligens* szervezési módnak neveztük el azt az irányt, amelyet a közlekedésnek választania kellene. Ez tehát az egyedi igények szervezeten történő kielégítése lenne, ami nem olcsó tömegközlekedés, viszont sokkal olcsóbb, és társadalmi szinten is gazdaságosabb, mint az egyéni gépkocsiközlekedés. Ez utóbbi, mint közismert, nem csak közvetlen ráfordításaiban nagyon drága, de a területpazarlásra ösztönző (kényszerítő) hosszútávú hatásainak közvetett következményei és a

környezetben előidézett további károsodások következményei miatt is. Egy intelligens szervezett közlekedés és szállítás nem visszafejlesztés, ugyanakkor a technika vívmányait nem az automobil kihívása által kialakított problémák elmélyítése, hanem a problémák feloldása irányában fejtené ki. A feladat éppen az, hogy nagymértékben *szoftver*, azaz *szervezési* oldalról és kevésbé a költséges építkezések *hardver* oldaláról közelítsük a megoldást.

*

Amikor a fentiekben blokkokká húztuk össze a hagyományos közlekedéstervezés szemléleti vezérfonalait, az egyes blokkokat néhány kifejezéssel is jellemezni próbáltuk. Érdemes összegyűjteni ezeket a kifejezéseket.

Első blokk	legyőzés, meghódítás
Második	iparosítható
Harmadik	centralizált, monopolizált, atomizáló
Negyedik	mennyiségi, homogénizált, tömegigény

E kifejezések nagyon is explicit módon jellemeznék egy *modernizációs, iparosítási* korszakot, mégpedig annak mind a keleti, tervgazdálkodási, mind a nyugati, tőkés berendezkedését. A jövőt egy ezzel szembehelyezett - *posztmodern, posztindusztriális* - értékrend következetes érvényesítésével képzeljük el, ahol a fentiekkel szemben megfogalmazhatók a preferált, pozitív értékek is:

Első blokk	belesimuló
Második	szolgáltató
Harmadik	helyi értékek szerint átstrukturálódó
Negyedik	minőségi, intelligens

E kívánatos értékrendszernek felelnek meg azok a javaslatok is, amelyeket a közlekedési rendszer jövőbeli kialakítására tettünk, és alább összefoglalunk. Fontos ugyanakkor felhívni a figyelmet arra, hogy egyelőre ezek a javaslatok egy egységes rendszer *körvonala*ira vonatkoznak. A továbbiakban szükséges lesz ennek az egységes (intermodális, integrált, kombinált) közlekedési rendszernek a pontosabb körülírása, hogy majd ebből legyen levezethető az egyes alágazatok, közlekedési módok mai és várható jövőbeli sajátosságai figyelembevételével a különböző közlekedési alágazatok szerepköre. Ennek a munkának a kezdeteinél tartunk.

5. ÖSSZEFOGLALÁS

E. dolgozatban felvázoltunk néhány olyan összefüggést, amelyeket a környezeto-orientált közlekedéspolitikai alapelveknek tekintünk. Az eddiginél nagyobb figyelmet kell fordítani a *célforgalom* igényeire, és általában a közlekedési szolgáltatással kapcsolatos igények *kiindulására és okára*. A tranzittal kapcsolatos technikai és mennyiségi megoldások helyett a *minőségi szolgáltatásra* helyezünk nagyobb hangsúlyt. Nagyobb figyelmet kap a *település, mint élettér*, ahol a közlekedésnek a jelenleginél harmonikusabban kell beilleszkednie a többi élettevékenység közé. Ennek egyik intézménye, hogy a *helyi lakóközösség nagyobb beleszólást kap* a lakóhelyét közvetlenül érintő szabályozási kérdésekbe. Az autó által szétfeszített várost ezen az úton lehet fokozatosan visszavezetni egy nagyobb célpontsűrűséghez, ahol a jelenleginél nagyobb lehetőséget kaphat a *gyaloglás*, a *kerékpár* és a *targonca* vagy a *tricikli*, továbbá az egyéni igényeket is kiszolgáló *intelligens közforgalmú közlekedés*.

A szállítás és a közlekedés gondjainak megoldását nem a mai és tömegigényre kialakított tömegközlekedésre és tömegszállításra való *visszakényszerítés* módzataiban kell keresni, hanem ki kell alakítani a közforgalmú közlekedés egyéni és minőségi igényeit is kielégíteni képes szervezett formáit. Ennek helyi szinten össze kell fűznie egy, a mainál kompaktabb településsel, sőt elő kell segítenie annak létrejöttét. A városi közforgalmú közlekedés legyen *felszíni*, és ott élvezzen prioritást az többi motorizált közlekedővel szemben. Ugyancsak az egyedi igények diszperz szintjéig kell tudni szervezett módon kínálatot biztosítani az áruszállítás területén. A közforgalmú közlekedés alapjává kell válnia annak, hogy a teljes szállítási folyamat olyan fővállalkozó gondjaira legyen bízható, aki a szolgáltatás *egészében* érdekelt és nem egy részfázis optimalizálásában.

Mindezeket a feltételeket csak akkor lehet teljesíteni, ha az egyes közlekedési módok vertikális monopóliumai feldarabolódnak, a hálózat használati feltételei azonos alapokra kerülnek, és létrejönnek az *intermodális* összemérhetőség feltételei. Ebben az esetben mind a hálózatok, mind a fuvarszközök kínálata a piacon vizsgálódik.

A rendszer beinduló működésétől várható, hogy maga alakítsa ki a jövő közlekedésének a tendenciáit. A tárca feladata a piacsabályozás korrektségének a felügyelete, továbbá éppen arra kell ügyelnie, hogy *ne* alakuljanak ki *állandó beavatkozást igénylő* helyzetek.

Budapest, 1995 június 6.