

"Osztrák-magyar fenntartható közlekedésfejlesztés: mobilitási központok a Fertő-térségben" c. folyóiratcikk, *Magyar Építőipar*, 2003/7-8. szám, pp. 215-220.

Somfai Attila okl. építészmérnök, egyetemi adjunktus, SZE
(email: somfai@sze.hu homepage: www.somfai.sze.hu)

Osztrák-magyar fenntartható közlekedésfejlesztés: mobilitási központok a Fertő-térségben

A győri Széchenyi István Egyetem közlekedési, településfejlesztési és környezetvédelmi szakemberekből álló csapata Koren Csaba professzor vezetésével megbízást kapott az *osztrák-magyar Fertő-térségi Fenntartható Közlekedési Projekt megvalósíthatósági tanulmánytervének* elkészítésére. Rajtuk kívül az együttműködésben részt vesznek a győri egyetemmel szoros kapcsolatban lévő MTA Reginális Kutatások Központjának munkatársai, emellett a Szent István Egyetem és más kutató-innovációs műhelyek képviselői is. Jelen vannak a Fertő-Hanság Nemzeti Park vezetői, Phare-szakemberek és Dr. Becker László a Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium osztályvezetője. – A soproni munkakonferenciákon és workshopokon osztrák részről Dr. Robert Thaler a Föld- és Erdőművelési, Környezetvédelmi és Vízgazdálkodási Minisztérium osztályvezetője fogja össze a meghívott közlekedési, idegenforgalmi és logisztikai szakemberek munkáját. Ausztriában jóval előrehaladottabbak a fenntartható közlekedés jegyében végzett fejlesztések, így ez a nemzetközi együttműködés az érdekek összehangolása mellett egyben kiváló tapasztalatszerzési lehetőség is a hazai szakemberek számára.



1. ábra: A Fertő-Hanság térség nemzeti parkjai (N. P.) és tájvédelmi területei (T.v.t.)

2001. decemberében mind a magyar, mind az osztrák oldalon a *Fertő-tó elnyerte a Világörökség címet a kultúrtáj kategóriában*. A mintegy 15-20 000 éves sekély sztyepp-tó három klíma (kontinentális, szubmediterrán, dealpin) találkozásánál terül el, és néhány km-en belül kis helyen előfordul akár a jégkori időkert idéző láprét, vagy éppen a száraz kontinentális pannon puszták, illetve a sekély vízű, hatalmas kiterjedésű mocsár. A Fertő-tó és a fertő menti falvak mellett a világörökség része lett Ruszt, az egykori legkisebb magyar szabad királyi város belvárosa, a nagycenki Széchenyi-kastély és környezete, vagy a magyar Versailles-ként számon tartott Esterházy-kastély Fertődön.

A Fertő-térségben új minőségű és környezetérzékeny mobilitásmenedzsment megvalósítása a cél, Phare (ill. 2004 után Interreg III.) támogatással. *A mobilitásmenedzsment az összes közlekedési kérdés együttes kezelését-áttekintését jelenti* – a hatékonyabb működés érdekében új illetékességekkel, új eszközökkel és szervezeti formákkal. A Fertőt gyűrűként ölelik körül a nemzeti parkok és tájvédelmi területek – így fokozott táji és környezeti érzékenység szükségeltetik mind a térségi, mind a településléptékű javaslatok megfogalmazásakor. A komplex információszolgáltatáson alapuló mobilitásmenedzsment

egyúttal környezetbarát is, hiszen a közlekedési eszközök ésszerűbb igénybevételét és a tömegközlekedés vonzóbbá tételét szolgálja – szemben az egyéni gépjárműhasználattal.

A tanulmányterv elkészítése során többek között elemezzük a jelenlegi mobilitási igények és a kínálat eltéréseit, a mobilitás környezeti és gazdasági konfliktusait – mindezeket a hely, az idő és a társadalmi-gazdasági szereplők függvényében. Ezt követően új javaslatokat, terveket dolgozunk ki. Fontos, hogy a majdani zárójelentésben javasoltak gyakorlati megvalósíthatósága is kidomborodjon.

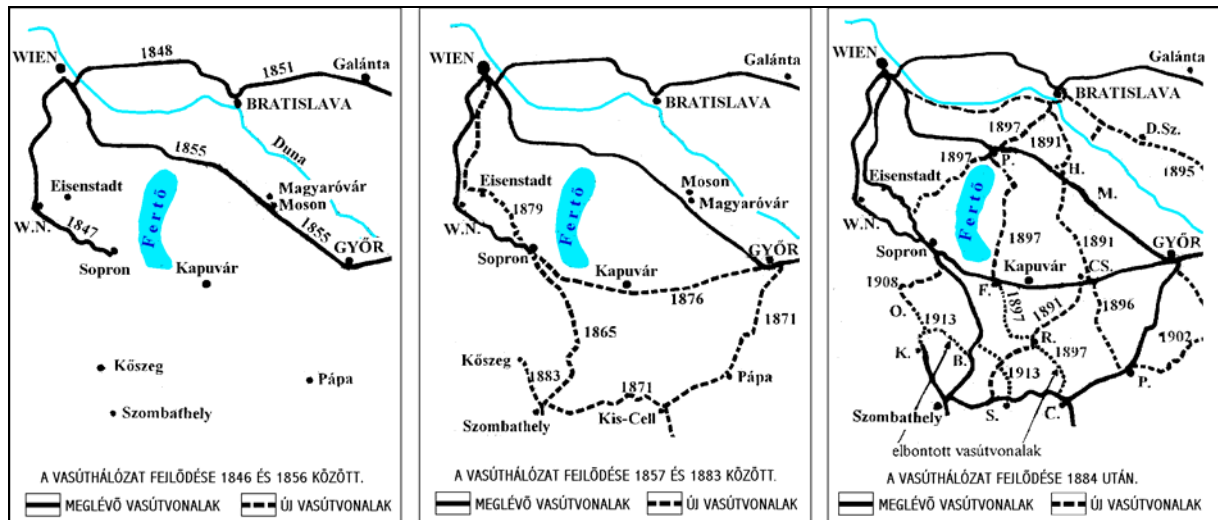
A minél eredményesebb ténykedés érdekében az osztrák és magyar szakemberek öt munkacsoportot hoztak létre: 1. Innovatív tömegközlekedés, 2. Határokon átnyúló regionális forgalmi központ létrehozása, 3. Ökomobilitás és ökoturizmus, természeti örökség, 4. Innovatív termékek, vállalati forgalmi menedzsment, 5. Új járműtechnológiák és tájba illeszkedő infrastruktúrák.

Jelen írás természetesen nem vállalkozhat a projekt egészének ismertetésére, a szerző gondolatfelvetésre vállalkozik – főként a 2. munkacsoportban (vezető: Dr. Rixer Attila) végzett munka alapján.

1. A TÖRTÉNELMI TÉRSZERKEZET-VÁLTOZÁS ÜZENETE

A Fertő-mente úthálózatának történelmi fejlődése szempontjából fontos tény, hogy egykoron a teljes Fertő-térség Magyarországhoz tartozott, így a tó körüli mozgások a maguk természetességével történhettek. Az 1921-es Trianoni döntéssel az országhatár kettészelte a tavat az alsó harmadánál. A hidegháborús időkben *elsorvadtak azok a természetes útkapcsolatok, amelyek a mai Győr-Moson-Sopron megye felől északi irányba vezettek* a Fertő tó nyugati és keleti oldalán. Pl. a Sopron-Ruszt útkapcsolat megszűnt, és a pomogy-kőszegi út is elvesztette jelentőségét az ötvenes évekre.

A Fertő-mente vasúthálózatának kiépítése a Bécs-Bécsújhely-Sopron vasúttal indult meg 1847-ben. 1855-ben épült ki a Bécs-Parndorf-Győr vasút. 1876-ra megépítették a soprongyőri vasutat, majd 1879-ben kiépült a Bécs-Eisenstadt-Sopron vonal. 1897-ben létrejött a Parndorf-Sopron vasúti kapcsolat és a Parndorf-Fertőszentmiklós vasúti kapcsolat is, ezáltal lett teljessé a Fertő-tó körüli vasúti hálózat.

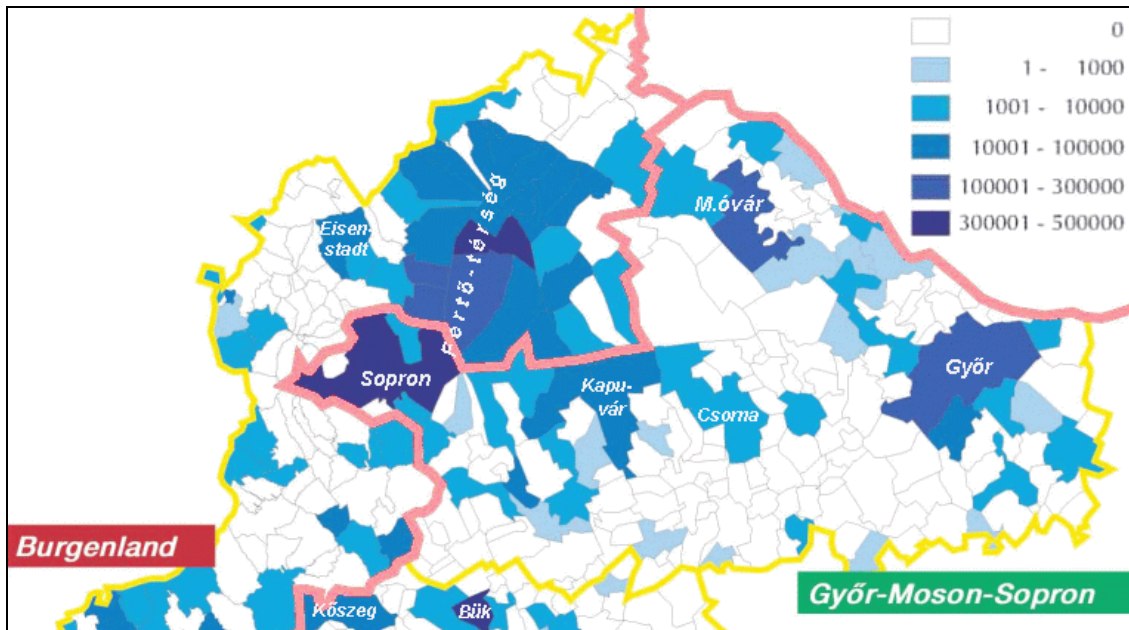


2. ábra: Északnyugat-Dunántúl vasúthálózatának fejlődéstörténete (In: Somfai 2003, p. 73)

A vázolt történelmi folyamatok is megmutatják, *hogyan a Fertő-mente földrajzilag-közlekedésileg is egy tájegységként fejlődött*. Az elmúlt ötven év történelme megnehezítette ugyan a Fertő-tó mentén a körüljárást vagy pl. a húr-irányú közlekedés természetes igényeit, de az EU-csatlakozás után a határok légiesedésével ezek az igények újjáélednek. Ezt a folyamatot a két ország politikusainak és szakembereinek elő kell segíteniük az EU-partnerség ill. gazdasági-ellátási-idegenforgalmi országérdekek mentén – a környezeti értékek megóvásával. Már a 2000. évi V. országos főépítész konferencia is *a térségi összefüggésekben való gondolkodásra* szólított fel, emellett a trianoni határokat "átívelő hidak" újjáépítésére (Zábránszkiné Pap 2000). Reményeink szerint az egyik ilyen "híd" lehet a most megindult Fertő-térségi térségi osztrák-magyar együttgondolkodás is.

2. BÉCS KONTINENTÁLIS VÁROSI VONZÁSÁBAN

A Fertő-térségi közlekedési igények és az idegenforgalom – a Fertő minél zökkenőmentesebb "körül-üdülhetősége" – vizsgálatok nagy súllyal esik latba a Bécs kontinentális – azaz rangban a világvárosok után következő – város által gyakorolt vonzás. Bécs tágabb értelmű agglomerációs-turisztikai vonzásterületére esik Pozsony, a Fertő-mente Sopronnal, sőt még Győr is. *A Fertő-Hanság térség területfejlesztésben tudatosan kell élni Bécs közelségéből és a határok fokozatos légiesedéséből eredő fejlesztési többletpotenciállal.*



3. ábra: Vendégéjszakák száma a Nyugat-Pannon Euréció északi részén (In: www2.sil.at)

Osztrák-magyar együttműködés eredményeképpen már 2001 decemberétől működik a Bécs-Győr "elővárosi" vasút. Az elmúlt években a Bécs-Sopron-Győr ill. a Bécs-Sopron-Szombathely vasútvonalakat is villamosították (környezetbarátabb meghajtás) és a GYSEV által szorgalmazott *Pannonia-Rail koncepció* szerint kétvágányúsítani is fogják.



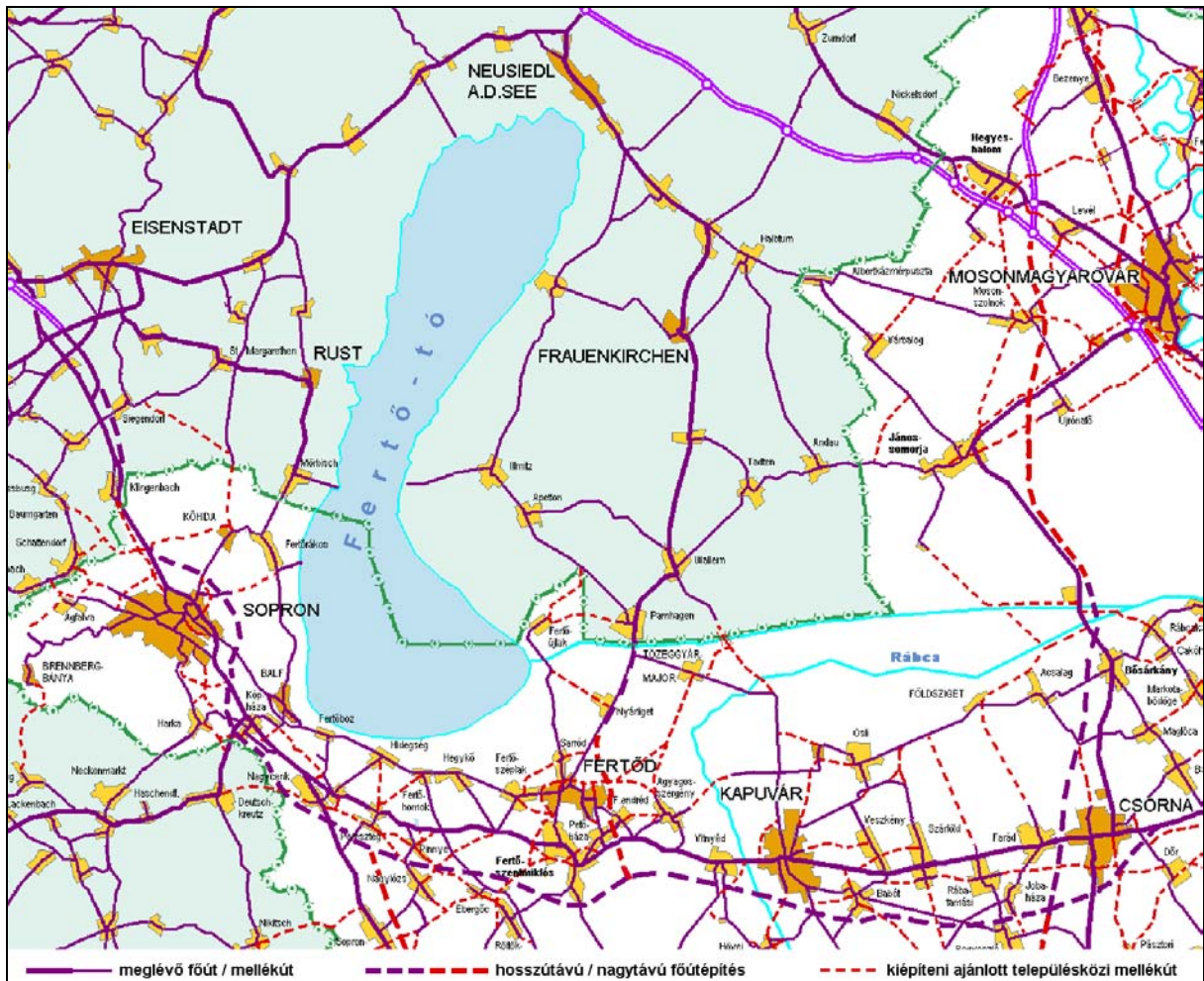
4. ábra: Villamosítással, emeletesítéssel a kisebb környezetterhelésért (In: www.mobilito.at)

A Fertő-Hanság térségben szükséges a *fő- és mellékúthálózat* ésszerű fejlesztése, különös tekintettel a korábban tudatosan visszafejlesztett *országhatár-zónára*.

Ha a Magyarország főúthálózatát nem kiragadva, hanem európai összefüggésekben tekintjük, látnunk kell, hogy a Budapest centrumból szerkesztett *sugaras-gyűrűs főúthálózat* komoly kiegészítésekre szorul, hogy a *jellemzően négyszöggrács-jellegű* európai főhálózatokhoz megfelelően tudjon kapcsolódni. Ilyen tervezett kiegészítések pl. a Nyugat-

Pannon Eurégióban az egykori Borostyán úttal rokonítható új észak-déli irányú főutak (Bécs-Sopron-Szombathely-Trieszt illetve Pozsony-Szombathely-Trieszt útvonalak). Ezeket különös gondossággal, *minél kisebb környezetterhelést előidézve* indokolt megvalósítani (nyomvonal mérlegelése, öko-hidak stb).

Hasonló környezeti gondossággal kell eljárni a térség *mellékúthálózatának* fejlesztésében is. Az úthálózat-fejlesztés "tagadása" helyett azonban meg kell találni a megfelelő kompromisszumokat, hisz a régiók Európájában nagy jelentősége van a szomszédos települések összefogásának, együttműködésének. *Az új szomszédsági kapcsolatok ill. a határon átnyúló új mellékutak* fejlődést indukálhatnak a még stagnáló kistelepüléseken is.



5. ábra: A Fertő-Hanság térség fő- és mellékúthálózatának fejlesztési koncepciója, figyelemmel a határon átnyúló kapcsolatteremtésekre (In: Somfai 1999)

Néhány határátkelőhely-közelbeli településen már eddig is megélnékültek a *határon átnyúló gazdasági-üzleti kapcsolatok*. A térségben fellendülőben van a *termál- és*

gyógyturizmus is, mint pl. Kapuvárott. Ez az egész Kisalföld alatt elterülő termálvízkinccs kihasználatlan lehetőségeire hívja fel a figyelmet.

A Fertő-térségi turizmus Ausztriában már életre hívta a *Neusiedler See Card-ot* (*Fertő-kártyát*). A kártya a Fertő-térség idegenforgalmi, kulturális és tömegközlekedési lehetőségeit integrálja és kedvezményeket tartalmaz – az ausztriai lehetőségek mellett már több magyarországi helyszínre is érvényes. A kártyát szívesen adják például a szállásadók a vendégeiknek. Mindkét ország érdeke a Fertő-kártya magyarországi elterjesztése, és szolgáltatásainak további összehangolása-kiteljesítése.

3. MOBILITÁSI KÖZPONTOK (NEMCSAK) A JOBB TÖMEGKÖZLEKEDÉSÉRT

A gazdaság áruszállítási igényei mellett a térségben szignifikánsan növekszik az idegenforgalom, amely új szolgáltatási minőségek létrehozását igényli, főként a személyközlekedésben.

Általánosan elfogadott cél, hogy a környezetterhelés csökkentése érdekében az egyéni gépjárműhasználattal szemben minél vonzóbb és sokoldalúbb alternatívákat nyújtsunk. *Új minőségi többletcél, hogy közlekedéslogisztikai-információtechnológiai szempontból minél sokoldalúbban szervezzük egy rendszerbe a tömegközlekedést ill. a többi alternatív közlekedési formát.* Ennek érdekében ún. *mobilitási-szolgáltató központokat* célszerű létrehozni. A mobilitási központ feladata, hogy a gyalogos, a kerékpáros, a taxis, a minibuszos, a buszos, a vasutas, a hajózási és a kisrepülőgépes, stb. közlekedési igényeket – ill. a közlekedésieszköz-bérlési igényeket – logisztikai értelemben minél előnyösebben szervezze és minderről a lehető leggyorsabban és minél sokoldalúbban szolgáltatson információt. A sokoldalúság mutakozzon meg pl. a felkínált útvonal- és járműalternatívák számában, a jegy- és bérletrendszerek egybehangoltságában, az egyéni utazástervek összeállíthatóságában, a kommunikációs lehetőségekben (személyesen, telefonon, SMS-ben, interneten) és a nyerhető információk komplexitásában (szöveges és térképi információ együtt, sőt internetes térinformatikán alapuló interaktív hozzáférés).

A mobilitási centrumban regisztrált utazás-adatok alapján – sőt még az informatika által "nehezen teljesíthetőnek" regisztrált utazási szándékok alapján is – a tömegközlekedés gyűjtő- és ráhordó útvonalait, járatsűrűségét indokolt időnként továbbfejleszteni. Ez a *viisszacsatolásos kontroll* teheti igazán *utasbaráttá*, életképessé a rendszert.

A mobilitási központ segíthet a *speciális közlekedési igények* kielégítésében – diszkóbuszok, ingázóbuszok, elektromos városnéző autó stb. – vagy pl. az ún. útitársas

magánközlekedés szervezésében is. Ezen felül *turisztikai útitervek* elkészítésében segíthet, sőt *mobilitási tanácsadó- és képzőhely* szerepét is betöltheti.

Mindezt a gyakorlatban is megtekinthettük az ausztriai Salzburg tartományban, a Pongau körzetben található Bischofshofenben. Az Alpok-térségi mobilitási központok megvalósításának koncepcióját az *Alps Mobility* projekt fektette le (EU-támogatású nemzetközi projekt a környezet- és turizmusbarát utazáslogisztika ill. az elektronikus jegyrendelő és információs rendszerek megvalósítására). Ausztriában elsőként Pongau körzet 25 településének összefogásával jött létre 2000-ben a bischofshofeni mobilitási központ (a felügyeletet a polgármesterek gyakorolják az időnkénti közgyűléseken 1-1 szavazati joggal). A központ fő erőssége, hogy informatikai cég bevonásával hatékonyan sikerült közös *internetes adatbázisba* integrálni a tömegközlekedésből részt vállaló állami cégek és kisebb magáncégek menetrendi adatait, amelyet *térképi és turisztikai információkkal* is kiegészítettek (www.mobilito.at). A folyamatos adatbázis-fejlesztés célja, hogy a közeljövőben naprakész utazási információkkal szolgáljanak mindazoknak, akik *Európa bármely kis településéből egy másikba* kívánnak utazni. A központ aktív PR-tevékenységet is folytat, ennek fontos eleme a negyedévente megjelenő, minden bischofshofeni háztartásba eljutó magazin.



6. ábra: Mobilitási központ Salzburg tartományban, Bischofshofenben (fotó: Somfai A.)

4. A MOBILITÁSI KÖZPONT(OK) TÉRSÉGBE ILLESZTÉSE

A továbbiakban a Fertő-térségi mobilitási központ(ok) megvalósításának lehetőségeit vizsgáljuk, tekintettel a mobilitási központok számára, térségi elhelyezésére, településbe illesztésére.

A szélesebb embertömegek hatékony kiszolgálásának érdekében a mobilitási központot (vagy központokat) a Fertő-térség valamely nagyobb településén (vagy településein) indokolt elhelyezni. Ha a térségben kezdetben egyetlen mobilitási központ létesülne, akkor az egyik legszerencsésebb választás *Eisenstadt* (Kismarton) lenne, tekintettel a döntően Bécs felől érkező idegenforgalom volumenére és a város kedvező közlekedésföldrajzi elhelyezkedésére. A helyszínválasztásnál lényeges az is, hogy Ausztria már jóval előbbre tart az ökológikus mobilitásmenedzsment megvalósításában.

Az egyetlen közös osztrák-magyar mobilitási központ létrehozását és működtetését azonban nehezíti, *hogy a két országban jelenleg még nagyon eltérő a közlekedés-szervezés jogi és intézményi háttere*. Ausztriában az állami cégek mellett a piaci igényekhez rugalmasan idomuló számos magántársaság együttesen látják el a feladatokat. Ausztriával szemben nálunk a jogszabályok még mereven szétválasztják a helyi és a helyközi tömegközlekedést. Hasonlóan súlyos hiányosság, hogy Magyarországon a települések és a kormány között még hiányoznak a regionális szintű intézmények, amelyek térségi- ill. régióléptékű érdekeket tömörítő *közlekedési szövetség* kialakítását elősegíthetnék.

Úgy véljük, *hogy amíg nem történik meg a teljesebb EU-jogharmonizáció és az euro bevezetése, addig a két országban külön-külön tud csak hatékonyan működni (legalább) két, hasonló súlyú mobilitási központ*. Az osztrák kollegákkal egyetértésben javasoljuk, hogy a magyarországi mobilitási központ *Sopronban* legyen, az Ausztriai pedig az említett *Eisenstadtban*. – Sopron a Fertő-körülí turizmus egyik fő állomása, ahol a turisztikai attrakciók-kínálatok együttes jelenléte, különösképp az épített és természeti környezet szépsége vendégéjszakák eltöltésére is ösztönöz.

A tervezett mobilitási központok számának meghatározásánál lényeges tapasztalat, *hogy az utasok jelentős része személyes eligazítást-informálást igényel, de mégsem kíván lényegesen többet utazni a minőségi szolgáltatásért*. Így a példaként bemutatott Salzburg tartomány Pongau körzetében sem elegendő egyetlen mobilitási központ. Már két más településen működik "fiókcég" és további mobilitási fiók-központokat kívánnak beindítani a közlekedési szövetséget alkotó többi településen is (leginkább meglévő utazási irodák bevonásával, az ottani dolgozók betanításával és szolgáltatásaik-eszközeik bővítésével). – A

Fertő-térségi javaslatok megfogalmazásakor is *előre gondolni kell a mobilitási központok későbbi esetleges hálózattá szervezésének lehetőségeire.*

5. A MOBILITÁSI KÖZPONT TELEPÜLÉSBE ILLESZTÉSE

A soproni mobilitási központ elhelyezésére főként a magyar szakemberek, az eisenstadtira pedig az osztrák kollegák keresnek lehetőségeket. A központok kialakításának koncepcióit a workshopokon tudják "igazi ikertestvérekké" csiszolni.

A mobilitási központoknak az adott városszerkezetbe illesztése (a meglévő és tervezett közlekedési infrastruktúrákhoz kapcsolódása) stratégiai kérdés, ehhez elengedhetetlen olyan településrendezési szakemberekkel való konzultáció, akik jól ismerik a megye ill. a régió fejlesztési koncepcióit is.

A mobilitási központnak a településen belül közlekedésileg-városszerkezetileg minél előnyösebb helyen kell lennie. Előnyös, ha ez a hely egyúttal P+R (parkolj és tömegközlekedj) ill. B+R (kerékpározz és tömegközlekedj) típusú "átszállópont" is, de ennek deklarálása nélkül is jelen kell legyen a közelben a tömegközlekedés és a vonzó parkolási-kerékpártárolási lehetőség. Ideális hely lehet egy *nagy utasforgalmat* lebonyolító vasútállomás vagy buszpályaudvar.

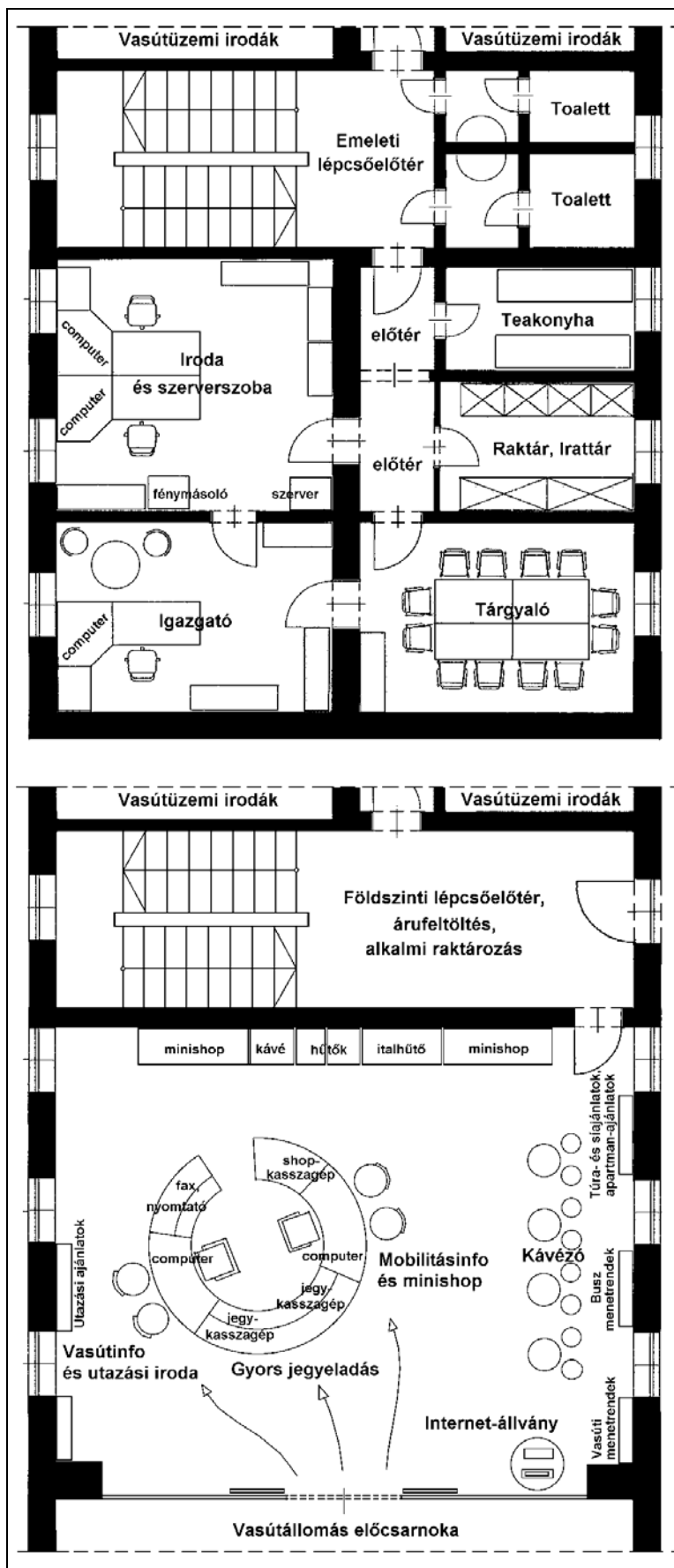
A soproni buszpályaudvarról a buszok sűrűn indulnak a Fertő-menti településekre, útvonalaik és megállóhelyeik időközönként rugalmasan az igényekhez alakíthatók. Mégis, a jelentős nemzetközi turizmus érdekeit és a bischofshofeni példa tanulságait szem előtt tartva *Sopronban is a vasútállomásra helyezést javasoljuk, ugyanakkor szorgalmazzuk a vasútállomás és a buszpályaudvar közötti közlekedési és információs összeköttetések minél magasabb színvonalra emelését.*



7. ábra: A vasútállomás és a buszpályaudvar városszerkezeti elhelyezkedése Sopronban

A mobilitási központ akkor tudja jobban betölteni hivatását, ha az *esetleges várakozási idők eltöltésére is vonzó alternatívákat nyújt*, megfelelő kapcsolódó kínálatokkal. Ez lehet pl. turisztikai kínálat (utazási iroda), bevásárlási, étkezési vagy általános információszerzési lehetőség (térképek, szóróanyagok, újságok, internet, stb). Ezen felül a mobilitási központnak sajátosságos, egyéni jelleget adhat egy kiállítás vagy a közelben igényesen kialakított zöldfelület is.

A mobilitási központ épületének kialakításánál és tömegközlekedés járműveinél is *fokozottan gondolni kell az idősekre és mozgáskorlátozottakra* az ajtóküszöbök elhagyásával, rámpák-liftek létesítésével, a járműveknél a kisebb padlómagassággal, tolókocsi-emelővel. Különösen fontos ez az osztrák-magyar Fertő-térség közlekedési rendszer tervezett minőségi megújításánál, hisz pl. Burgenlandban népesség előregedése jelentősebb a Nyugat-Pannon Eurégió átlagához képest (a Fertőszög településein a 60 év feletti lakosság aránya helyenként a 30%-ot is megközelíti). *Az épületek és járművek speciális kialakítása egyúttal a komplex fürdő- és gyógyturisztikai kínálat része is lehet*, hasonlóan a németországi Heidelberg városához.



8. ábra: A bischofshofeni mobilitási központ emeleti (fent) és földszinti alaprajza (lent) nettó 2x110 m²-en

A soproni mobilitási központ helyiségei elhelyezhetők leszek a vasútállomáson pl. a 2006 után felszabaduló vámügyi-határőrizeti épületrészben, ahol kapcsolódó szolgáltatások számára is jut hely. A soproni központ kialakításához egyik előképként szolgálhat a megvalósult bischofshofeni példa. Vendéglátóink szerint a 2x110 m² területen – ahol 7 fő dolgozik két műszakban – csupán a minimális alaprajzi igények voltak teljesíthetők, ezért fontos már a tervezéskor a későbbi bővíthetőségre is gondolni. A soproni központ megvalósításával lehetőség nyílik a 2006-ban feleslegessé váló munkaerő átképzéssel történő megtartására is.

6. ÖSSZEFOGLALÁS

A hazai közlekedésfejlesztést az elmúlt 50 évben általában a *mennyiségi fejlesztés* határozta meg. A most megindult Fertő-térségi osztrák-magyar együttműködés figyelemre méltó eredményekkel szolgálhat *a minőségi jellemzők előtérbe kerülése* (eljutás sokfélesége, ideje, komfortja, információs adatbázisok) és a *környezettudatos fejlesztés* tekintetében. A környezetileg rendkívül érzékeny Fertő-térségben a komplex elemzések során csiszolódhatnak ki többek között a tájba/életterekbe jól illeszkedő közlekedési infrastruktúrák és hálózatok, a közlekedési módok közötti egyensúly mikéntje, a környezetbarát járműhasználat lehetőségei. A tervezett *mobilitási központokban* a teljes közlekedési-turisztikai kínálat a legkorszerűbb információtechnológiák által válik áttekinthetővé mind a helybéliek, mind az idelátogatók számára.

IRODALOM:

- Csudai Endre (2001): A helyi úthálózatra helyben kell áldozni. In: *Kisalföld*, május 28., p. 5.
- Darabos Ferenc (2001): A Nyugat-dunántúli régió idegenforgalmi jelentősége és a gyógyturizmus fejlesztésének lehetőségei. In: *Falu Város Régió*, 4. szám, pp. 18-20.
- HL-AG, GYSEV, ÖBB (2003): *Tények és érvek dokumentuma* (Pannonia-Rail koncepció)
- Koren Csaba szerk. (2003): *Megvalósíthatósági tanulmány készítése az osztrák-magyar Fertő térségi fenntartható közlekedési projekthez* (szakmai ajánlat) 35p., Győr
- Somfai András (1999): *Győr-Moson-Sopron megye közúthálózat-fejlesztési koncepciója* (A Győr-Moson-Sopron Megyei Állami Közútkezelő Kht. megbízásából) 66p., Győr
- Somfai Attila (2003): *Kisalföldi mezővárosok településszerkezetének geomorfológiai szemléletű kutatása, különös tekintettel Kapuvárra* (PhD-disszertáció) 151p., Sopron
- Rixer Attila-Somfai Attila-Arató Károly-Borsos Attila-Horváth Balázs-Horváth Richárd (2003): *Osztrák-magyar Fertő-térségi Fenntartható Közlekedési Projekt, 2. Modul: A határokon átnyúló regionális forgalmi központ létrehozása* (2. workshop) 91 p., Sopron, 2003 május 16.
- Thaler, Robert - Schwarz, Annemarie szerk. (1998): *Europäisches Forum für Sanfte Mobilität im Tourismus / European Forum for Sustainable Mobility in Tourism* (konferenciakiadvány) 124 p., Bad Hofgastein, Salzburg tartomány In: www.soft-mobility.com
- Thaler, Robert szerk. (2001a): *Alps Mobility* (pilotprojektek a környezetbarát utazáslogisztika megvalósítására) 60 p., Bécs In: www.alpsmobility.org
- Thaler, Robert szerk. (2001b): *Verkehr und sensible Gebiete / Transport and Sensitive Areas* (pilot-tanulmány) 50p., Bécs
- Zábránszky Papp Klára (2000): Az V. főépítész konferencia ajánlásai. In: *Magyar Építőipar*, 9-10. szám, pp. 299-300.