

Közlekedés- tudományi szemle

10.

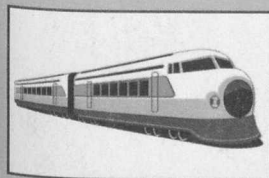
2000

október

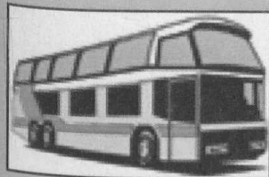
L.

évfolyam

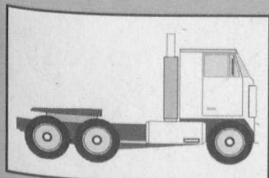
2000 -11- 07



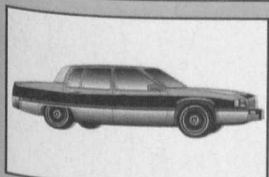
A GYSEV reformelképzelései



A Ferihegyi repülőtér fejlesztésének aktuális kérdései

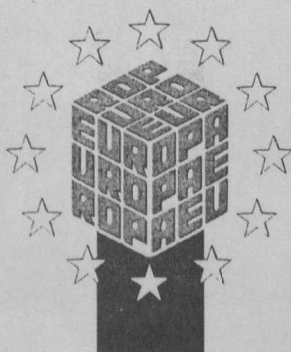
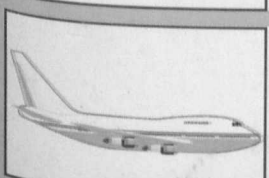
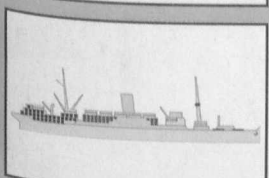


A vasúti pálya környezetállapot megfigyelő rendszere



EU-MELLÉKLET

A magyar vasutak integrációs stratégiája



A KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI EGYESÜLET SZAKLAPJA

A lap megjelenését támogatják:

ÉPÍTÉSI FEJLŐDÉSÉRT ALAPÍTVÁNY, GySEV,
KÖZLEKEDÉSI FŐFELÜGYELET, KÖZLEKEDÉSI
MÚZEUM, KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI INTÉZET,
LÉGIKÖZLEKEDÉSI ÉS REPÜLŐTÉRI
GAZGATÓSÁG, MAHART, MÁV (fő támogató),
MTESZ., PRO RENOVANDA CULTURA
HUNGARIAE ALAPÍTVÁNY, UVATERV,
VOLÁN vállalatok közül: ALBA, BAKONY,
BALATON, BÁCS, BORSOD, GEMENC, HAJDU,
HATVANI, JÁSZKUN, KAPOS, KISALFÖLD,
KÖRÖS, KUNSÁG, MÁTRA, NÓGRÁD, PANNON,
SOMLÓ, SZABOLCS, TISZA, VASI, VÉRTES, ZALA,
VOLÁNBUSZ, VOLÁNCAMION, VOLÁN-TEFU RT.

Megjelenik havonta

Szerkesztőbizottság:

PÁL JÓZSEF elnök

DR. IVÁNY ÁRPÁD főszerkesztő

HÜTTL PÁL szerkesztő

A szerkesztőbizottság tagjai:

Árva Kálmán, Benczédi Mihályné, Bretz Gyula,
Dr. Berényi János, Dr. Czére Béla, Dr. Csizmadia Éva,
Domokos Lajos, Ecsedy Gábor, Erdei Tamás,
Kalmár Béla, Dr. Kerkápoly Endre, Kiss András,
Kovács Péter, Dr. Menich Péter, Dr. Rixer Attila,
Tanczos Lászlóné dr., Dr. Tóth László

A szerkesztőség címe:

146 Budapest, Városligeti krt. 11. Tel.: 343-0565

Kiadja a Közlekedési Dokumentációs Kft.

1074 Budapest, Csengery u. 15.

gazdátó: Nagy Zoltán

Terjeszti a Magyar Posta Rt. Előfizethető a
írlapkézesítőknél és a Hírlapelőfizetési Irodában
Budapest, XIII. Lehel u. 10/a. levélcím: HELIR,
Budapest 1900), ezen kívül Budapesten a Magyar
Posta Rt. Levél és Hírlapüzletági Igazgatósága kerületi
gyűlésszolgálati irodáin, vidéken a postahivatalokban.

Egy szám ára 150,- Ft, egy évre 1800,- Ft.

Külföldön terjeszti a Kultúra Külkereskedelmi Vállalat
1389 Bp., Pf. 149.

Nyomdai előkészítés és kivitelezés:

KÖZDOK Kft. Digitális Nyomdaüzeme

1074 Budapest, Hársfa u. 51. Tel.: 322-9204

E-mail: ifjnagy@elender.hu

gazdátó: Nagy Zoltán

Főördelőszerkesztő: ifj. Nagy Zoltán

Publishing House of International Organisation of
Journalist INTERPRESS,

1075 Budapest, Károly krt. 11.

Telefon: (36-1) 122-1271 Tx: IPKH. 22-5080

BUNGEXPO Advertising Agency,

1074 Budapest, P.O.Box 44.

Telefon: (36-1) 122-5008, Tx: 22-4525 bexpo

H-Advertising,

1074 Budapest

Telefon: (36-1) 118-3640, Tx: mahir 22-5341

ISSN 0023 4362

Tartalom

- Dr. Berényi János: A GYSEV reformja és kapcsolata
az állammal361
- A GYSEV elnök-vezérigazgatója átfogóan mutatja be a vállalat jele-
nét és jövőjét. Részletesen ismerteti a személy- és áruszállítás várha-
tó alakulását, bemutatja a GYSEV reformelképzeléseit.
- Bretz Gyula: A Ferihegyi repülőtér fejlesztésének aktuális kérdései
(II. rész)367
- Az UVATERV Rt. elnök-vezérigazgatója részletesen elemzi, hogy a
Ferihegy továbbfejlesztése hogyan lehetséges, milyen fejlesztési li-
mittal és milyen elrendezéssel.
- Dr. Koren Edit: A vasúti pálya környezetállapot megfigyelő rendsze-
rének megvalósíthatósága a MÁV vonalain376
- A szerző a cikkben a vasúti pálya környezetállapot megfigyelő rend-
szer kialakításával kapcsolatos kutatási-fejlesztési munkát mutatja be.
Ismerteti az európai vasúttársaságok környezeti tevékenységét is.
- EU melléklet:
- Dr. Rixer Attila: A hazai vasúti közlekedési koncepció európai jövő-
kép- és stratégiaelemei (I. rész)382
- A szerző a címben említett cikksorozatának első részében a hazai vas-
úti közlekedési koncepciót megalapozó európai integrációs stratégiai
keretet ismerteti az EU Bizottság belső piaci Fehér Könyve alapján.

Szerzőink:

Dr. Berényi János a GYSEV Rt. elnök-vezérigazgatója; *Bretz Gyula*
okl. építőmérnök, az UVATERV Rt. elnök-vezérigazgatója; *Dr. Koren*
Edit főiskolai docens, Széchenyi István Főiskola Környezetmérnöki
Tanszék; *Dr. Rixer Attila* okl. gépész- és gazdasági mérnök, a közgaz-
daságtan kandidátusa, a MÁV Fejlesztési és Kísérleti Intézet irodave-
zetője.

*A lap egyes számai megvásárolhatók
a Közlekedési Múzeumban*

*Cím: 1146 Bp., Városligeti krt. 11.
valamint a*

*KÖZDOK Misztótfalusi Könyvesboltjában
1074 Budapest, Hársfa u. 51.
Tel.: 322-7697, fax: 322-1080*

Dr. Berényi János

VASÚTI KÖZLEKEDÉS

A GYSEV reformja és

kapcsolata az állammal*

A vasutak reformjának kérdése lerágott csontnak tűnik, hiszen évek óta nemcsak itthon, hanem a nemzetközi fórumokon is szinte csak erről beszélünk, a folyamat, az átalakulás azonban sok kínnal jár, emberi sorsokat érint, sok esetben lassú és nehézkes. Az is gond, hogy nincs egyetlen igazi modell, amelyről azt mondhatnánk, hogy ez az, ez kell nekünk, hiszen ahány vasút van Európa nyugati féltekéjén, annyi változtatban valósult meg az EU azon elvárása, hogy a pályát el kell választani a kereskedő vasúttól.

Az angol vasutak például totális privatizációt hajtottak végre és gyakorlatilag a BR nem is létezik. A németek szétválasztották és önállósították az egyes tevékenységeiket, de az új elnök megjelenésével egyre inkább hallani, hogy újra a centralizáció irányába kívánnak lépni. A nemzetközi sajtó ezt úgy kommentálja, hogy *Mehdorn úr* visszafelé forgatja az idő kerekét, az osztrákok azt vallják, hogy a vonóerőparkba kell beruházni, ők akarnak Európa járműellátói lenni és ugyancsak vallják, hogy kereskedelmi palettájuk bővítése érdekében nagy szállítványozási vállalatokat kell felvásárolni, amin keresztül értékes piacismeretekkel rendelkező új munkatársakhoz és új piacokhoz tudnak jutni.

Az olaszok és a svájciak a fűző mellett döntöttek, de látjuk, hogy milyen nyögve nyelősen megy és ki tudja, mi lesz a hozadéka. A franciák szétválasztották ugyan a pályát az üzemviteltől,

de arra nagyon vigyáznak, hogy a leválasztott pályán csak ők fuvarozhassanak. Szóval nincs egyetlen üdvözítő megoldás, amelyet a magyar vasutak átvehetnének, pedig az EU célja nyilvánvalóan és érthetően az volt, hogy a verseny a közlekedés minden ágában legyen szabad, vagyis szűnjön meg az államvasutak monopól helyzete egy adott ország határain belül, de szűnjön meg az a különbség is, amely eddig a vasutakat terhelte, hogy amíg a közutat használók nem viseltek felelősséget az infrastruktúráért és ez nem is jelentkező költségeikben, addig a vasút döntően maga tartotta fenn a vasúti pályát és ez bizony rontotta a versenyképességét. Rontotta még más is: a túlméretezett bürokratikus szervezet, az esetenkénti sztrájkok, a nehézkes döntési mechanizmus... Ezzel kapcsolatban hadd mondjak el egy közelmúltból vett példát. Talán ismeretes, hogy nem régen eladásra kínálták az egyik legnagyobb magyar szállítványozó céget, a Chemol-Danzast. Ma már tudjuk, hogy a Masped vette meg és azt is tudjuk, hogy a Masped vezetése nem egészen 10 nap alatt hozta meg a döntését az egyébként jelentős piaci értéket képviselő Chemol-Danzas megvásárlásáról. Ha belegondolok, hogy mondjuk a MÁV, vagy a GYSEV egy ilyen döntést mennyi idő alatt hoz meg, meg kell mondanom, hogy jelentős a különbség.

A piac ugyanis nem vár, aki a jelentkező üzletre az adott pillá-

natban kellő rugalmassággal le tud csapni, az nyert. De fordítva is igaz, hiszen tudjuk, hogy milyen nehéz abban az esetben is a helyzetünk, ha valamely vasúti ingatlanra vevő jelentkezik. Mire a már említett fórumainkon az ingatlan eladásának valamennyi jogi, pénzügyi és kereskedelmi feltételeit keresztülragjuk, addigra sok esetben a vevő eláll szándékától, vagy mástól veszi meg ugyanazt.

Nem akarom kisebbiteni a saját belső problémáinkat, esetenkénti rugalmatlanságunkat, ügyetlenségünket, de kétségtelen, hogy állami vagyont tisztán piaci alapokon, csak piaci elvárásoknak megfelelően üzemeltetni nagyon nehéz. Ezért is jó az a gondolat, hogy az infrastruktúrát válasszuk le és a közúthoz hasonlóan arról gondoskodjon az állam, mint tulajdonos, a kereskedő vasút pedig most már megszabadulva az infrastruktúra terheitől, azonos versenyfeltételek mellett küzdjön meg a versenytársakkal. Ezekből pedig van bőven, hiszen látható, miként aktivizálódnak a nagy hajóstársaságok, a kikötők, vagy épp a már említett speditőrök, hogyan próbálnak az immáron szabaddá váló vasúti pályákon versenyre kelni a vasutakkal.

Érthető a nagy hajóstársaságok törekvése is, hogy egyre inkább saját kezelésbe kívánja vonni a vasúti áruforgalom szervezését, hiszen az elmúlt évek gyakorlata azt mutatja, hogy a több ezer kilométert kitevő tengeri úton jóval kisebb fuvardíjbevételt tudnak re-

* A cikk a GYSEV Rt. elnök-vezérigazgatójának a KTE az "Állam és a Vasút kapcsolata" című konferencián elmondott előadásának szerkesztett szövege

alizálni, mint amilyen bevételt a vasutak, vagy éppen a közút a sokkal rövidebb szárazföldön tudnak elérni. Céljuk tehát a vasúti fuvardíjak letörése. Ezt azzal próbálják elérni, hogy saját szervezésben, sokkal kisebb költséggel, járművek és személyzet bérletével, terminálok és gyártelepek között saját maguk veszik kézbe a vasúti forgalom szervezését de erre csak a világ legnagyobb hajóstársaságai képesek, mint a Maerks Line, P+O, vagy Hapag Lloyd. Ugyanezen törekvéseket tapasztalhatjuk a kikötők részéről is, amelyek tulajdonképpen hatalmas logisztikai központok, és amelyek óriási árumennyiséget koncentrálnak, lásd Hamburg, vagy Rotterdam. Ők is úgy gondolják, hogy ennek a forgalomnak a saját kézbe vétele a szabadá váló európai vasúti pályákon számukra gazdaságosabb.

Tulajdonképpen a hamburgi kikötő tulajdonossá válását a GYSEV-ben is ez a gondolat indokolta, mármint, hogy Európa belsejéből Hamburg irányába, vagy onnan Közép-Kelet Európába irányuló forgalmakat egy kis vasút, a GYSEV segítségével szeretnék volna akár a nagy DB ellenében is saját kézbe venni és egyúttal Sopronnak, mint logisztikai központnak az adottságait kihasználni.

A szabadá váló európai vasúti pályákon a vasutaknak azonban nemcsak a hajóstársaságokkal, kikötőkkel, speditőrökkel, vagy operátorokkal kell megküzdeniük az áruért, hanem egymással is és ez egy új momentum a vasutak életében, hiszen az országhatárok eddig ilyen értelemben védettséget adtak az egyes vasutaknak. Az EU azonban nem ismer országhatárokat, a forgalmakat határokat átlépő módon, mozdony és személyzetcsere nélkül kell szervezni, mert így működik ez a közúti forgalmakban is és mert így gazdaságosabb. Ebben a versenyben bizony nem minden kereskedő vasút tud majd talpon maradni.

Látható, hogy stratégiai szövetségek vannak kialakulóban, amelynek a lényege a piac újrafelosztása és az egyes szövetségi rendszereken belül a piac konkrét elosztása. Én úgy gondolom, hogy a két magyar vasútnak, a MAV-nak és a GYSEV-nek alapvető célja kell legyen, hogy földrajzi adottságukból eredően, egymást segítve próbáljanak egyazon szövetségi rendszeren belül – és itt nem nagyon látok más lehetőséget, hogy mint az osztrák és német vasutakkal való közösségvállalás – minél nagyobb piaci szegmenst maguknak megszerezni. Ugyanezek a csoportosulások, érdekközösségek vannak kialakulóban, vagy alakultak már ki a hajóstársaságok és a légi közlekedési vállalatok között is. A magam részéről egyáltalán nem tartom alárendelt szerepnek, ha egy ilyen szövetségi rendszeren belül a magyar vasutak feladata az lenne, hogy mondjuk az Északnyugat-Európában megtermelt árut magyarországi logisztikai központokon keresztül, mint például Sopron, vagy Budapest, a délkelet európai térségbe továbbítanák.

Ahhoz azonban, hogy a magyar vasutak, mind a MAV, mind a GYSEV, akár nyugati, akár keleti irányba a másik vasút pályáját ténylegesen igénybe vehesse és használhassa, megfelelő, kétáramnemű mozdonyra van szükség. Ma már semmit nem jelent, hogyha azt mondom, hogy mi ezeket a gondolatokat több mint három éve már megfogalmaztuk. Leírtuk, kértük a segítséget legalább 5 db ilyen mozdony beszerzéséhez, mert tudjuk, hogy a beszerzés átfutási ideje legalább két évet vesz igénybe. Tehát ha ma meg tudnánk rendelni, akkor is ezekkel a mozdonyokkal legjobb esetben 2002–2003 tájékán számolhatunk. A GYSEV ráadásul földrajzi fekvéséből adódóan évtizedek óta saját járművel és magyar személyzettel átjár az országhatáron, osztrák területen vesz igénybe vonalakat, tehát ki-

csiben azt csinálja, amit az EU a mai vasutaktól megkövetel, hogy határátlépő és nemzetközi legyen. A mi személyzetünk rendelkezik osztrák vasútvonali ismerettel, a forgalmi és jelzési utasítások ismeretével, nyelvismerettel, vagyis ha el tudunk menni Bécsig, vagy Wiener Neustadtig, miért ne tudnának elmenni akár Hamburgig is. Persze ha lenne ehhez járművünk, de nincs. És még egy dolog kell hozzá, úgynevezett Európa koncesszió. Enélkül a koncesszió nélkül ugyanis egyetlen vasút sem veheti igénybe a másik infrastruktúráját. Nos a GYSEV ebben is úttörő, hiszen mi az elmúlt év végével a GYSEV osztrák vonala és üzeme részére, amely tulajdonképpen már EU vasútnak számít, megkérveztük az Európa koncessziót és reméljük, hogy azt még ebben az évben megkapjuk, vagyis a pálya számunkra még ebben az évben várhatóan szabadá váló válik. Már csak jármű kell hozzá és kurázi, azaz bátorság, hogy élni is merjünk vele.

Örülök, hogy a GYSEV gondoljaival és jövőbeni elképzeléseivel megismertethetem az olvasóinkat, hiszen nekünk kevés lehetőség adódik, hogy erről beszéljünk egy vasúti konferencia keretében. A továbbiakban a GYSEV reformelképzeléseit konkrét formában vázoló fel, néhány gondolattal bemutatom ezt a nagyon egyedülálló, speciális vállalatot.

Cégünk a Győr-Sopron-Ebenfurth vasútvonal teljes kiépítésével, 1879-ben kezdte meg működését, mint cég és vasútüzem. Alapvető feladatát akkor a Kisalföld mezőgazdasági terményeinek, illetve a vasútvonal mellett működő üzemek és bányák termékeinek Győr kikötőjébe, illetve Bécs térségébe való továbbítása jelentette.

Az I. világháborút követő békeszerződések Magyarország és Ausztria között új határokat jelölték ki, amelyek következtében az

addig egy ország területén működő vasút két ország területére került. Az Osztrák Köztársaság a GYSEV Rt eredetileg magyar területre érvényes koncesszióját elismerte és így az osztrák területre került vonalrész önálló osztrák magánvasútnak minősült. A cégnek ez a jogi helyzete alapvetően változatlan. Az eredeti magyar koncessziót a két ország hatóságai kétszer meghosszabbították, így az jelenleg 2007-ig érvényes.

A múlt század utolsó éveiben a GYSEV Rt megszerezte a Celldömöktől Neusiedl am Seeig húzódó Fertővidéki Helyi Érdekű Vasút többségi tulajdonát. A két vasút üzemkezelti szerződést kötött egymással, mely a FHÉV Rt időközben ugyancsak 2007-ig meghosszabbított koncessziójának lejártáig van érvényben. Ennek értelmében a FHÉV üzemvitelét a GYSEV látja el.

Az 1970-es években a FHÉV Rt Celldömölk és Fertőszentmiklós közötti pályaszakasza felszámolásra került.

A GYSEV Rt a 60-as évek közepéig lényegében ugyanazt a feladatot látta el, mint megalapítása idején, nevezetesen a nyugat-magyarországi, valamint az I. világháborút követően létrejött burgenlandi tartomány térség helyi szállítási igényeinek kielégítését mind a személy, mind az áruszállítás terén.

A fellendülés a 60-as évek végén, a kelet és a nyugat közötti gazdasági közeledés időszakában kezdődött. Már akkor világossá vált, hogy a győr-sopron-ebenfurti vasútvonal, illetve ezen belül Sopron csomópont attraktivitásának kihasználásához nem elegendő, ha a vasút pusztán fuvarozási szolgáltatást nyújt a megbízónak. Amit ma logisztikának nevezünk, azt annak idején a vasutunk több lábra állítása, különféle kereskedelmi tevékenységek végzése, nemzetközi, szállítmányozási, vámszabályozási, raktározási és idegenforgalmi szolgáltatások nyújtása jelentette, ame-

lyek időközben önálló és jól működő üzletágakká nőttek ki magukat.

A GYSEV a MÁV-hoz hasonlóan országos közforgalmú vasút, amely közszolgálati és kereskedő vasúti feladatokat egyaránt ellát, és amely ugyanabban a gazdasági környezetben fejt ki tevékenységét. A GYSEV is mind Magyarországon, mind Ausztriában szerződéses viszonyban van az államokkal, amelyek egyben tulajdonosai is, hiszen a magyar állam 61%, az osztrák állam 33,3% tulajdoni résszel rendelkezik, köszönhetően azoknak a döntően 90-es évek közepén végrehajtott beruházásoknak, amelyek Sopron vasúti csomópont kombinált fuvarozási és logisztikai központtá kiépítésének osztrák szövetségi pénzből történő finanszírozását jelentették. 4,3%-ban szerzett tulajdont társaságunkban 1997-ben a HHLA, azaz a Hamburgi Kikötő és Raktárgazdálkodási Rt, amelynek előzménye a Hamburgi Kikötő és a soproni csomópont, mint két meghatározó logisztikai központ közötti intenzív kereskedelmi kapcsolat volt, döntően a konténer fuvarozás területén. A részvények 1,4%-a pedig, szórványrészvény.

Az államokkal kötött szerződések alapvetően a pálya és a közszolgálati személyszállítás fenntartására vonatkoznak és részben infrastruktúra támogatás, részben személyszállítási árkiegészítés formájában jelentkeznek. Bennünket ugyanazok a gondok emésztenek, mint a MÁV-ot, a támogatás sosem elég, a személyszállítás veszteségét pedig évek óta nem téríti meg teljes körűen az állam, így kiegészít az áruszállítási bevételeinkből, nagyobb részt az egyéb vállalkozásaink nyereségéből keresztfinanszírozzuk a veszteségeket. Nálunk annyival árnyaltabb a helyzet, hogy Ausztriában 5-5 éves, úgynevezett középtávú beruházási, támogatási szerződést kötöttünk a szövetségi kormánnyal és a tarto-

mánnyal és ezek mentén kiszámíthatók a támogatási nagyságrendek. Magyarországon tartományi támogatás nincs, a KHVM-mel létezik egy megállapodásunk, de ezek sajnos nem fedezik teljes körűen a tényleges kiadásainkat.

Még szerencse, hogy a GYSEV a már korábbiakban említett vállalkozásokba kezdett a 70-es évek közepén, amelyek az elmúlt 20–25 évben önálló vállalatokká és sikeres ágazattá váltak ugyan, mint például a Raabersped, Raaberfreight, a Lokomotív Utazási Iroda, de az általuk fizetett osztalék nem a társaság fejlesztésére és eszközeinek megújítására került felhasználásra, hanem sajnos keresztfinanszírozásra, vagyis a közszolgálati feladatok veszteségeinek fedezetére. Így aztán, bár a tulajdonosaink, az osztrák és a magyar állam felé minden évben büszkén jelenthetjük, hogy a GYSEV szinte egyetlen vasúttársaságként Európában úgymond pozitív nullszaldóval zárta az évet, a valóságban azonban feléltük a jövőnket, hiszen az igen jó és elismert kereskedelmi munkával megtermelt többletből megfinanszíroztuk azt, amit az államnak, mint a szolgáltatás megrendelőjének kellett volna fedeznie és ezt mindkét állam vonatkozásában mondhatom. A különbség csupán annyi – és ez nem elhanyagolható –, hogy míg a MÁV és az ÖBB esetében a tulajdonos vagyis az állam, időről időre a zsebébe nyúlt, hogy a felhalmozott veszteséget illetve a felvett hiteleket és kamatokat az államvasutaktól átvállalja, úgymond konszolidálja, addig ez a GYSEV esetében még soha nem fordult elő.

Különösebb elismerést az államkincstár gondjainak enyhítéséért ugyan nem kaptunk, de mivel gondot sem okoztunk a GYSEV-nél stabil vezetés alakíthatott ki, nem volt jellemző ránk a másfél-két évenkénti vezetőváltás és ez egyfajta stabilitást, ki-

számíthatóságot adott a vállalatnak. Többek között ennek is köszönhető, hogy a GYSEV elkerülte az elmúlt évek sztrájkjait, az érdekképviselet és a menedzsment között ki tudott alakulni az a kölcsönös bizalom, ami átsegítette a nálunk is évről évre jelentkező bértárgyalások nehézségein. A sztrájk elkerülésének azért is van különös jelentősége, mert az I. világháborút követő új államhatárokkal Burgenland egyes részei között a vasúti összeköttetés csak Sopronon keresztül, a GYSEV vonalainak igénybevételével lehetséges. Ennek az úgynevezett "peage" forgalomnak, vagyis az Észak-Burgenlandból Közép-Burgenlandba munkába és iskolába járó osztrák utasoknak egy sztrájkjal esetleg több napon át történő akadályozása komoly feszültséget okozhatna a két ország viszonyában.

A GYSEV az európai vasutakhoz képest kis vállalat, mégis a vonalhosszát lényegesen meghaladó szerepe van mind a személy, mind az áruszállításban és aktív tagja a vasutak nemzetközi szervezeteinek is.

A GYSEV évi 3 milliós utasforgalma és 6 millió tonna körüli áruszállítása eléri néhány államvasút, mint például a görög, vagy a portugál vasút teljesítményét. A kombinált fuvarozás 40%-ot meghaladó aránya az összforgalmon belül pedig egyenesen példa nélküli az európai vasutak között. A GYSEV ugyanis a rendszerváltozást követően eltelt 10 évben nagyon tudatosan az európai közlekedés és környezetpolitika által preferált kombinált fuvarozást helyezte stratégiája középpontjába és a fejlesztéseket is erre koncentráta. Ennek keretében épült ki a már említett soproni terminál és logisztikai központ, amely a kombinált fuvarozás minden fajtáját képes fogadni. Sopron ma az európai vasutak és speditőrök által is elismerten Közép-Kelet Európa egyik legjobban működő átrakó bázisa, amely fordító korong

szerepet tölt be Nyugat- és Dél-Kelet Európa között. Naponta 5 RO-LA vonatpár közlekedik Sopron és az ausztriai Wels között, innen indulnak naponta rendszeresen az észak-német kikötőbe, Hamburgba, Brémába azok az irányvonatok, amelyek a kamionnal közel azonos eljutási sebességet biztosítanak, hiszen gyakorlatilag egy nap alatt felérnek a kikötőkbe, illetve onnan Sopronba és innen indulnak naponta többször a Balkán Express vonatok Görögországba, Törökországba, Romániába, Bulgáriába és a volt jugoszláv államokba. A kétségtelen sikerek ellenére, mármint hogy a GYSEV fuvarpiacon a rendszerváltozást követő fuvarpiai összeomlás ellenére is meg tudta őrizni, sőt növelni tudta pozícióit, komoly gondot is jelent a kombinált fuvarozás részaránya, hiszen itt a legélesebb a verseny a közúttal, ezért itt a legkisebb a fajlagos bevétel.

Szükség lenne az állammal kötött szerződésünkben egyébként rögzített üzemeltetési támogatásra, ennek rendszere azonban egyelőre csak az osztrák kormánnyal, az osztrák vonalaink vonatkozásában működik, itthon sajnos nem, mert a költségvetésben erre nincs fedezet. A GYSEV-nél tehát ugyanazok a gondok jelentkeznek, mint a MÁV-nál: a személyszállítási veszteség nem teljes körű megtérítése az állam részéről, a kombinált fuvarozás üzemeltetési támogatásának teljes elmaradása, saját fejlesztési források hiányában elöregedő járműpark, csökkenő fajlagos fuvarozási bevételek... Speciális, csak a GYSEV-re jellemző gond ugyanakkor az egyvágányú pályán jelentkező kapacitáshiány, hiszen a megnövekedett személyszállítási igények már-már gátat szabnak az áruforgalom további növelésének.

Különös gondot okoz számunkra a bevezetőben már említett Fertővidéki Helyi Érdekű Vasút Rt, amely vonal a Fertő-tó keleti partján lakókat köti össze

az osztrák fővárossal, Béccsel. Jelentős hivatás forgalmat bonyolít a munkába és iskolába járók számára, ugyanakkor a környéken ipar és lényeges mezőgazdasági termelés nincs. Ez a vasútvonal tehát alapvetően közszolgálati feladatot lát el és döntően osztrák tartományi és szövetségi érdeket szolgál, de a személyszállítás tényleges veszteségét az osztrák állam nem téríti meg. Ez évente körülbelül 15–20 mATS, azaz körülbelül 3–400 mFt veszteséget jelent vasúttársaságunknak, amit döntően az osztrák vonal egyéb bevételeiből keresztfinanszírozzunk.

Szükség van tehát a GYSEV reformjára, amibe beletartozik az EU előírások szerinti pályavasút és vállalkozó vasút szétválasztása, ugyanúgy mint a kapcsolat rendezése az érintett államokkal. Sokat hallani az utóbbi időben a magyar vasút reformjáról, de a sajtón keresztül leginkább a MÁV elképzeléseivel ismerkedhetnek meg, engedjék meg tehát, hogy most megragadjam az alkalmat és a másik vasút, a GYSEV reformelképzeléseibe avassam be olvasóinkat.

A GYSEV célja, hogy hosszútávon is önálló vasút maradjon, amely a személyszállításban regionális, az áruszállításban viszont Európát átszelő, pán-európai szerepet tölt be, amelyhez széleskörű logisztikai szolgáltatások is társulnak.

A már említett pályavasút és vállalkozó vasút szétválasztásának 2001. január 1-ig meg kell történnie, mégpedig nemcsak számvitelileg, hanem szervezetiileg is. Ugyanakkor úgy gondoljuk, hogy a GYSEV méretei nem indokolják a két funkció jogi szétválasztását, vagyis az infrastruktúra vasút, illetve vállalkozó vasút nagy önállósággal, de egy cégkereten belül működne.

A pályavasutat illetően a GYSEV sajátossága, hogy a pályája nem kincstári vagyont képez, hanem legalább is 2007-ig, a

koncesszió lejártáig a társaság saját vagyona. Stratégiánkban megfogalmazott célkitűzés annak elérése, hogy a GYSEV pályája a MÁV-hoz, vagy az ÖBB-hez hasonlóan részese legyen az állami gondoskodásnak, vagyis az állam pénzügyi szerepvállalásának. Ezzel összefüggésben javaslatot kell kidolgoznunk a 2007-ben lejáró koncesszió átalakítására és ezzel egyidejűleg a Vasúti Törvény módosítására. Ugyancsak stratégiai célkitűzésünk, hogy a GYSEV győr-soproni fővonala továbbra is a nemzetközi törzshálózat részét képezze és ennek révén része legyen a Magyarországot átszelő nagy európai korridoroknak. Mindezek fejében a GYSEV is a többi európai vasúthoz hasonlóan pályahasználati díj ellenében szabaddá teszi pályáját más vasutak illetve vasúti operátorok számára. A pályavasúti struktúra kialakításakor számba vettük azokat a hatásokat, amelyekkel abban a térségben ahol tevékenykedünk, a következő évtizedekben számolhatunk, és következő megállapításokra jutottunk.

A Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Rt számára a hagyományos kelet-nyugati áruforgalom mellett egyre nagyobb jelentőséggel bír az észak-déli irányú forgalom, hiszen látható, hogy az erőteljesen leterhelt Alpokon átmenő útirányok tehermentesítésére az EU egy keleti elkerülő útirány kiépítését szorgalmazza. Ez az alternatív útirány lehet a jelenlegi osztrák-magyar határ mentén húzódó vasúthálózat is, amelyben a GYSEV meghatározó szerepet játszhat. A Semmering alagút gondolatának az új osztrák kormány által történő elvetése új perspektívát adott az osztrák-magyar határon Sopron bevonásával kiépítésre kerülő észak-déli vasútvonalnak. Ebbe az irányba mutat az osztrák szövetségi kormány és Burgenland tartományának az az elképzelése, amelyről a megvalósíthatósági tanulmány nemrégén készült el. Sop-

ronból Eisenstadton és Wampensdorfon keresztül Bécsig részben a GYSEV meglévő vonalának, részben teljesen új pályaszakaszok kiépítésével egy nagy teljesítményű 160 km/h vasútvonalat kíván kiépíteni, amely beruházás – amennyiben jóváhagyásra kerül – 2010 körülre készülne el. A GYSEV számára ez egyben a már említett kapacitásgondok feloldását is eredményezhetné, legalább is az osztrák oldalon, hiszen ez a vonal számunkra az egyvágányú pálya kétvágányúsítását jelentené. Ennek a vasútvonalnak a folytatásaként Sopronból Szombathely irányba, majd onnan tovább Graz felé, de nem elfeledve a szlovén és horvát irányokat sem, szorgalmazzuk a MÁV-val és az ÖBB-vel közös, új típusú együttműködés, stratégiai szövetség létrehozását az észak-déli forgalmakba történő erőteljesebb bekapcsolódás érdekében.

A Soprontól Bécsig tervezett új, nagy sebességű vasútvonal kiépítése egyben Schwechat repülőtér bekapcsolódását is jelentené e térség forgalmába és tudott, hogy az osztrák közlekedéspolitikája a schwechati repülőtér fejlesztését kiemelten kezeli, ami mind a személy, mind az áruszállításban jelentős többletforgalmat is eredményezhet.

Stratégiánk kialakításánál az sem utolsó szempont, hogy a Bécs, Pozsony, Győr, Sopron térség kiemelt célterülete az ipari fejlesztésnek, illetve az EU támogatáspolitikájának. Elképzeléseink megvalósításánál ki szeretnénk emelni azt a sajátos helyzetünket, hogy a GYSEV osztrák vonalhálózata már ma is EU vasútnak tekintendő és hogy a reményeink szerint a közeljövőben megkapandó Európa koncesszió segítségével elsőként a volt szocialista tábor vasútjai közül élhetünk az európai szabad pályahasználati lehetőséggel, de csak ha megfelelő vonóerővel is rendelkezünk.

Stratégiánk egyik sarkalatos pontja a már többször említett Fertővidéki Helyi Érdekű Vasút Rt jövője. A GYSEV-et üzemeltetési szerződés köti 2007-ig arra, hogy gondoskodjék a FHEV Rt üzemeltetéséről, ennek fejében élvezzi annak bevételeit és viseli ráfordításait. Már korábban elmondtam, hogy a vonalon gyakorlatilag csak személyszállítás történik és az alacsony személyszállítási tarifák miatt a vonal veszteséges. Mivel ennek a vonalnak a fenntartása alapvetően osztrák közszolgálati igényeket elégít ki, a probléma megoldása oly módon lehetséges, hogy az osztrák kormány vagy átveszi a jelenlegi tulajdonostól (vagyis döntően tőlünk) a FHÉV Rt részvényt, vagy osztrák állami többséggel létrejön egy infrastruktúra társaság, amely megállapodást köt az üzemeltetővel, azaz a GYSEV-vel és a megrendelt szolgáltatásokat meg is téríti.

A vállalkozó vasút nálunk is magában foglalja a személyszállítást és a széleskörű logisztikai szolgáltatásokkal kibővített áruszállítást. A személyszállítás mint közszolgálat jövője alapvetően a tulajdonosok, vagyis az államok elvárásaitól, megrendeléseitől és a fizetési feltételek szerződésben történő rögzítésétől függ. A személyszállításban hosszabb távon is alapvetően a Kelet-Ausztria és Nyugat-Magyarország régió igényeit kívánjuk kielégíteni az ÖBB-vel, MÁV-val és a csatlakozó forgalmat biztosító autóbussz társaságokkal együttműködve. A célok megvalósításához szükséges járműbeszerzést azonban kizárólag saját forrásból megvalósítani nem tudjuk, ezért az csak olyan mértékben lehetséges, amilyen mértékben a személyszállítást megrendelő államok illetve tartományok az általuk megrendelt szolgáltatást finanszírozni képesek. Ez alatt azt értjük, hogy az általunk elvégzett személyszállítási tevékenységen ne csak a tényleges költségek, hanem

nyereség is realizálódjon, amiből a szükséges és elvárt járműberuházások megvalósíthatók.

Látható, hogy az eddig tárgyalt pályavasúti és személyszállítási elképzelések az érintett illetve az azt megrendelő államokkal való egyeztetést és szerződéses együttműködést igénylik. Egészen más alapokon épül fel a GYSEV áruszállítási koncepciója, hiszen az áru fuvarozási tevékenység alapvetően versenypiaci kategória, kivéve a kombinált fuvarozást.

A kombinált fuvarozásnál az osztrák vonalhoz hasonlóan a magyar vonalainkon is szeretnénk elérni, hogy üzemeltetési támogatásban részesüljünk a közút rendkívül éles versenye és meghatározott közlekedéspolitikai célok megvalósítása fejében. Az áruszállító vasútnak rendkívül éles versenyben kell helyt állnia és mintegy speditőrként kell működnie, amely nem nélkülözi a stratégiai szövetségi partnerek megtalálását, a hosszabb távú jövő érdekében. Célunk, hogy a hagyományos kelet-nyugati forgalmak mellett egyre inkább bekapcsolódjunk az észak-déli tranzitforgalmak szervezésébe és az ehhez szükséges szolgáltatások nyújtásában fontos szerepet szánunk Sopronnak, mint forgató korongnak, átrakó központnak, és annak a szellemi kapacitásnak, amelyet vasutunk kereskedelmi apparátusa az elmúlt évtizedekben felhalmozott.

Ugyanakkor azt is látni kell, hogy a kereskedő vasút, amely a

jövőben egyre inkább speditőrként fog tevékenykedni a piacon nemcsak a saját pályáján, hanem más vasutak pályáján is szervezi a forgalmat, sőt olykor teljesen el is szakad a nagyobb profit reményében a saját infrastruktúrájától. Ahhoz, hogy ezt az európai vasúti pályákon átívelő fuvarszervező szerepkört a GYSEV ahogy eddig, úgy a jövőben is sikeresen tölthesse be, szükséges, hogy aktívan bekapcsolódjunk az európai terminálok hálózatába, ami magában foglalja más terminálokban való tulajdonosi formában történő részvételt, ugyanúgy, mint annak elfogadását, hogy a soproni terminál üzemeltetésében is részt vehessenek más társaságok. Nem titkoljuk, hogy itt partnerként elsősorban a MÁV-val számolunk.

A teljes szolgáltatási paletta biztosítása érdekében a háztól házig történő fuvarozás miatt a közúti szolgáltatás bevonását, esetleg saját kamionpark kiépítését tervezzük a meglévő kínálat kiegészítéseképpen. Annak érdekében, hogy a GYSEV a szabaddá váló európai vasúti pályákon áru fuvarozó vasútként akár a teljes fuvarozási útvonalon megjelenjen, szükség van legalább 5 db kétáramnemű villamos mozdony beszerzésére. Ennek a rövidtávú beruházásnak a forrása a magyar kormány garanciája mellett felveendő körülbelül 4 mrd Ft bankhitel lehet. A beruházást a költségek optimalizálásának szem előtt tartásával a MÁV-val közösen ter-

vezzük.

A GYSEV bármily aktív is a kereskedelmi kapcsolatokban, egyedül nem tud versenyre kelni a nagy európai vasutakkal, ezért szövetségeseket keres. Fennállása óta mindig is első számú szövetségese, természetes kereskedelmi partnere a MÁV volt, amelyre napjainkban is a szoros együttműködés a jellemző. Ezt követően az osztrák és a német vasutak jöhetnek elsőként szóba. az ÖBB már megkereste vasutunkat egy hosszú távú együttműködés érdekében és várhatóan hamarosan a két vasút legfelsőbb vezetése jóváhagyásával úgynevezett Pannónia Projekt keretében reményeink szerint meg is találjuk a hosszú távú együttműködés formáit valamennyi területre vonatkozóan, ami egyúttal egy burkolt piacfelosztást is jelent a két vasút között.

Hasonló megkeresést kaptunk a német vasúttól, a DB-től, ezek a tárgyalások azonban még folynak és nagyon bízunk benne, hogy a nagy hajóstársaságokhoz, vagy légitársaságokhoz hasonlóan az európai vasutak között is ki fognak alakulni azok a szövetségi rendszerek, amelyek a piac felosztása révén hosszú távon tudják biztosítani az adott szövetségi rendszerhez tartozó vasutak fennmaradását és megélhetését. Abban pedig nagyon hiszek, hogy a két magyar vasútnak, a MÁV-nak és a GYSEV-nek ugyanahhoz a szövetségi rendszerhez kell tartoznia.

Bretz Gyula

KÖZLEKEDÉSEPÍTÉS

A Ferihegyi repülőtér

fejlesztésének aktuális kérdései II.

1. Előzmények

A hasonló címmel megjelent cikkünkben (1999 november, Közlekedéstudományi Szemle) felvetett kérdések szerint, repülőtérünk továbbfejlesztésének mikéntje tisztázást kíván. Megvizsgálandó, hogy Ferihegy továbbfejlesztése hogyan lehetséges,

- milyen fejlesztési limittel és
- hogyan, milyen elrendezéssel.

Az 1999 év végéig elkészült vizsgálatok szerint, a fejlesztési limit kérdésére elsődlegesen a zajhatás vizsgálatok kidolgozásával és a külső infrastruktúra (közlekedési) kapcsolatok fejlesztési elképzeléseinek összegyűjtésével volt lehetséges az állásfoglalás előkészítése. A hogyan történő fejlesztésre pedig – a fejlesztési limit függvényében – négy változatot készítettünk.

Európa nagyforgalmú repülőterein azonban a rohamos forgalomnövekedés az adott hely fejleszthetőségének újraértékelését teszi szükségessé. Példák felsorolása helyett elegendő csak Ferihegy fejlődésére visszatekinteni, ahol még az 1960-as években is 1,6-1,8 millió utas/év limitforgalommal számoltak. Az 1970-es években kidolgozott távlati fejlesztési program azonban már 6 millió utas/év kapacitáshatárig számolt. A most kidolgozott fejlesztési program viszont – a megváltozott körülmények folytán – már 15 millió utas/év forgalommal vizsgálta a környezetbe illesztés kérdéseit. A 15 milliós limitforgalom azonban – az előzőkhöz hasonlóan – megfe-

lelő időpontban várhatóan újraértékelést kíván.

2. A fejlesztési limit vizsgálata

2.1. Zajhatás vizsgálatok

A fejlesztési limit megállapításához a következő

- 6,2 millió utas/év (2008 évi)
- 9,0 millió utas/év,
- 15 millió utas/év

feltételezett forgalmak zajhatás-vizsgálatait, zajgörbéit készítettük el.

A zajgörbékét a környezet beépítettségét is tartalmazó olyan alaptérképeken ábrázoltuk, amelyeken a mindmáig érvényes, meglévő zajvédő övezeteket is bemutattuk. Az ábrázolt izofongörbék a 176/1997. Kormányrendelet és a 18/1997. KHVM-KTM együttes rendelet előírásai szerint készültek, a meglévő és a kialakítandó zajvédő-övezeteket pedig a 17/1984 (11.16.) KM számú rendelet alapján határoztuk meg.

Az új rendelet szerinti hatások megítélésénél kétségtelen, hogy fokozódóan korlátozó körülményként jelentkezik a zajövezetek számának növekedése. Ennek magyarázatául az 1. táblázatot állítottuk össze.

1. táblázat

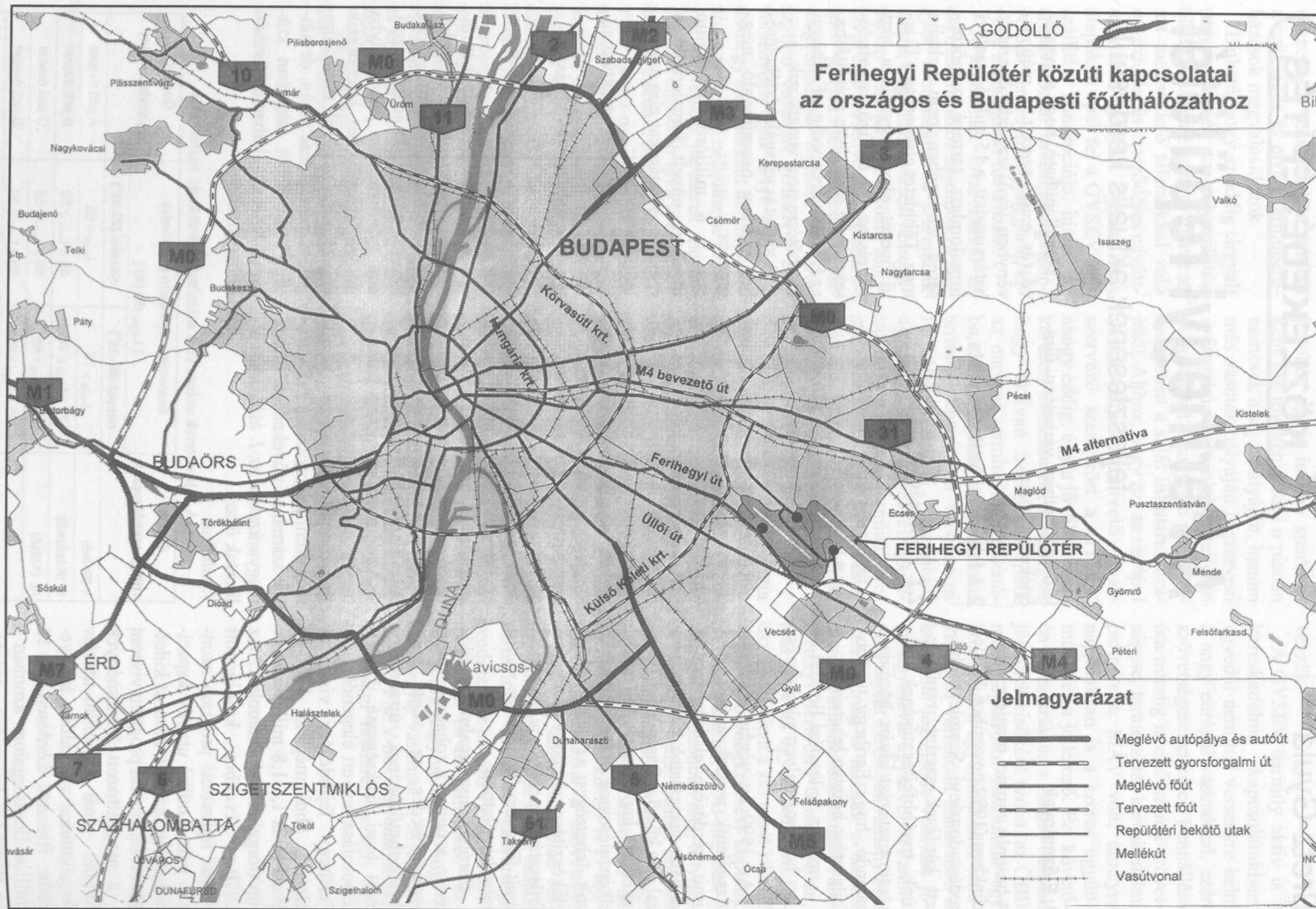
A zajövezetek száma és a számított mértékadó zajterhelés

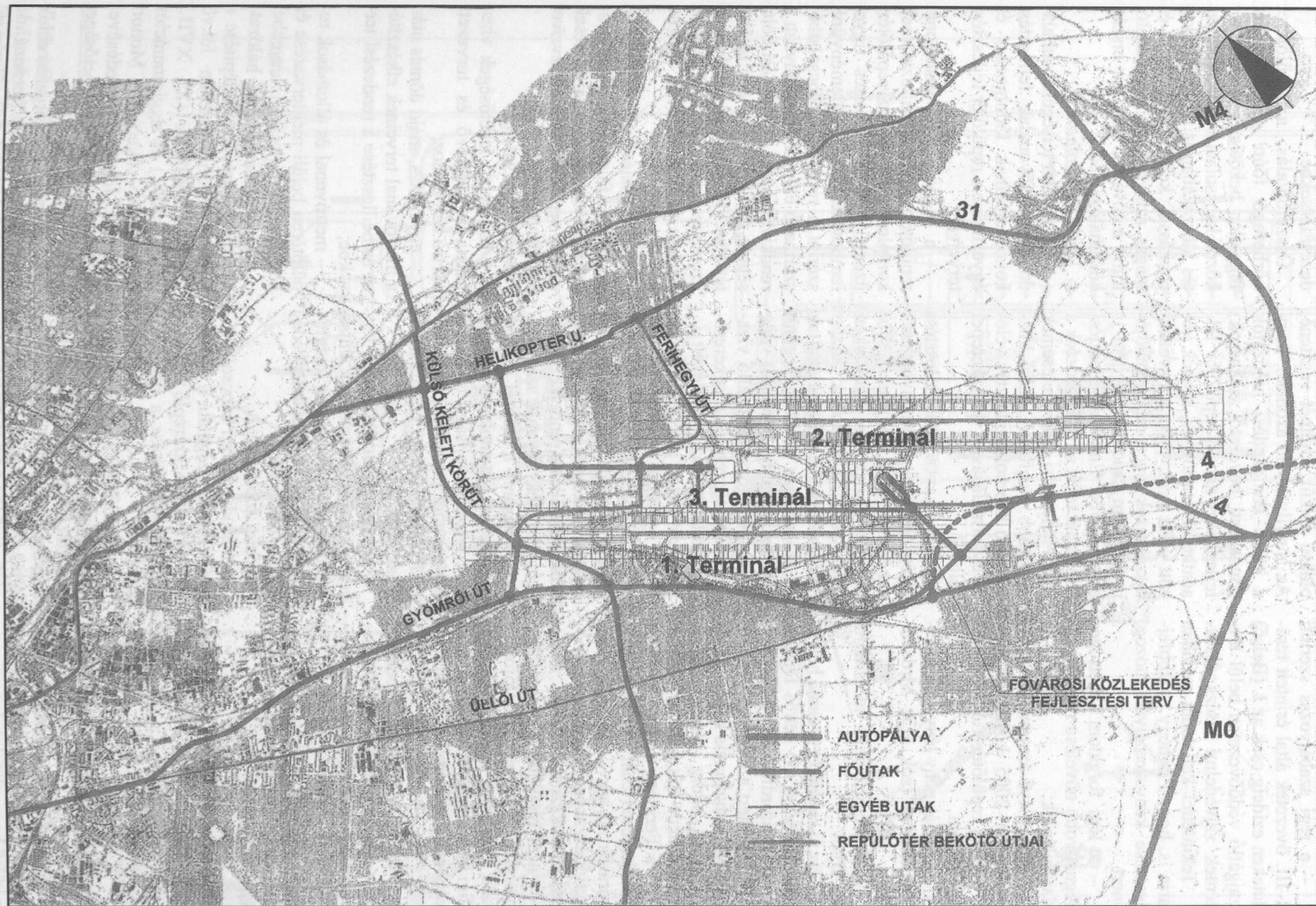
Övezet (Régi szabályozás)	Számított mértékadó zajterhelés [L_{eqM} , dB (A)]		Övezet (Új szabályozás)
	nappal (06-22 ^h)	éjszaka (22-06 ^h)	
I. (Belső)	$L_{eqM} > 75$	$L_{eqM} > 65$	A jelű övezet
II. (Középső)	$75 \geq L_{eqM} \geq 70$	$65 \geq L_{eqM} \geq 60$	B jelű övezet
III. (Külső)	$70 \geq L_{eqM} \geq 65$	$60 \geq L_{eqM} \geq 55$	C jelű övezet
-	$65 \geq L_{eqM} \geq 60$	$55 \geq L_{eqM} \geq 50$	D jelű övezet
-	$60 \geq L_{eqM} \geq 55$	$50 \geq L_{eqM} \geq 45$	E jelű övezet

Megállapítható, hogy a meglévő (és ezidő szerint is még érvényben lévő) zajvédő övezetek határvonalait, a 15 millió utas/évi forgalomhoz tartozó zajgörbesereg lényegében nem haladja meg. Többet elsősorban a D jelű övezet okoz, ugyanis a régi előírás az ide tartozó zajterheléseket még nem vette számításba, az E jelű övezet pedig a Ferihegyi repülőtérre nem vonatkozik.

A zajhatás vizsgálat értékeléséhez néhány összefoglaló megjegyzés:

- a 6 millióról 15 millió utas/évre növelt forgalomnak a régi övezethatárokat alig meghaladó határértékei;
- a légi járművek struktúraváltozása,
- a forgalomszabályozás és
- az új rendelet szerint végrehajtott akusztikai számítások szerint alakultak ki;
- a hatásterületek mindkét irányú elnyúlása tehát az új szabályozás többletkövetelményének következménye (D jelű övezet), ami azonban nem jogszabályba ütköző akadályként jelentkezik egy 15 millióra növelt távlati forgalom mérlegelése során, de kétségtelenül ebből fakadóan számolni lehet a távlatban előforduló költséghatással;





– a régi szabályozás szerinti I–III. övezetek által érintett területeken ezideig csak az I. (Belső) zajgátló védőövezeten belül történtek zajvédelmi intézkedések.

Tekintettel kell lenni azonban arra is, hogy Ferihegy továbbfejlesztése kényszerpályán mozog, mert

– a légi forgalom lehetséges legnagyobb növelése nemzetgazdasági érdek;

– a meglévő terminálkapacitás várhatóan 2005 körül kimerül.

Egy új repülőtér kiépítése esetén viszont

– a forrásigény lényegében teljesíthetetlen (sok száz Mrd forint),

– a megvalósítás időtartama 15–20 év,

– az új repülőtér üzembe helyezéséig (15–20 év) kettős fejlesztés (így ráfordítás is) válna szükségessé, mert a forgalmi igények szerinti párhuzamos kapacitásbővítéseket addig Ferihegyen is meg kellene építeni,

– a Ferihegy térségi zajhatás növekedése (tehát a ráfordítási elvárások is) így – ebben az átmeneti időszakban – változatlan módon jelentkezne,

– az új repülőtér környezetében hasonló költségigények előfordulása lehetséges, miközben az addigi zajvédelmi ráfordítások a továbbiak során értelmüket vesztenék;

– Ferihegy adottságai (beleértve a környezeti hatásokat is) kiállják a nemzetközi összehasonlítást.

2.2. Külső infrastruktúra kapcsolatok

A külső infrastruktúra (közlekedési) kapcsolatok vizsgálatánál

– a közúti,

– a vasúti és

– a metró

kérdésének számbavétele szükséges.

Előjáróban rögzíteni kell, hogy a repülőtér fejlesztési terve a külső kapcsolatok igényes meg-

oldása nélkül értelmét vesztené. Az is nyilvánvaló azonban, hogy a külső közlekedési hálózatok (Budapesti bevezető szakaszok) fejlesztései nem a repülőtér feladatkörébe tartozóak, többek között azért sem, mert a bevezető útszakaszok csúcspontjai a repülőtéri forgalom csúcspontjaival nem is esnek egybe. Ennél a fejlesztési feladatnál tehát a repülőtér csak a saját fejlesztési elképzeléseinek leginkább megfelelő, külső közlekedési kapcsolatfejlesztés véleményformálásával tud szerepet vállalni.

A külső kapcsolatok fejlesztési elképzeléseinek számbavételénél nehézséget okoz, hogy azok, sem az egyes közlekedési ágazatokon belül, sem az ágazatok között ezidő szerint még nem alakultak ki. Lehetséges tevékenységünk így csak az eddig felmerült vagy éppen kidolgozás előtt álló vizsgálatok, elképzelések megkeresésére korlátozódik. A mellékelt 1., 2. ábrák közös jellemzője, hogy azok a repülőtér jelenlegi adottságainak figyelembevételével készültek. A repülőtér távlati fejlesztési elképzeléseit – mivel azok nem állnak rendelkezésre – nem vehették ugyanis számításba. De hasonló a helyzet a külső közlekedési ágazatok egymás közötti összehangoltsága tekintetében is, ahol érezhető a közlekedésfejlesztés átfogó koordinációjának hiánya.

Ferihegy távlati fejlesztési tervének megvalósításánál, a külső közlekedési kapcsolatok megteremtéséhez szükséges intézkedések a következők:

Közúti kapcsolatok:

– második közúti kapcsolat lehetőségének vizsgálata a fejlesztési tervekben szereplő útvonalakhoz és beépítése a rendezési tervekbe;

– a repülőtér közrefogó sugár irányú meglévő 4. számú főút és tervezett M4 bevezető út, továbbá a gyűrű irányú M0 autópálya és külső Keleti körút terveinek a véglegesítése és beépítése a ren-

dezési tervekbe.

Összefoglalás: a repülőtér körbefogó főúti gyűrűhöz két független bekötéssel a repülőtér közúti kapcsolata a távlati fejlesztés időszakában is megfelelő kapacitással, kellő biztonsággal és magas színvonalon megoldható, mind a főváros, mind az ország közúthálózatához.

Vasúti kapcsolatok:

– a repülőtér térségében áthaladó vasúti fővonalak fejlesztési koncepciójának kidolgozása és egyeztetése a repülőtér fejlesztési tervével;

– a MÁV ceglédi vasútvonal repülőtér érintő változatainak komplex vizsgálata a repülőtéri üzemeltetés és fejlesztés figyelembevételével. Véleményünk szerint a repülőtéri kapcsolatból származó előny nincs arányban a rendkívül magas beruházási költséggel, továbbá a repülőtér területét átszelő vasútvonal építése- és üzemeltetése a repülőtér fejlesztésében és működésében okozna hátrányokat.

Összefoglalás: a repülőtér térségében és főleg a repülőtér területén tervezett vasútfejlesztések csak a repülőtér távlati tervével egyeztetve készíthetők.

Metró kapcsolatok:

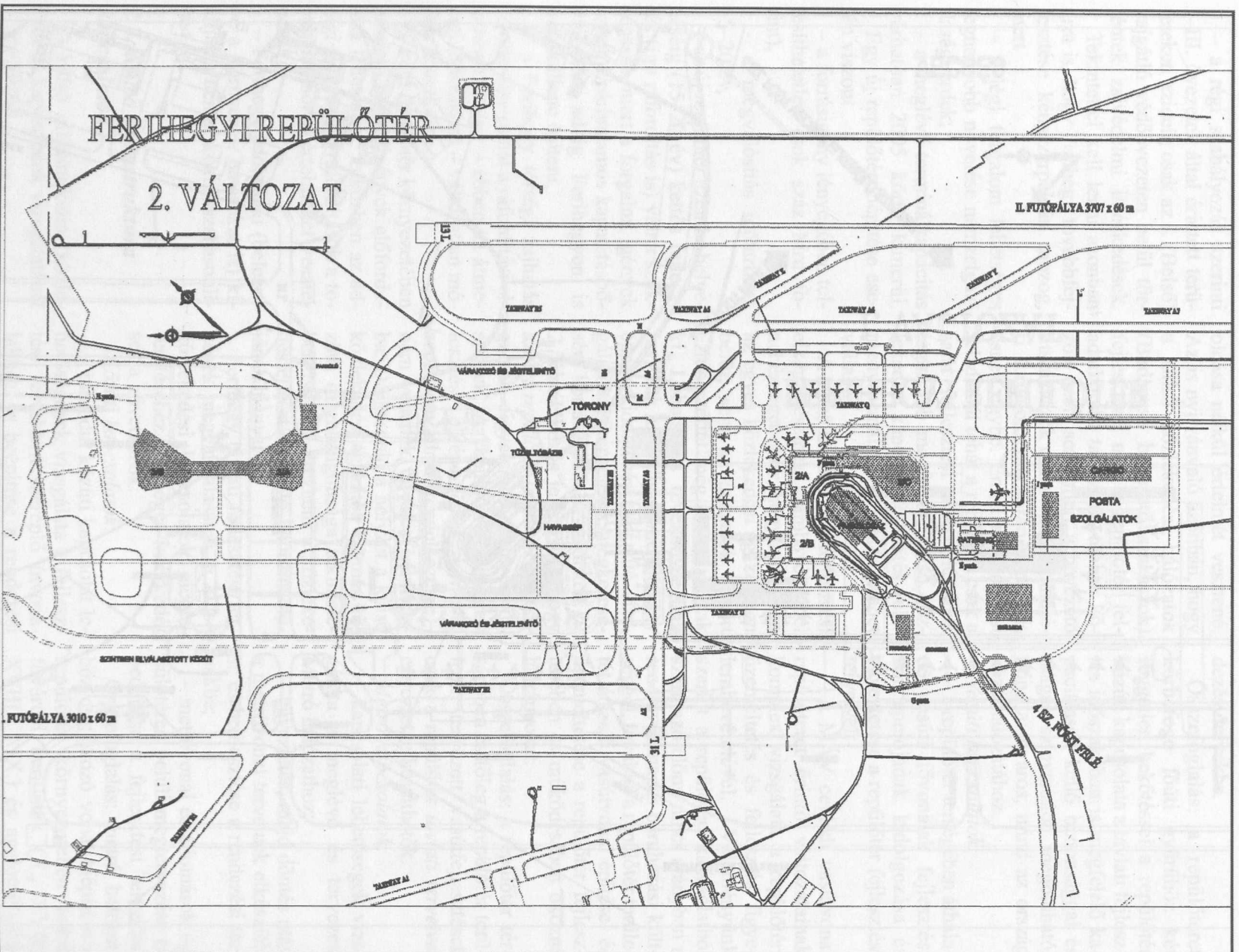
– kapcsolati lehetőségek vizsgálata a meglévő és tervezett Metró hálózathoz;

– egyeztetés, majd döntés után a metróvonal tervének elkészítése és beillesztése a rendezési tervekbe;

– metróvonal és állomások repülőtér területén belüli megtervezése és beépítése a fejlesztési tervekbe.

Összefoglalás: metró hálózathoz csatlakozó vonal kiépítése a repülőtér környezetében fekvő fővárosi kerületek (X., XVII., XVIII., XIX.) és agglomerációs települések (Vecsés, Monor, Gyömrő) tömegközlekedésével összehangolva reális lehetőséget ígérhet.

Metróval az utasforgalmi célok mind a repülőtér területén (terminálok, Cargo), mind a város területén jól



4. ábra

3. Fejlesztési változatok

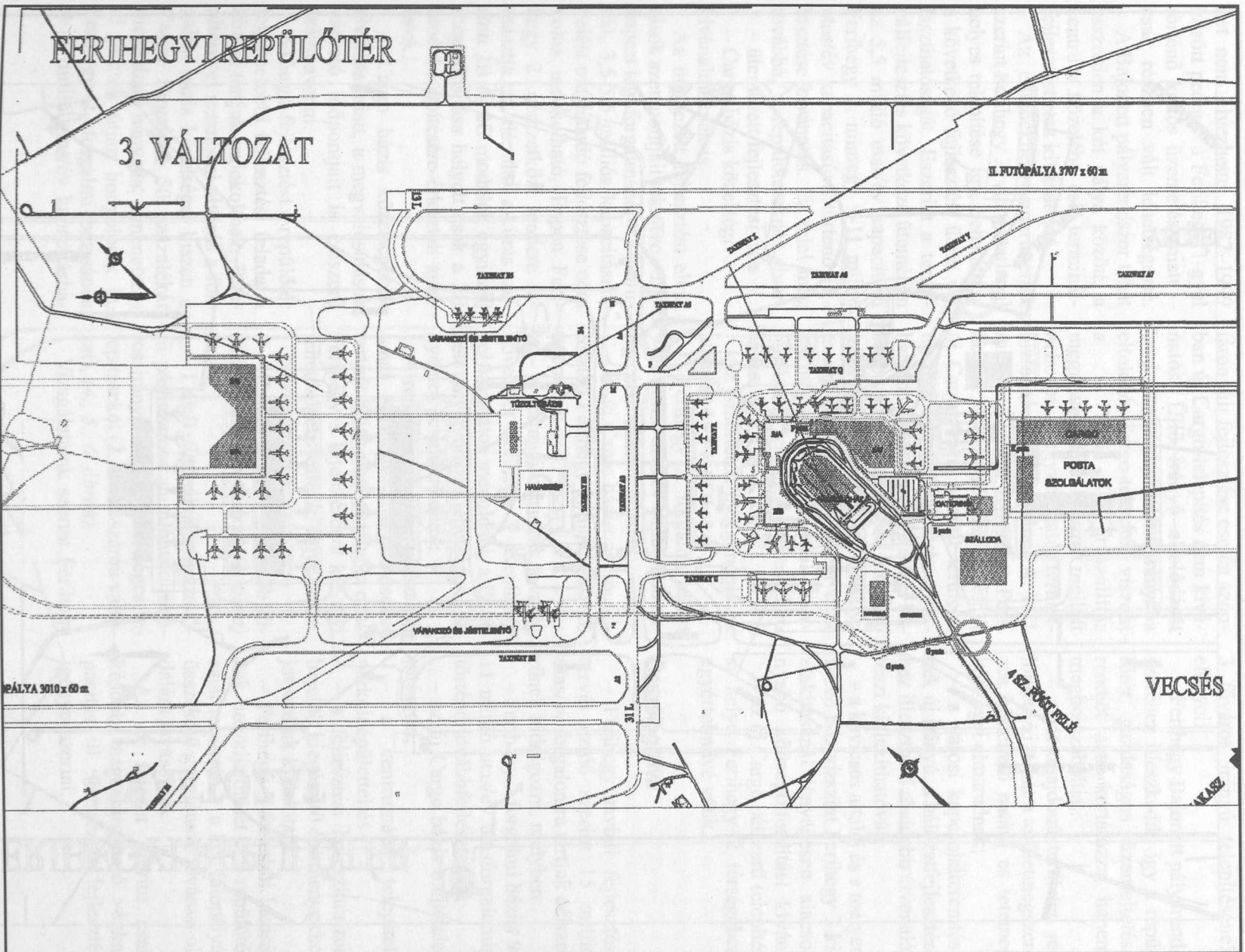
A fejlesztési változatokat alapvetően

- a terminálfejlesztés és

- az új Cargo telephelyi illetve azok egymásra hatásából fakadó kérdések köre alakítja ki.

- a terminálfejlesztésnél meg-

tározó a Bajonett pályarendszer adottsága. A Bajonett pályarendszer – a Ferihegyen alkalmazott 1600 m-es tengelytávolsággal – a kontinens legnevesebb repülőte-



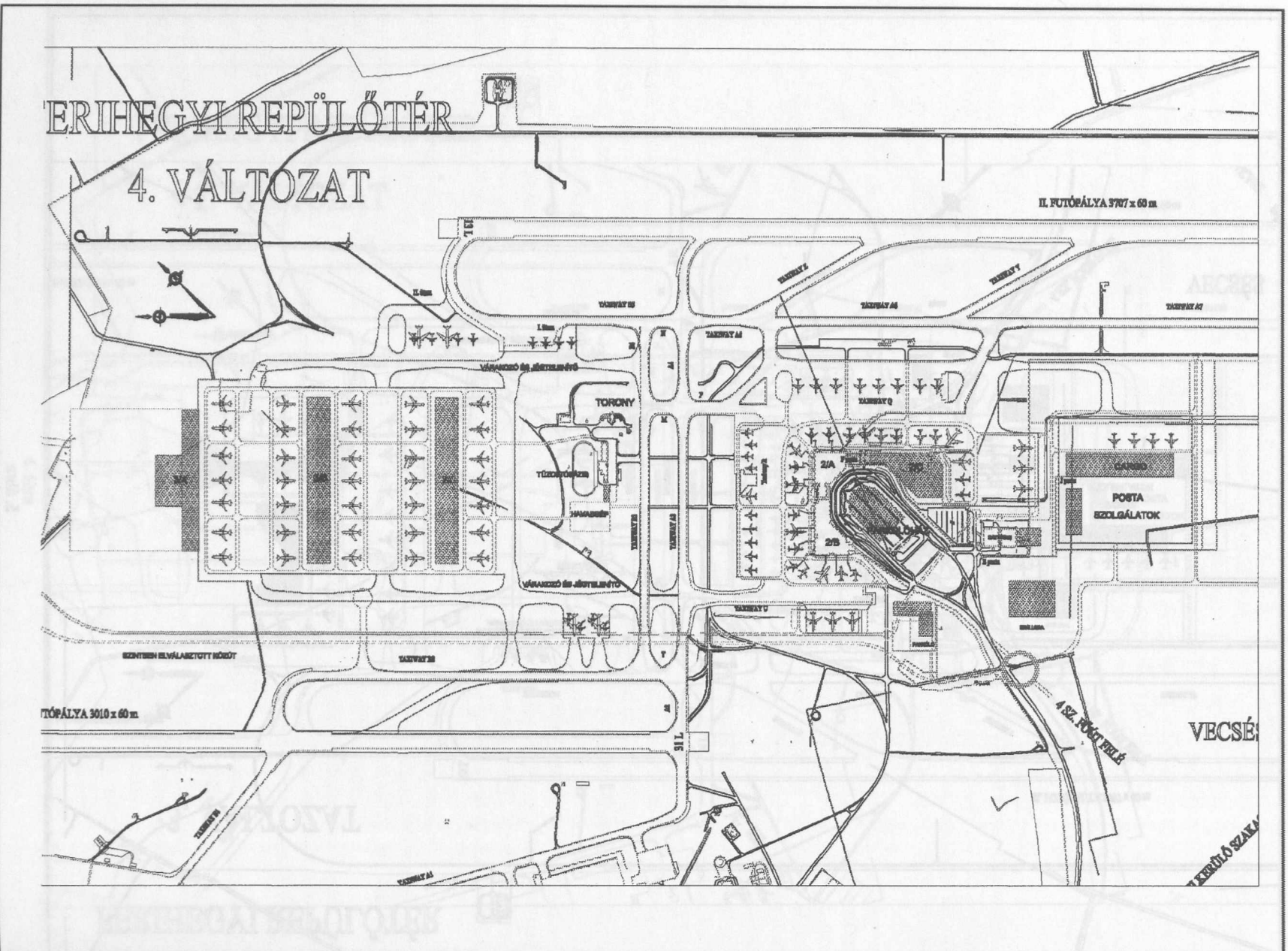
5. ábra

reimní is általában csak a fejlesztési törekvések szintjén fordul elő. Ennekfolyva a terminálfejlesztésnél ezt az adottságot tisztelet-

ben kell tartani, sőt arra kifejezetten támaszkodni célszerű.

A Bajonett pályarendszer tudomillik, a rövid földi gurulások le-

hetőségét teremti meg, de gazdaságos működése csak a forgalmi bázis megfelelő telepítésével alakítható ki. Jól példázza ezt éppen



6. ábra

Ferihegy, ahol az 1983–1987 neti pályarendszer – az 1987. évig évek között, a már kiépült Bajó- elhúzó I. futópályára rekonstrukció miatt – a rövid földi gurutásból származó gazdasági előnyö-

ket nem élvezhette, 1987–1999 között pedig – a Ferihegy 1-gyel történő kettős üzemelés miatt – csak részben vált lehetségessé.

A Bajonett pályarendszer tehát ésszerűen a két pálya között, a centrum közelébe eső terminálfejlesztést tesz kívánatossá.

Az előzőekben ismertetettek szerint Ferihegy 2. vitathatatlanul helyes telepítése így, behatárolja a következő fejlesztési ütem választhatóságát. Eszerint a terminálfejlesztés következő ütemében az 5,5 millió utas/év kapacitású Ferihegy 2. mintegy 9-11 millió utas/év kapacitásúvá történő fejlesztése kívánatos. Ez felel meg továbbá, a repülőtereknél elvárt

- ütemezett fejlesztési és a
- Cargo bázis közelségi

kívánalmaknak is.

Az ütemezett fejlesztési elvárások szempontjait tekintve – Budapest légi forgalmánál – a terminál, 3,5-5,5 milliós kapacitásnövelést meghaladó fejlesztése nem volna indokolható. Éppen Ferihegy 2. nemzetközi tendere támasztja ezt alá, ahol a kiírás szerinti 2B és 2C modulok egyidejű megvalósítása helyett csak a 2B modul kiépítésére érkeztek ajánlatok.

A Cargo bázis közelségének elvárása miatt, a megvalósulások várható időpontjait is célszerű számbavenni.

A Cargo-fejlesztést a repülőtér legközelebbi fejlesztési feladatai között tartjuk indokoltnak. Telepítésével szembeni elvárás a forgalmi bázis közelsége, hiszen a Cargo forgalom 50 százalékát meghaladó hányada, a menetrendi járatok útján bonyolódik le. Ferihegy 2. forgalmi bázisának 9-11 millió utas/év kapacitásha-

táron túli fejlesztése esetén azonban új Cargo-telepítés nem kívánatos, Üllő irányú eltolódását eredményezné. Az Üllő irányába eltolódó Cargo-telepítés viszont a földi áruszállítás megnövekedett hossza mellett nehezen magyarázható területbiztosítást is igényelne. A 9-11 millió utas/évre fejlesztett Ferihegy 2. és az Üllő irányába eltolt új Cargo bázis közötti terület további terminálfejlesztésre várhatóan csak mintegy 10 évvel később vennék igénybe. Az Üllő irányába elhúzódnó, II. futópálya menti fejlesztés egyébként csak jelentős területvásárlással (kiszájtással) terhelten volna lehetséges.

Az ismertetett megfontolások alapján

- Ferihegy 2. forgalmi bázist 9-11 millió utas/év kapacitáshatárig célszerű csak növelni;

- az új Cargo bázist az így fejlesztett Ferihegy 2. mellé ésszerű telepíteni;

- a terminálkapacitás további növelését Ferihegy 3 telepítésével kívánatos megoldani, a Bajonett pályarendszer lehetséges előnyeinek feladása nélkül.

A repülőtér távlati fejlesztését tehát Ferihegy 3 kijelölésével tartjuk indokoltnak számbavenni. Ferihegy 3 kijelölésénél két elvi lehetőséget vettünk figyelembe.

Nevezetesen a

- II. futópálya 31 R küszöb közeli (1. számú változat) (3. ábra) és a

- I. és II. futópályákat összekötő párhuzamos gurulóutak főváros irányú oldalán lehetséges telepítéseket (2., 3., 4. számú változat), (4., 5., 6. ábrák).

Vizsgálataink szerint Ferihegy

3 főváros irányú telepítésének előnyei:

- Ferihegy Bajonett pályarendszeréhez illeszkedik, így a repülőtér gazdaságos üzemeltetési rendjét nem korlátozza, hanem meghosszabbítja;

- saját tulajdonú területen jelezhető ki, tehát a területmegszerzés késleltető hatása és tetemes költségei elmaradnak;

- a városi kapcsolatteremtésnek új irányú, a hálózatfejlesztéshez illeszthető rövidebb útvonalát teszi kialakíthatóvá;

- a kavicsos altalaj és a mélyen fekvő talajvízszint Ferihegy 3 kialakításánál lényegesen alacsonyabb költségfordítást kíván;

- az új Cargo célszerű telepítési helye Ferihegy 2 térségében egyértelművé válik.

Összefoglalva

- Ferihegy távlati fejlesztési tervét ezidő szerint 15 millió utas/év forgalomra tartjuk célszerűnek kidolgozni, melyben

- Ferihegy 2 forgalmi bázist 9-11 millió utas/év utasforgalomig történő továbbfejlesztéssel,

- az új Cargo bázis mellételepítésével,

- a centrumába telepített parkolóépülettel és

- a fejlesztési helyszínrajzon bejelölt kiegészítő építményekkel javasoljuk kialakítani.

- Ferihegy 3 forgalmi bázisának helykijelölését – a repülőtér saját területén – a két futópályát összekötő gurulóutak fővárosi oldalára javasoljuk.

Az 1. fejezet szerint csak később meghatározható végkapacitás ill. ütemezett fejlesztés igényei szerint.

Dr. Koren Edit

VASÚTI ÉPÍTŐIPAR

A vasúti pálya környezetállapot

megfigyelő rendszerének megvalósíthatósága a MÁV vonalain

1. Bevezető

A közlekedéssel szemben is egyre inkább követelmény az általa okozott káros környezeti hatások kizárása vagy legalább elfogadható szintre csökkentése. Ilyen káros hatások a járművek által előidézett zajok, a talaj-, levegő- és vízszennyeződés, a fényhatások, a balesetek.

Mindez a vasúti közlekedésre is vonatkozik, ahol a környezetvédelem követelményei betartásának fontossága – már csak a vasútvonalak elterjedtsége és forgalmi sűrűségük okán is – figyelemre méltó.

A vasúti közlekedésnek az egyéb közlekedési módokhoz képest környezetbarát voltát számos tény igazolja. Mérési és statisztikai adatok bizonyítják, hogy a vasúti üzem jellemzői lényegesen kedvezőbbek, mint a közúti vagy a légi közlekedésé. Fajlagos energiaigénye – a vízi szállítás kivételével – a legkisebb.

A baleseti statisztikák alapján elmondható, hogy a vasúti közlekedési mód magasan a legbiztonságosabb. Annak a jellemzőjének köszönhetően, hogy a vasúti jármű más közlekedéstől elzárt kényszerpályán mozog, biztonságosan nagy és egyenletes sebesség érhető el, és minden más közlekedési ágazatnál – talán a légi közlekedést kivéve – könnyebben és nagyobb mértékben automatizálható.

Tagadhatatlan tény azonban, hogy a vasút is kölcsönhatásban áll a környezetével. Az említett előnyöket ismerve is számolni kell azzal, hogy a vonatforgalom, az üzemi és szállítási feladatok

folyamatosan terhelik a vasúti pálya környezetét, és ez különféle hatásokban nyilvánul meg.

Az elmúlt években a pályarekonstrukciók nyilvánvalóvá tették, hogy a MÁV Rt. Környezetvédelmi Stratégiájában megfogalmazott céloknak és igényeknek megfelelni nem egyszeri beavatkozásokat jelent, hanem az egész magyar vasúthálózatot átfogó, rendszerszemléletű döntések sorozatára lesz szükség [1]. Az Európai Unióhoz való csatlakozás nagy kihívást jelent a MÁV számára is, s a gondoknak elébe kíván menni azzal, hogy minden környezetvédelmi intézkedésre már EU előírásokat is figyelembe vesz. Ehhez azonban alapos vizsgálatokra van szükség, olyanokra, amelyek bemutatják a vasúti pálya környezeti állapotát, mint alapul veendő kiindulási helyzetet, és egy olyan rendszert eredményeznek, amellyel ennek az állapotnak a változása és a változások okai nyomon követhetők, és amelyre a vasúti pályagazdálkodás környezeti vonatkozásokban objektíven alapozható.

Ezért a MÁV Rt. vezetése ebben a témakörben kutatási és fejlesztési tevékenységet kezdeményezett [2]. Célszerűnek látszott az új rendszert a már meglévők ismeretében kiépíteni és azokhoz kapcsolni. A vasúti Pályafenntartási és Felújítási Döntésegítő Rendszer (PÁTER) kidolgozását a Széchenyi István Főiskola munkacsoportja koordinálta és továbbfejlesztését jelenleg is végzi. Erről a témakörrel bővebben *Horvát Ferenc*: "Pályadiagnosztikai alapokon nyugvó vasúti pá-

lya-karbantartási és felújítási döntésegítő rendszer" című cikke foglalkozik a Közlekedéstudományi Szemle 1994. évi 4. számában.

Ebben a cikkben – mint a kutatási-fejlesztési projekt témavezetője – ismertetni szeretném azokat az előzményeket, amelyek ennek a munkának az indítására ösztönöztek. Az európai kitekintés után, amely a társvasutak környezeti állapotának, illetve ilyen jellegű menedzsmentjének megismerésére irányult, a magyar vasúthálózatra kifejlesztendő környezeti monitoring rendszerről szóló terveinket mutatom be. A jelenleg is folyó kutatási-fejlesztési munkában közreműködnek még: *Dr. Horvát Ferenc* főiskolai tanár (SZIF), *Dr. Kiss Ferenc* főiskolai docens (SZIF), *Kontra György* főiskolai adjunktus (SZIF), *Dr. Szalay Zoltán* főiskolai docens (SZIF).

2. Előzmények

A jelenlegi kutatási-fejlesztési munka közvetett előzményét jelentik mindazok a törvények és jogszabályok, amelyek a környezetvédelmet a jelentőségének megfelelő pozícióba kívánják hozni. Ilyen például a 102/1996 (VII. 12.) Korm. rendelet megjelenése a veszélyes hulladékokról, az ISO 14000 szabványok szerinti környezetirányítási rendszerek kiépítésének elterjedése, a 152/1995 (XII.12.) Korm. rendelet a környezeti hatásvizsgálatról, vagy a készülő, környezetterhelési díj bevezetéséről szóló rendelet.

Kutatási-fejlesztési munkánk közvetlen előzménye az a több éves, a Széchenyi István Főiskola Környezetmérnöki Tanszékén végzett ágyazatszennyezettséggel foglalkozó munka, és a mérések eredményeinek feldolgozása során nyert tapasztalat, ami rávilágított a vasúti ágyazat szennyezettségével kapcsolatos problémákra, rendezetlenségekre, és megoldási stratégiákat is láttatni engedett. Közvetlen előzményt jelentenek azok az eredmények is, amelyet a MÁV Rt-nél a vasúti pálya környezeti állapotának megfigyelő rendszere létrehozásának előkészítésével kapcsolatosan már elértek.

Jogos igényként fogalmazódott meg, hogy a felhalmozódó információk rendszerbe foglalása, ezek értékeléséből levezethető feladatok megfogalmazása és a megoldásukhoz szükséges tevékenységek előrejelzése ha nem is automatikusan, de megbízható objektivitással megtörténjék. Logikusan következett ebből az igényből az az elvárás, hogy ez a rendszerbe foglalás találkozzon és "párbeszédképes" legyen a már meglévő és működő PÁTER rendszerrel. A tanulmányunkban ennek a rendszernek kiépítésére teszünk javaslatot.

3. A vasúti közlekedés és a környezet

Nem tagadható – még ha Magyarországon csak kevés jele is látható –, hogy a vasúti közlekedés a reneszánszát éli. Gondoljunk az európai nagy sebességű vasúthálózatra, vagy a megépült csatornaalagútra. A vasút mint közlekedési ág csaknem 170 éve szolgál minket Európában, ezalatt az idő alatt csaknem valamennyi környezeti probléma, ami ezzel a közlekedési ággal kapcsolatos, napvilágra kerülhetett. Míg a folyamatosan bővülő repülőterek és az autópályák területigénye versenyre kel az iparosítási és városfejlesztési területigénnyel, és el-

lenérezéseket szül a civil, nem szakember szférában, addig a vasút területigénye, szerkezete és alapvető működési elve ebben a 170 évben alig változott. A vasúti közlekedés környezetbarát megítélésében a már biztosan megismert környezeti hatások is szerepet játszanak.

3.1. A környezetre ható legfontosabb tényezők

- zaj és rezgés,
- vízszennyezés,
- talajszennyezés/hulladék,
- látványzavarás.

A legtöbb, legjelentősebb környezeti hatás csak új vasút létesítésénél jelentkezik. A meglévő vasútvonalak esetében – mint például Magyarországon is – azokkal az elemekkel kell számolnunk, amelyek éppen a régóta fennálló vasúti üzemből adódóan jelenthetnek komolyabb hatást, és ezek a zaj (ha időközben nőtt a forgalom, a sebesség, a tengelyterhelés, a tengelyszám stb.), illetve a víz- és talajszennyezés. A levegőszennyezés a villamosítással kivédhető. Ahhoz, hogy a vasúti pálya környezetállapotát megfigyelő rendszer kidolgozásáról dönthessünk, szükséges áttekintenünk, hogy az előzőekben említett tényezőket milyen mértékben kell, és egyáltalán figyelembe kell-e vennünk.

Vízszennyezés

Általában elmondható, hogy a vasúti pályaépítéshez és javításhoz, a vasúti járművek tisztításához és mosásához, a váltóápoláshoz felhasznált vegyszerek, kenőolajok, zsírok és tisztítószer okozta talaj- és vízszennyezést figyelembe kell vennünk, hiszen élő vízfolyáshoz közeli vasútvonalunk sok van.

Talajszennyezés

Talajszennyezésről beszélhetünk a pálya üzemszerű használata során kialakuló folyamatos szennyezésnél, ami naponta évente csak kis mértékű, de a pályában akkumulálódik és potenciális veszélyt hordoz:

- a szennyezett talajjal érintkező víz útján való továbbterjedés és így vízszennyezés miatt;

- a pályakarbantartásnál, korszerűsítésnél, felújításnál kikerülő anyag további sorsa miatt.

Ez különösen régi, nagy teherforgalmú, ritkán "bolygatott", nem gyakori karbantartású pályák esetében aktuális gond.

Levegőszennyezés.

Noha a levegőszennyezési emissziós adatok alapján a vasúti közlekedés sokkal kedvezőbb, mint a közúti közlekedés, azért ezt a kérdéskört sem szabad megkerülni. A vasúti forgalom levegőszennyezése megoldódni látszik a villamosítás elterjedésével. Nem szabad azonban elfelednünk, hogy a villamosenergia előállítása is levegőszennyezéssel jár, különösen, ha széntüzelésű hőerőművekben generálódik.

A dízel mozdonyok emissziója ugyanolyan sajátosságokkal jellemezhető, mint a tehergépkocsiké az utakon, tehát szén-monoxid, nitrogén-oxidok, szénhidrogének és szerves alapú szilárd szennyezők tartoznak ide. A lényeges különbség a közutakon közlekedő hasonló üzemű járművekkel szemben az, hogy a vasúton kétszer annyi utas illetve áru szállítható egy üzemanyagegységre vetítve, mint közúton.

Hulladék

Szilárd szennyezés a közlekedő vonatok fegyelmetlen utasainak a nemtörődömsége révén juthat le a pályára, ez elsősorban üres italos-üdítő üvegeket, konzervdobozokat jelent. Ennél sokkal jelentősebb a szóródó anyagok szállítása következtében a pályára hullott szilárd anyagok miatti szennyeződés, amelyek közül nem egy vízben is oldódik. Szintén szilárd szennyeződésnek foghatjuk fel a szél által szállított és a pályaszerkezeten lerakódott finomszemcsés anyagokat. Más tevékenységekből származó szilárd hulladék a vasúti pálya mentén húzódó, az előző ágyazatrosztalásból visszamaradt rostaalj.

Nem vasúti tevékenységből származik, de egyre elterjedtebb és egyre több gondot jelent a vasúti területen a pálya mentén illegálisan lerakott, sokszor veszélyes hulladék. Egy környezeti monitoring rendszer kidolgozása során erre a problémára is meg kell találni a választ.

A vasúti pálya karbantartási munkái közé tartozik a gyomirtás. Ez éves vagy féléves rendszerességgel vegyi anyagokat juttat a pályára, amelyek az alépítménybe is behatolhatnak, akár az ágyazati finomszemcséjű anyagban akumulálódhatnak is. Nagyon fontos eleme lehet a környezeti monitoringnak a gyomirtószer fajtájának és mennyiségének helyes megválasztása.

A legáltalánosabban elterjedt és ismert szennyezés a közlekedő vontatójárművekből juthat a vasúti pályára. Ezek közül a leggyakoribb a nem megfelelően karbantartott vagy a koruk miatt nem megfelelően karbantartható mozdonyok olajcsöpögése. Erre utalnak azoknak a helyeknek a nagyobb fokú szennyezései, ahol ezek a járművek rövidebb-hosszabb ideig állnak (például bejáratú jelzők, állomási vágányok stb.).

Ugyancsak jelentős szennyezőforrás a pályakarbantartás egyik mindennapos tevékenysége, a váltókenés. Még megfelelő gondosság mellett is az ágyazat fokozatos olajszennyezése várható. Kis sugarú ívekben alkalmazott sínkenő berendezések gondos karbantartás mellett is potenciális ágyazatszennyezők. A gyakorlati tapasztalatok azt mutatják, hogy sok gond van a karbantartással és a szennyezési faktoruk egyre nő.

Teherforgalomnál hibás kocsik vagy nem megfelelő áruakadás következtében a rakomány szóródhat, a tartálykocsiból csöpöghet. Ezek az anyagok szintén mind az ágyazatot terhelik és azon keresztül esetleg az alépítményt és a talajvizet szennyezik.

Külön kategóriát képeznek a speciális rendeltetésű vágányok: rakodóvágányok, mosóvágányok, mozdonyszínhez vezető vágányok, olaj vagy egyéb anyag lefejtővágányai. Ezekben az esetekben a rendeltetészerű használat során nem szokványos anyagok kerülhetnek az ágyazatba vagy a vágányok körzetébe, ha nem burkolt a vágánytér.

Összefoglalva elmondható, hogy noha a vasút elismerten környezetbarát közlekedési ág, mégis foglalkozni kell környezeti hatásaival. Azért van erre szükség, mert:

- egyes helyeken a nem környezetkímélő üzemmód a hosszú évek alatt jelentős környezetszennyezésre vezetett, amit költséges úton végrehajtott kármentesítéssel lehet csak kezelni;
- változott és változik a környezetvédelemmel és hulladékkezeléssel kapcsolatos törvényi szabályozás;
- a lakosság környezeti szennyezésekkel kapcsolatos érzékenysége nő;
- a közlekedésben az áru- és személyszállítási konkurenciaharcban egyre inkább előtérbe kerül a gazdaságosság mellett a környezeti megítélés is;
- az energia – törvénnyel is támogatott – ésszerű felhasználása segíti az újrahasznosítást.

4. A vasúti környezetvédelem helyzete Európában

A társadalomban tapasztalható növekvő érzékenység a környezeti problémák iránt, valamint a mindenütt szorító gazdasági helyzet egy sor új döntésre kényszerítette a vasúti vállalatokat. Európában a legtöbb helyen szétvált a vasúti üzemeltetés az állami tulajdonban maradt infrastruktúrától (pálya és tartozékai) és profitorientált vállalatok kezébe került. Működésüket tehát a mindenkori piaci törvények határozzák meg. A „környezetbarát”, „környezetkímélő” közlekedés ideája meg-

gyöző tényező lehet a konkurenciaharcban. Az új vonalak építésének – elsősorban a nagy sebességű európai pályák esetén –, de a német egyesítésnek, a DB és DR vasúttársaságok egyesítésének is komoly környezetvédelmi vonatkozásai voltak. [3] [4] [5]

Az európai vasúttársaságok környezeti tevékenységét áttekintve, az eddig elért eredményeikről és a legfontosabb tennivalóikról összefoglalva elmondható, hogy

- minden vasúttársaság fontosnak tartja a környezetvédelem kérdését
- a piaci versenyképesség megőrzése miatt,
- a gazdaságosabb, energia- és nyersanyag-takarékosabb működés érdekében,
- a jogszabályi kötelezettségek miatt,
- a környezet állapotáért érzett felelősség okán,
- a környezetvédelem irányítása beépült a szervezeti struktúrákba többnyire önálló egységként,
- a környezetpolitikai célok minden vasúttársaságnál nagyon hasonlóak
- meg kell erősíteni a vasúti közlekedési mód környezetbarát megítélését,
- csökkenteni kell a környezeti hatásokat (zaj, víz, levegőszennyezés stb.),
- energiafelhasználást csökkenteni kell,
- kevés hulladék keletkezzen,
- meg kell oldani az újrahasznosítást,
- egységes környezeti menedzsment rendszer kiépítése kell,
- a környezeti menedzsment rendszer kiépítésének folyamata (több vasúttársaságnál a működése is) általánosan megfigyelhető,
- az új vállalati struktúrák, infrastruktúra és üzemeltetés szétválása, privatizálás stb. különösen fontossá teszi a teljes vasúttársaságot átfogó környezeti menedzsment rendszert. Csak így védhető ki, hogy egyik divízió szennyezései ne a másik szakszolgáltatnak okozzanak fejfájást,

- az egyes szakszolgálatokon belül általában elkezdődött a saját szakterülethez kötődő környezeti stratégia és feladattervek elkészítése,
- az újrahasznosítási kérdéskörben mindenütt előtérbe került az ágyazat, a nagy mennyiség és a magas árak miatt.

Ez indokolta, hogy az ERRI bizottságok is ezt a kérdést helyezték előtérbe.

A D182 számú jelentések az 1991–95 közötti közös munkájuk eredményeit mutatják be az ágyazat minőségének, átvételi előírásainak, az ágyazat állapotának, illetve az egységes minőségbiztosítási rendszernek a témaköréből. [6]

Ennek a munkának az eredményeként három ágyazati osztályt különböztetnek meg attól függően, hogy hol használják fel.

1. osztály

200 km/h < v ± 400 km/h
tengelyterhelés: 250 kN,

2. osztály

v ± 200 km/h
tengelyterhelés: 200 kN,
az ágyazatfelhasználás 90%-a ebbe a kategóriába esik,

3. osztály

recycling ágyazat, mellékvágányokba, illetve fővágányok alsó rétegébe alkalmazható, ERRI határértéket nem szabtak meg rá.

5. A Vasúti Pálya Környezeti Állapot Megfigyelő Rendszere (PKMR)

A MÁV Rt. Környezetvédelmi Stratégiája kimondja, hogy a MÁV Rt. Pályavasúti Igazgatóság területén erősíteni szükséges a technológiákba beépített környezetgazdálkodást és környezetvédelmet. Ki kell alakítani a pályavasúti létesítmények védelmére a külszolgálati főnökségek részvételén alapuló információgyűjtési stratégiát. Ennek az információgyűjtési stratégiának három fő komponense van:

- a Pálya Környezeti Állapotát

Megfigyelő Program;

- a vasúti pályatest mellé illegálisan lerakott kommunális hulladékok felderítése;
- a pályavasúti külszolgálati főnökségek által termelt veszélyes hulladékok elhelyezésének ellenőrzése.

Ha elfogadjuk azt a távlati környezetpolitikai célt, amit a MÁV Rt. többek között kitűzött, hogy az ISO 14 000-es szabványt követő Környezetközpontú Irányítási Rendszert (KIR) kiépíti, akkor a már elkezdett és fejlesztés előtt álló PKMR elképzelhető úgy, mint az ISO 14 001 szerinti KIR alrendszere (Monitoring rendszer).

Célszerűnek látszik valóban úgy kidolgozni, hogy a későbbi ISO KIR kialakításnál a legkisebb változtatással (a többi elem kiépítésével) lehessen teljessé tenni. Ezt a megközelítést támasztja alá a MÁV Rt-nek az a törekvése is – ami a jelenlegi K+F témát is előhívta –, hogy a már meglévő Vasúti pályafenntartási és -felújítási munkákat tervező döntéshozó rendszerhez (PÁTER) az új PKMR illeszthető legyen. Az ISO szabványok nyelvén ez nem jelent mást, mint az ISO 9000 minőségbiztosítási és ISO 14 000 környezetirányítási rendszerek hasonlóságán alapuló közös rendszerszervezést. A PÁTER ugyanis felfogható a pálya minőségbiztosítási rendszerének, vagyis egy olyan rendszernek, ami a mérések, értékelések és ebből eredő tevékenységek útján garantálja a jó geometriájú, biztonságos üzemelésű vasúti pályát.

A vasúti pálya környezeti állapot-megfigyelő rendszer kiépítése és fejlesztése szükségességének tehát a következő okai vannak:

- a pályán periodikusan végzett szennyező tevékenységek;
- a változó környezetvédelmi jogszabályok követése a munkáltatással és a vasút üzemeltetése során;
- az európai normák követése;
- rendszerszemléletű pálya- és

környezetgazdálkodás (ISO követés);

- már működő, jó pályageometriai minőséget biztosító számítógépes rendszer;
- PÁTER-hez illeszthetőség;
- a vasúti közlekedés környezetbarát megítélésének erősítése.

5.1. A vasúti pálya környezeti állapotának definíciója

A vasúti pálya környezeti állapotán azoknak a jellemzőknek az összessége értendő, amelyek az 1995. évi LIII. környezetvédelmi törvény definíciója szerinti környezeti elemekre közvetlen vagy közvetett hatással lehetnek.

A pálya környezetállapot leírásához tehát az említett jellemzőknek az ismerete és minőségének megítélése egyenként, illetve összesítve is szükséges.

Fontos feladat tehát a pálya környezetállapotát meghatározó paraméterek megnevezése. A továbbiakban csak működő (vasúti forgalommal bíró) pályáról lesz szó. Fontosnak tartjuk a pálya

- üzemi feladatok ellátásából (forgalmi és vontatási üzemi feladatok),
- kereskedelmi feladatok ellátásából (személy- és teherszállítási feladatok),
- pályafenntartásból, felújításból,
- illegális hulladéklerakásból eredő környezetszennyezésének a szétválasztását.

Melyek azok a paraméterek, amelyek a környezet állapotának leírásához segítséget nyújtanak? Ehhez szükség van arra, hogy a pályán lebonyolódó környezeti szempontú hatásmechanizmusokat végigkísérjük.

5.2. A környezeti állapotot befolyásoló jellemzők

1. Szemrevételezéssel észlelhető, megfigyelhető, értékelhető jellemzők (például)

– zúzottkő aprózódottsága (ez azért fontos, mert a legfinomabb

részekben akkumulálódik a szennyeződés),
 – pályamenti növények,
 – olajosodás az ágyazatban.

2. Adatokból, járulékos információkból kikövetkeztethető jellemzők (például)

– vízminőségi kategória,
 – talajvízmélység,
 – rendszeres veszélyes hulladék-szállítás van-e a vonalon.

3. Vizsgálattal megállapítható jellemzők (például)

– pH érték,
 – PCB tartalom,
 – ásványi olajtartalom,
 – gyomirtószer tartalom,
 – Daphnia-teszt.

Úgy gondoljuk, hogy az előbb felsorolt jellemzők figyelése, változásának nyomonkövetése és minősítése egyértelműen utalnak a definícióban megfogalmazott környezeti állapotra.

5.3. A jellemzők megfigyelése, mérése, értékelése

A pálya vonalas létesítmény, így viszonylag egyszerű a szennyezések helyének megjelölése, mindenképpen figyelembe kell venni a szelvényezést.

El kell dönteni azonban, hogy egy rendszerbe szervezeten melyik jellemzőt milyen gyakorisággal kell figyelni és hogyan lehet minősíteni, továbbá az egyes jellemzők milyen súllyal számítanak be a környezeti állapot romlásába. **A környezeti megfigyelő rendszer tehát áll:**

- 1) a helyszíni bejárás alapuló megfigyelésből és adatfelvétélből,
- 2) a látottak értékeléséből,
- 3) kategóriába sorolásból,
- 4) mindezek rögzítéséből,
- 5) az intézkedések meghozatalából,
- 6) az intézkedések végrehajtásából,
- 7) a végrehajtás adatfelvételes ellenőrzéséből.

A rendszerhez ki kell dolgozni a

megfigyelés szempontjait, az értékelés módszerét, meg kell adni a kategória leírásokat és a rögzítés módját.

A szemrevételezéssel általános leírást adhatunk a pálya környezeti állapotáról, amelyik elfedhet esetleg szemmel nem látható szennyeződéseket. Máskor pedig szemre erősen szennyezett ágyazat esetén sem olyan súlyos a helyzet, hogy a szennyezett ágyazatot a legveszélyesebb hulladék-kategóriába kellene sorolni.

Legmegbízhatóbban a laboratóriumi vizsgálatok nyújtanak felvilágosítást a környezetvédelmi szennyezettség mértékéről. Azonban a környezetvédelmi vizsgálatok nagyon drágák, ki kell dolgozni a vizsgálati szükségesség kritériumait.

Ehhez fontos a vonalak környezeti szempontú kategorizálása. A figyelembe veendő szempontok lehetnek:

- vonalak osztályozása,
- pálya(szakasz) építésének, utolsó átépítésének (min. teljes felépítménycsere) éve,
- vontatási nem,
- forgalom nagysága,
- áruszállítási adatok,
- veszélyes rakományok,
- üzemviteli karbantartási szakaszolások (kiterő, jelző, tolatások környéke stb.),
- vágányfunkciók (átmenő, raktári, mosóvágány stb.).

A leírtakból következik, hogy a laborvizsgálatok célja:

- igazolni kell a kategorizálással megállapított különböző elbírálás alá eső szakaszok valóban különböző szennyezettségi fokát;
- ellenőrizni (monitoring) kell a már kiépített rendszer esetén a kategóriák állandóságát;
- jeleznie kell a kritikus (beavatkozást igénylő) értéket, ha a pályában bennfekvő ágyazatot nem mechanikai szennyezettsége miatt kell előbb eltávolítani.

A különböző célok különböző gyakoriságú mintavételezéseket feltételeznek. Ezek kidolgozása csak behatóbb vizsgálatok után

lehetséges. Sok adat szükséges a megbízható statisztikai átlagértékek kialakulásához. Annyi azonban nyilvánvaló, hogy a kategorizálás elvégzéséhez gyakoribb, több vizsgálat szükséges, különösen a várhatóan környezetterhelőbb szakaszokon, míg a monitoring ritkább és szűrőpróbaszerű mérésekkel fenntartható.

A kialakítandó rendszerben a megfigyelt jellemzőket értékelni is kell. Az értékelés alapja a javasolt három kategória:

– A. szennyezetlen ágyazat kategóriája,

– B. közepesen szennyezett ágyazat,

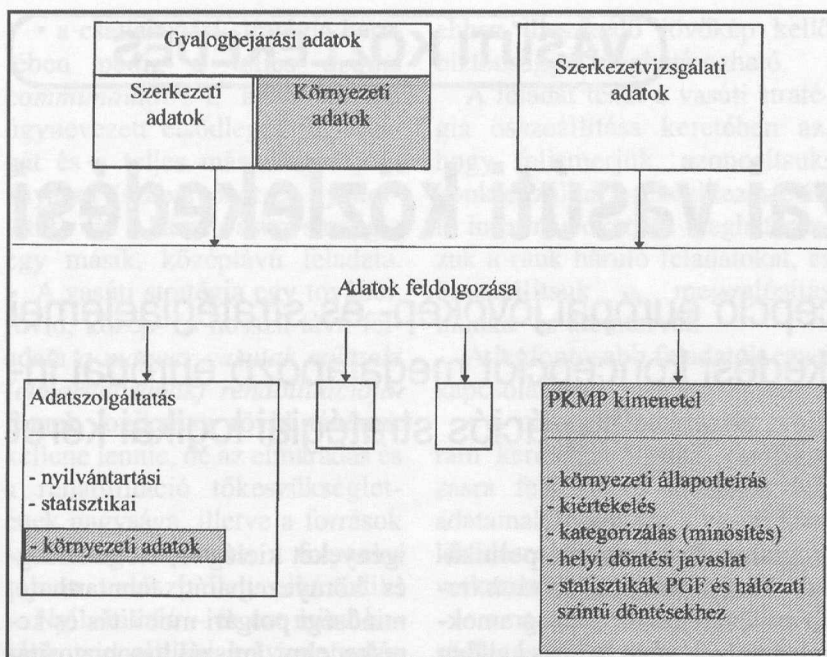
– C. erősen szennyezett ágyazat.

Az egyes jellemzők értékelése a kategóriának megfelelően később kidolgozandó szempontok szerint történik. Ez sok esetben szemrevételezéssel történő értékelést jelent, amihez a minősítés során társulnak a mérési eredmények és járulékos adatok. Ezeket a szempontokat figyelembe véve a PKMR modul kidolgozható úgy, hogy a meglévő PATER rendszerbe beilleszthető legyen (1. ábra).

6. Összefoglalás

Évek óta működik és folyamatos fejlesztés alatt áll a MÁV Rt. Pályafenntartási és felújítási tevékenységek döntéshozó rendszere (PATER). Ez a rendszer számítógépes bázisú.

Az utóbbi évek Európai Unió centrikus történései különösen előtérbe hozták a környezetvédelem problémakörét. Egyre több új környezetvédelmi jogszabály lát napvilágot az EU jogharmonizációs törekvéseinek megfelelően. Ezeket egyetlen egy termelő, szolgáltató vállalatnak sem lehet megkerülni, ha meg akarja őrizni a piacképességét. Különösen nem teheti meg egy olyan országos hatáskörű vállalat, mint a MAV. Nagyon fontos – és ezt minden európai társvasút is hangsúlyozza – a kedvező vállalati kép kialakítása



1. ábra

A környezeti állapot megfigyelő alrendszer PATER III rendszerbe illesztésének sémája

és megőrzése, a goodwill megtartása. Ehhez legjobb eszköznek a környezetirányítási rendszereket tartják, mivel ezeknek szabványban rögzített eljárása van, és a végeredménye egy tanúsítvány, ami azt hivatott a külvilággal közölni, hogy a tanúsítvány tulajdonosa elkötelezetten környezetpárti, és ennek megfelelően működési vállalkozását.

Egy környezeti menedzsment

rendszer azonban nemcsak ezért jó, hanem valóban hasznos, és gazdaságos is az alkalmazása, hiszen teljes áttekintést nyújt a termelési, működési folyamatokra, minden tevékenységhez hozzárendeli a felelősöket, így könnyen ellenőrizhetővé válik még a legbonyolultabb folyamat is. A rendszer az abban részt vevő minden egyes embernek előnyt nyújt azaz, hogy pontosan körülhatárolt

és számonkérhető feladatkiírást követel meg, ugyanakkor segítséget nyújt, útmutatót ad minden tevékenységhez.

A rendszerépítésnek ezek az előnyei és a változtatás szükségessége vitte rá a Pályavasúti Igazgatóságot, hogy kutatás-fejlesztési munka keretében kiépítse a PKMR rendszert, amelynek első fázisán, a megvalósíthatósági tanulmányon vagyunk túl. A rendszerépítési munka folytatódik, és a belső jogi-műszaki szabályozáson át a szennyezett ágyazat, illetve más pályaalakító anyagok újrahaznosítási kérdéseire vezet el.

Irodalom

- [1.] Környezetvédelmi Stratégia. MÁV Rt. Bp. 2000.
- [2.] Javaslat a PÁTER rendszerhez illeszthető számítógépes környezeti állapot megfigyelő rendszer rendszertervének kidolgozására. K+F téma. Megbízó: MÁV Rt. Pályagazdálkodási Központ, 1998.
- [3.] Joachim Kettner: Das "Ökologiekonzept der DB AG". ETR 45 (1996) 1-2
- [4.] Beatrice Maier-Joachim Kettner: Umweltschutzmanagement bei der Deutschen Bahn AG. Eisenbahningenieur Kalender, 1996.
- [5.] Dr. Andreas Troge: Umweltpolitische Herausforderungen für die Bahn. ETR 45 (1996) 11-2. Jan. Febr.
- [6.] Einheitliche Beurteilungskriterien der Schotterqualität und Bewertungsmethoden des Schotterzustandes im Gleis Bericht Nr. 1., Nr. 2. Utrecht, 1991.

HIBAJAVÍTÁS

Dr. Koren Edit építőmérnök, dr., univ. főiskolai docens, Széchenyi István Főiskola, Környezetmérnöki Tanszék.

Dr. Rixer Attila okl. gépész és gazdasági mérnök, a közgazdaságtan kandidátusa, főiskolai tanár, Széchenyi István Főiskola, Közlekedési Tanszék.

Dr. Rixer Attila

VASÚTI KÖZLEKEDÉS

A hazai vasúti közlekedési

koncepció európai jövőkép- és stratégiaelemei

I. A hazai vasúti közlekedési koncepciót megalapozó európai integrációs stratégiai logikai keret

1. Bevezető megfontolások

A nemzet, a társadalom és a nemzetgazdasági ágazatok, köztük a közlekedési ágazat, és ezen belül a közlekedési alágazatok/módok, és az azokat alkotó közlekedési nagyvállalatok számára, főként a korszakváltó időszakokban hosszú távú jövőképet kell kialakítani, célokat kitűzni, és az azokat megvalósító politikákat, stratégiákat kell összeállítani. A nemzet most egy ilyen korszakváltó lehetőség és lépés előtt áll, amelynek lényege *hazánk beintegrálódása az Európai Egyesült Államok, az Európai Unió közösségébe*. Az adott politikákat, stratégiákat az ilyen célra kialakított és bevált stratégiai tervezési módszertan szerint kell összeállítani.

Az EU-csatlakozásra felkészülési stratégia természetesen EU-konform kell legyen.

Az EU-konform politikák, stratégiák meghatározó elemei és vezérfonala számára természetes modellként szolgálnak az EU Bizottság által kidolgozott

- csatlakozási,
- közlekedéspolitikai,
- személyközlekedési,
- vasúti revitalizációs

stratégiák és koncepciók.

Kétségtelen, hogy az ország, a kormány, az ágazatok – és köztük a közlekedési ágazat – és a közlekedési nagyvállalatok rendelkeznek megfelelően kidolgozott és érvényes integrációs nemzeti

programmal, közlekedéspolitikával, közép- és hosszú távú reform- és fejlesztési programokkal, amelyek végrehajtása kellően megtervezett, előkészített és folyamatban van.

Ugyanakkor cél- és szükség-szerű az ilyen stratégiákat, politikákat, programokat rendszeres időközönként – a gördülő tervezés, illetve a stratégiai controlling elvei szerint – értékelni, felülvizsgálni, és szükség esetén korrigálni, az időközben megváltozott keretfeltételeknek és megvalósult eredményeknek megfelelően.

Nyilvánvalóan cél- és szükség-szerű az is, hogy az elkészült különböző vertikális szintű (nemzeti, ágazati, alágazati, nagyvállalati) és horizontálisan különböző területű (ipari, közlekedési stb.; közúti, vasúti stb.) stratégiák, amelyek sokszor – főként az időnyomás miatt – egymással párhuzamosan, konzisztencia nélkül, egymástól elszigetelve kerülnek kialakításra, az elkészülésük után hierarchikus szerkezetben, egységes logikai keretben, egymással konzisztensen kerüljenek összehangolásra, a szinergiahatások kihasználása érdekében.

2. Stratégiai keretfeltételek, célok, feladatok és módszertan

A hazai vasúti közlekedés nyilvánvalóan elsődleges célja és küldetése a fenntartható gazdasági fejlődést segítő és a társadalmi

igényeket kielégítő, életminőség- és környezetbarát, fenntartható, minőségi polgári mobilitás és kereskedelmi áruszállítás biztosítása a kötöttpályás szállítási módok sajátos előnyeivel a vasúton, más európai vasutakkal és más közlekedési-szállítási módokkal kooperációban és kombináltan, a helyi települések, a régiók, Magyarország és az EU, valamint az érintett települési, állam- és europolgárok, vállalkozók, cégek, intézmények, továbbá a nemzetgazdasági ágazatok mint ügyfelek igényeinek és érdekeinek megfelelően és területlefedően.

Természetesen a hazai vasúti stratégiának erre a célra és küldetésre kell fókuszálnia.

A hazai stratégiának ugyanakkor hosszú távon az EU közlekedéspolitikájába kell illeszkednie. Ez a hazai vasúti stratégia egyik, hosszú távú feladata.

Az illeszkedés feltétele azonban az, hogy az EU-előcsatlakozási és -csatlakozási stratégia keretében hazánk, illetve a *vasút átvegye az EU közösségi szabályok és gyakorlatok összességét* (az úgynevezett *acquis communautaire*-t), és pedig

- az előcsatlakozási stratégia keretében az EU Bizottság 1995. évi úgynevezett előcsatlakozási vagy belső piaci integrációs Fehér Könyvében előírt úgynevezett *másodlagos joganyagot* (szabályokat és gyakorlatot),

• a csatlakozási stratégia keretében pedig a teljes *acquis communautaire*-t, azaz az EU úgynevezett elsődleges joganyagát és a teljes másodlagos joganyagot (szabályokat és gyakorlatot). Ez a hazai vasúti stratégia egy másik, középtávú feladata.

A vasúti stratégia egy további, rövid, közép- és hosszú távú feladata a *magyar vasutak műszaki (elmaradásának) rehabilitációja*. Ennek logikailag rövid távúnak kellene lennie, de az elmaradás és a rehabilitáció tőkeszükségletének nagysága, illetve a források szűkössége miatt ez a folyamat sajnos valószínűleg elhúzódik.

Nyilvánvaló – és ezt mind hazánk geopolitikai helyzete valószínűsíti, mind pedig az évek óta kijelölt hazai gazdasági-politikai integrációs irány és cél egyértelműsíti –, hogy a vasúti stratégia időhorizontja által kijelölt időszakban hazánk

• már 1994 óta EU társult ország, és

• 1999 óta NATO-tagállam, és

• várhatóan 2003–2006 között EU-tagállam lesz,

és ettől kezdve az euro-atlanti integráció szabályrendszere, illetve jövőképe érvényesül hazánk vonatkozásában is, mint a jövőbeni Európai Egyesült Államok (EU) egyik *középponti helyzetű és gazdasági-közlekedési fordítókörong-funkciójú tagállama*. Ezek az időpontok a fejlődés nyilvánvalóan legfőbb fordulópontjainak tekinthetők.

Nyilvánvaló az is, hogy az EU-tagállamok jelenlegi gazdasági, életminőségi és versenyképességi helyzete magasan jobb hazánk jelenlegi helyzeténél.

Nyilvánvaló továbbá, hogy az EU-dokumentumok és az EU jogi szabályrendszere, valamint az EU-trendek jól ismertek és megfelelően részletesek.

Ez azt jelenti, hogy hazánk EU-csatlakozási és azt követő helyzetének makro- és versenykörnyezetére vonatkozó szcenárió jól azonosítható, és az

ehhez illeszkedő jövőkép kellő biztonsággal meghatározható.

A feladat tehát a vasúti stratégia összeállítása keretében az, hogy felismerjük, azonosítsuk, konkretizáljuk a rendelkezésre álló információkat, és meghatározzuk a ránk háruló feladatokat, és összeállítsuk a megvalósítás munka- és ütemtervét.

A legfontosabb feladatok ezzel kapcsolatban:

• a nemzeti integrációs program keretében történő csatlakozásra felkészülés általános feladatainak lebontása a vasúti közlekedésre, és az ebből eredő következmények tisztázása;

• az *acquis communautaire* elsődleges és

• másodlagos joganyagának feltárása a vasúti közlekedés tekintetében;

• az EU-joganyag jogszabályonkénti részletes tartalmi feltárása és jogi, intézményi, szakmai és eszközvonatkozásainak értelmezése;

• az előzőek alapján az EU- és a hazai jogszabályozás jogszabályonkénti összehasonlítása, és a jogszabályonkénti aktuális harmonizáltsági fok, és

• az ebből következő további harmonizációs feladatok, vonatkozások meghatározása.

3. A magyar vasutak integrációs stratégiai kerete az EU Bizottság belső piaci Fehér Könyve alapján

Nem közvetlen vasúti jövőkép jellegű, viszont kötelező erejű, és a vasúti jövőképet és stratégiát befolyásoló, illetve meghatározó dokumentum az EU Bizottság 1995. évi úgynevezett előcsatlakozási, illetve belső piaci Fehér Könyve a társult országoknak az EU egységes belső piacába történő integrációjára való, azaz az előcsatlakozási felkészüléséről. A Fehér Könyv vasúti szállításra vonatkozó része ugyanakkor a magyar vasutak, illetve az összközlekedés előcsatlakozási

felkészülési stratégiájának is felfogható. Az EU Bizottság ebben a dokumentumban határozta meg a csatlakozni kívánó országok számára azokat a területeket, amelyeken az EU úgynevezett *acquis communautaire*-ének (azon közösségi szabályok és gyakorlatok összessége, amelyeket az EU-hoz csatlakozó államoknak is át kell venniük és meg kell valósítaniuk) adott kulcselemeit át kell venniük és intézményesíteniük kell. Ezek azok a kulcselemek és területek, amelyek az EU egységes belső piacába történő integrációhoz elengedhetetlenek, és így az EU csatlakozásra felkészüléshez elsődlegességet kell élvezzenek.

A dokumentum

• egyrészt meghatározza azokat a feltételeket (a politikai és a gazdasági feltételek, az *acquis communautaire* átvételének és megvalósításának közigazgatási feltételei és a tagsággal járó követelmények vállalására képesség feltételei), amelyeknek meg kell felelni a tagság esetében (1. táblázat),

• másrészt felsorolja azokat a területeket, illetve általános és ágazati politikákat, ahol előcsatlakozási felkészülésre van szükség (1. táblázat),

• harmadrészt felsorolja azokat a másodlagos joganyagokat (EU rendeleteket és irányelveket), amelyeket az előcsatlakozásra felkészülés keretében átvenni és intézményesíteni kell (2. táblázat),

• negyedrészt javaslatot tesz a kulcsfontosságú intézkedések sorrendjére.

A dokumentum hangsúlyozza, hogy

• az ebben foglaltak csupán az EU belső piacához való felzárkózási stratégia alapelemeit jelentik, nem pedig a csatlakozás teljes feltételrendszerét,

• a társult és csatlakozni kívánó államok maguk viselik a belső piachoz való felzárkózásért a fő felelősséget, és maguk állapítják

1. táblázat

Az EU-tagga válás feltételei és hierarchiájuk és a Fehér Könyv politikái

POLITIKAI FELTÉTELEK	
<ul style="list-style-type: none"> • Demokrácia és jogállamiság • parlament és a törvényhozás szerkezete • parlament működése • végrehajtó hatalom szerkezete • végrehajtó hatalom működése • bíróságok rendszere • bíróságok működése • Emberi jogok és a kisebbségek védelme • <i>polgári jogok</i> (FK 17.) és politikai jogok • gazdasági, szociális és kulturális jogok (<i>szociálpolitika és cselekvés</i> (FK 4.)) • kisebbségi jogok és kisebbségvédelem 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>társadalmi jog</i> (FK 15.) és • <i>számvitel</i> (FK 16.) harmonizációja • adatvédelem (<i>személyi adatok védelme</i> (FK 14.)) • eljárások átadása • ítéletek elismerése • a négy szabadság • <i>árúk szabad mozgása</i> (FK 11.) (<i>ipari termékek szabad mozgása és biztonsága</i> (FK 2.)) (egészségre és biztonságra vonatkozó szabályok; termékbiztonság és -felelősség; szabványok, tanúsítások; gépjárművek típusjóváhagyása, forgalmi engedélyezése, címkézés) • <i>tőke szabad mozgása</i> (FK 1.) • szolgáltatások szabad mozgása (<i>pénzügyi</i> (FK 13.), távközlési, energia-, közlekedési stb.) • személyek szabad mozgása (letelepedés szabadsága, <i>diplomák és szakképesítések kölcsönös elismerése</i> (FK 18.)) • <i>versenyjog</i> (torzításmentes verseny működése: trösztellenes szabályozás, állami támogatások átláthatósága) (FK 3.) • Innováció • információs társadalom (informatika + távközlés) • oktatás, szakképzés, ifjúsági szervezetek • kutatás és technológiafejlesztés • <i>hírközlés</i> (FK 9.) • <i>audio-vizuális ipar és szolgáltatások</i> (FK 7.) • Gazdasági és fiskális ügyek • Gazdasági és Pénzügyi Unió tagság és részvétel • adózás (<i>közvetlen adózás</i> (FK 10.) és <i>közvetett adózás</i> (FK 22.)), hozzáadottérték-adó, fogyasztási adó, kölcsönös segítségnyújtás) • statisztika • Ágazati politikák • ipar • <i>mezőgazdaság</i> (FK 5.) • halászat • <i>energia</i> (FK 20.) • <i>szállítás</i> (FK 6.) • kis- és középvállalatok • Gazdasági és szociális kohézió • foglalkoztatási és szociális ügyek • regionális politika és kohézió • Életminőség és környezetvédelem • <i>környezetvédelem</i> (FK 8.) • <i>fogyasztóvédelem</i> (FK 23.) • Bel- és igazságügy • általános előfeltételek • menekültügy • bevándorlás, határellenőrzés • rendőrségi együttműködés • kábítószerek • bírósági együttműködés • Külkapcsolatok • kereskedelem és nemzetközi gazdasági kapcsolatok • kapcsolatok a fejlődő országokkal • vámok (<i>vámunió</i> (FK 21.)) • közös kül- és biztonságpolitika • Pénzügyek • pénzügyi ellenőrzés • költségvetési hatások
GAZDASÁGI FELTÉTELEK	
<ul style="list-style-type: none"> • Gazdasági helyzet • Hátér • EU-potenciál • gazdasági átalakulás előrehaladása • külföldi közvetlen tőkebefektetések • gazdasági szerkezet • Liberalizáció • árrendszer • kereskedelmi rendszer • devizarendszer • Gazdaság stabilizációja • hazai gazdaság • külgazdaság • Szerkezeti változások • külkereskedelem • munkaerőpiac • államháztartás • vállalkozási ágazat: privatizáció és a vállalatok átalakulása • Pénzügyi rendszer • Gazdasági és szociális fejlődés • szociális mutatók • jövedelem és foglalkoztatás területi megoszlása • A gazdaság EU-potenciálja • a közösségi – különösen a belső piaci – joganyag átvételére, bevezetésére, folyamatos követésére és érvényesítésére való képesség és készség • működő piacgazdaság megléte • piaci mechanizmusok • áellenőrzések • tulajdonnal kapcsolatos jogok • pénzügyi rendszer • makrogazdasági stabilizáció • piaci reformok • EU-n belüli verseny- és piacképességnek való megfelelési képesség • cégek beruházási képessége és lehetősége • gazdasági integráció foka • gazdasági versenypozíció • termelékenység • külkereskedelmi EU-arány • közvetlen külföldi beruházású új iparágak • cégek technológiai fejlettsége 	
KÉPESSÉG A TAGSÁGGAL JÁRO KÖVETELMÉNYEK VÁLLALÁSÁRA	
<ul style="list-style-type: none"> • Határok nélküli belső piac • általános kereteket adó közös szabályok • versenyszabályozás • adószabályozás • <i>közbeszerzések</i> (FK 12.) • szállítási és szolgáltatási szerződések megnyitása • <i>szellemi és ipari tulajdonjog</i> (FK 19.) szabályainak harmonizálása 	
A KÖZÖSSÉGI JOG ALKALMAZÁSÁNAK KÖZIGAZGATÁSI FELTÉTELEI	
<ul style="list-style-type: none"> • Közigazgatási szervezet • A közigazgatás és az igazságszolgáltatás teljesítőképessége (a közösségi jog alkalmazásának kulcsfontosságú területein) 	

2. táblázat

A Fehér Könyv fejezetei és az egyes fejezetekhez tartozó jogszabályok száma

A Fehér Könyv fejezetei	Irányelvek		Rendeletek		Ösz- sze- sen
	I. szakasz	II./III. szakasz	I. szakasz	II./III. szakasz	
1. A tőke szabad mozgása	3	1	0	0	4
2. Ipari termékek szabad mozgása és biztonsága	56	104	4	1	165
3. Versenyjog	3	0	1	0	4
4. Szociálpolitika és cselekvés	12	15	0	2	29
5. Mezőgazdaság	93	46	62	2	203
6. Szállítás	19	15	8	13	55
6. Ebből vasúti	1	2	0	0	3
7. Audiovizuális szolgáltatások	1	0	0	0	1
8. Környezetvédelem	31	7	7	0	45
9. Hírközlés	9	7	0	0	16
10. Közvetlen adózás	2	2	0	0	4
11. Az áruk szabad mozgása	0	0	0	0	0
12. Közbeszerzés	5	1	0	0	6
13. Pénzügyi szolgáltatások	13	8	0	0	21
14. A személyi adatok védelme	0	2	0	0	2
15. Társasági jog	2	3	0	1	6
16. Számvitel	3	2	0	0	5
17. Polgári jog	1	1	0	0	2
18. Szakképzettségek kölcsönös elismerése	2	16	0	0	18
19. Szellemi tulajdonjog	5	3	0	3	11
20. Energia	10	2	3	0	15
21. Vámunió	2	1	14	184	201
22. Közvetett adózás	15	54	0	6	75
23. Fogyasztóvédelem	8	3	0	0	11
Összesen	295	293	99	212	899

meg saját prioritásait az egyes ágazatokban, és maguk határoz-

zák meg az előcsatlakozási felkészülési stratégiájukat és annak

3. táblázat

Az EU elsődleges joganyagát (törvényeit) jelentő szerződések és fő célkitűzéseik

<p>Római Szerződés/Treaty of Rome</p> <ul style="list-style-type: none"> • Közös piac és vámunió létrehozása • Kereskedelmi és adókorlátok felszámolása • A négy alapvető szabadságelv megvalósítása • mezőgazdasági és ipari áruk szabad áramlása • munkavállalók szabad mozgása • alapítási és szolgáltatási szabadság • szabad tőke- és pénzáramlás 	<p>vezet</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uniós állampolgárság • Együttműködés az igazságszolgáltatás és a belügyek területén • Intézményi munkamódszerek és rendszerek javítása
<p>Egységes Európai Törvény/Single European Act</p> <ul style="list-style-type: none"> • Belső piac megvalósítása 1993 januárjáig • Parlamenti hatáskör növekedése, minősített többségű, Tanácson belüli szavazás szabályai, új feladatkör az EGK számára (környezetvédelmi politika) • Jogi keretek az Európai Politikai Együttműködés (EPE) számára 	<p>Amsterdami Szerződés/ Treaty of Amsterdam</p> <ul style="list-style-type: none"> • Azon alapelvek megszilárdítása, amelyek az EU létrehozásának alapjául szolgáltak • A szabadság, biztonság és igazságosság területének fokozatos megeremtése • A "schengeni acquis" beépítése az EU kereteibe • Közös foglalkoztatáspolitikai, új szociálpolitika, környezetvédelem, közegészségügy és fogyasztóvédelem • Fellepés a csalásokkal szemben, vámegyüttműködés megszilárdítása • A szubszidiaritás és arányosság alapelveinek megszilárdítása • A közösségi törvényalkotás javítása, a közös védelmi politika fokozatos kialakítása • Döntéshozási eljárások új szabályainak kialakítása, a tagállamok közötti rugalmasság javítása és szorosabb együttműködés kialakítása
<p>Maastrichti Szerződés/ Treaty of Maastricht</p> <ul style="list-style-type: none"> • Egységes, határok nélküli piac, gazdasági és monetáris unióval és egységes pénznemmel • Közös kül- és biztonságpolitika, amely közös védelmi politikához 	

időrendjét,

- ezen dokumentum célja, hogy útmutatásról gondoskodjék, és így segítse a csatlakozni kívánó társult államokat abban, hogy felkészüljenek az EU belső piaca által támasztott követelmények szerinti működésre,

- ez a dokumentum a csatlakozást megelőző stratégiának csupán az egyik eleme; ez a stratégia két fő eszközre, az Európai Megállapodásokra, és a társult országok és az EU intézményei közötti strukturált kapcsolatra támaszkodik,

- ez a dokumentum a csatlakozást megelőző stratégia eleme, így nem része a csatlakozási tárgyalásoknak; a csatlakozási tárgyalások és stratégia az *acquis communautaire* teljességére kiterjednek, míg ez a dokumentum csak a belső piacot megteremtő és fenntartó közösségi intézkedésekre összpontosít.

A vasúti közlekedés tekintetében az előcsatlakozási Fehér Könyv ezért – mint a belső piac szempontjából a legalapvetőbbekét – csak három EU-irányelv (91/440/EGK, 95/18/EK és 95/19/EK irányelvek) jogharmonizációját írja elő.

A csatlakozási országstratégiának azonban – és azon belül a közlekedés- és vasútstratégiának – a csatlakozási tárgyalások során kitűzött csatlakozási időpontra kell irányulnia, és az *acquis communautaire* egészére kell kiterjednie.

Nyilvánvaló, hogy valószínűleg az előcsatlakozási stratégiához hasonlóan az EU Bizottság a csatlakozási stratégia alapelemét és eszközeit is meghatározza és megteremti, de a stratégia tartalma az előbbieket szerint egyértelműen meghatározott.

Az is nyilvánvaló, hogy a csatlakozási stratégia az előcsatlakozási stratégia eredményeire alapoz.

Az *acquis communautaire* joganyag részét az úgynevezett

- elsődleges és

• másodlagos jog (törvények) alkotják.

Az EU elsődleges törvényeit, illetve joganyagát az EU első pillérének három közösségét – amelyek

• az Európai Szén és Acél Közösség (The European Coal & Steel Community = ECSC),

• az Európai Gazdasági Közösség (The European Economic Community = EEC) és

• az Európai Atomenergia Közösség (The European Atomic Energy Community = EAEC) – megalapító szerződések, azok mellékletei és jegyzőkönyvei, valamint módosításaik képezik (3. táblázat), és pedig:

• az EEC, az EGK alapító szerződése, az úgynevezett *Római Szerződés* (aláírás: 1957. március, Róma, érvénybe lépés: 1958. január 1.),

• a három alapszerződést 1986-ban módosító *Egységes Európa Törvény* (Single European Act) (aláírás: 1986. február, érvénybe lépés: 1987. július 1.),

• az Európai Unió alapító szerződése, az úgynevezett *Maastrichti Szerződés* (aláírás: 4. táblázat

1992. február, érvénybe lépés: 1993. november 1.),

• az EU-t megszilárdító szerződés, az úgynevezett *Amsterdami Szerződés* (aláírás: 1997. június).

Az elsődleges joganyag lényegében a nemzeti alkotmányoknak felel meg az EU tekintetében.

A Római Szerződés – amelyet az Egységes Európa Törvény, valamint a Maastrichti és az Amsterdami Szerződés módosított, illetve egészített ki –

• tartalmát és tagolódását a 4.,
• alapelveit az 5.,
• fuvarozásra vonatkozó szabályozását a 6. táblázat mutatja be.

Az EU másodlagos törvényeit, illetve joganyagát az EGK Tanács és az EU Bizottság

• rendeletei,
• irányelvei,
• döntései,
• ajánlásai, véleményei és
• határozatai

képezik (7. táblázat), amelyek összehasonlító táblázatát a 8. táblázat mutatja be.

Az EU Bizottság dokumentumai közül külön kell megemlíteni a *Zöld* (Green Paper) és *Fehér*

Politikai Könyveket (White Paper). A Zöld Könyvek az EU Bizottság javasolt, a Fehér Könyvek pedig az EU Bizottság hivatalos politikáját tartalmazzák.

A másodlagos joganyag lényegében a nemzeti törvényeknek, rendeleteknek stb. felel meg az EU tekintetében.

Az előbbiek szerint a csatlakozási stratégiának az előcsatlakozási stratégiába nem tartozó másodlagos joganyag (rendeletek és irányelvek) – feltéve, hogy ez az 1994-től kezdődő előcsatlakozási időszakban és az előcsatlakozási Fehér Könyvben foglaltaknak megfelelően, valóban és teljeskörűen megtörténik – és az elsődleges joganyag (és gyakorlat) átvételére kell irányulnia.

4. Összefoglalás, vissza- és kitekintés

Az EU-konform hazai vasúti közlekedési koncepció EU-csatlakozásra felkészülési vasúti stratégia része szempontjából az EU Bizottság 1995. évi úgynevezett belső piaci Fehér Könyve megfelelő országcsatlakozási, il-

A Római Szerződés tartalma és tagolódása (részek, címek, fejezetek, alfejezetek)

• Bevezetés	
• Alapelvek (1. rész)	
• A Közösség alapjai (2. rész)	
• Az áruk szabad kereskedelmi forgalma	
• Vámunió	
• Tagállamok közötti vámok megszüntetése	
• Közös vámtarifa létesítése	
• Tagállamok közötti mennyiségi korlátozások megszüntetése	
• Mezőgazdaság	
• Személyek szabad költözése, a munkavállalás szabadsága és a tőke szabad áramlása	
• Dolgozók	
• Letelepedési jog	
• Szolgáltatások	
• Tőkeforgalom	
• Fuvarozás	
• Közösségi politika (3. rész)	
• Közös szabályok	
• Üzleti verseny szabályai	
• Vállalatokra vonatkozó szabályok	
• Dömpingműveletek	
• Állami segélyek	
• Adóügyi szabályok	
• Jogszabályok harmonizációja	
• Gazdaságpolitika	
• Konjunktúrapolitika	
• Fizetési mérleg	
• Kereskedelmi politika	
• Szociálpolitika	
• Szociális rendelkezések	
• Európai Szociális Alap	
• Európai Beruházási Bank	
• Tengerentúli országok és területek társulása (4. rész)	
• Közösség szervei (5. rész)	
• Szervezeti rendelkezések	
• Szervek	
• Közgyűlés	
• Tanács	
• Bizottság	
• Bíróság	
• Több szervre vonatkozó közös rendelkezések	
• Gazdasági és Szociális Bizottság	
• Pénzügyi rendelkezések	
• Általános és záró rendelkezések (6. rész)	
• Általános rendelkezések	
• Szervek megalakításának határidői	
• Zárórendelkezések	
• Mellékletek	

5. táblázat

A Római Szerződés alapelvei (Első rész: 1–8. cikk)

• Szerződés tárgya	
Európai Gazdasági Közösség létrehozása	
• Közösség célja	
Közös piac létesítésével és a tagállamok gazdaságpolitikájának fokozatos egymáshoz közelítésével a Közösség egész területén elősegíteni a gazdasági élet harmonikus fejlesztését, a folyamatos és kiegyensúlyozott fejlődést, a szilárd stabilitást, az életszínvonal gyors emelkedését és az államokat összekötő kapcsolatok szorosabbá fűzését	
• Szerződés tartalma, intézkedései	
<ul style="list-style-type: none"> • a Tagállamok között az áruk behozatalánál és kivitelénél a vámok és mennyiségi korlátozások, valamint az ezekkel egyenlő hatású intézkedések megszüntetése • közös vámtarifa és közös kereskedelempolitika megvalósítása a kívülálló államok irányában • a személyek szabad közlekedését, a munkavállalás szabadságát és a tőke szabad áramlását a tagállamok között korlátozó akadályok lebontása • közös politika bevezetése a mezőgazdaság területén • közös politika bevezetése a közlekedés területén • olyan rendszer megvalósítása, amely megakadályozza a közös piacon a verseny megrontását • a tagállamok gazdaságpolitikájának összehangolása és 	
<ul style="list-style-type: none"> • a közös piac működéséhez szükséges mértékben • a dolgozók munkalehetőségeinek javítása és életszínvonaluk növeléséhez való hozzájárulás végett Európai Szociális Alap létesítése • Európai Beruházási Bank létesítése; ennek az a rendeltetése, hogy új források felhasználásával megkönnyítse a Közösség gazdasági fejlesztését • a tengerentúli országok és területek társulása a kereskedelmi forgalom növelésére és a gazdasági és szociális fejlődés közös erőfeszítéssel történő elősegítésére 	
• Közösség szervei	
<ul style="list-style-type: none"> • Közgyűlés • Tanács • Bizottság • Bíróság 	
• Egyebek	
<ul style="list-style-type: none"> • Tagállamok magatartása • Állampolgárságon alapuló megkülönböztetés tilalma • Közös piac kialakításának fázisai (három négyéves időszak) és a fázisátmenetek szabályozása 	

letve jogharmonizációs stratégiai keretet képez, amelybe a vasútcsatlakozási és vasúti jogharmonizációs koncepció jól beleilleszthető, illetve abból jól levezethető.

Az EU-csatlakozás *első fázisaként Magyarország társult ország státuszt kapott. A társulási EU-Magyarország együttműködést az 1991. december 16-án, Brüsszel-*

ben aláírt, és 1994. február 1-jén hatályba lépett, és az *1994. évi I. törvénnyel kihirdetett Európai Megállapodás szabályozza, amelynek logikai vázát a 9. közlekedési céljait, együttműködési területeit és prioritásait a 10. táblázat mutatja be.*

Az Európai Megállapodás lényegében egy legfeljebb tízéves átmeneti időszakra vonatkozik,

amely két, elvileg öt évig tartó, egymást követő szakaszból áll (az első szakasz a Megállapodás hatálybalépésekor kezdődik).

“A Megállapodással egyrésztől Magyarország, másrésztől a Közösség és annak tagállamai között társulás létesül. A társulás céja az, hogy:

- megfelelő keretet adjon a Felek között olyan politikai párbeszédhez, amely szoros politikai kapcsolatok kifejtését teszi lehetővé;

- fokozatosan szabadkereskedelmi övezetet létesítsen Magyarország és a Közösség között, amely lényegében a közöttük folyó kereskedelem egészét átfogja;
- haladást érjen el közöttük azoknak az egyéb gazdasági szabadságoknak a megvalósításában, amelyeken a Közösség alapul;

- új szabályokat, politikákat és gyakorlatot létesítsen, amelyek Magyarországnak a Közösségbe történő integrációja alapját képezik;

- előmozdítsa a gazdasági, pénzügyi és kulturális együttműködést a lehető legszélesebb alapon;

6. táblázat

A Római Szerződés közlekedésre és fuvarozásra vonatkozó szabályozása (Második rész, Negyedik cím: 74–84. cikk)

• Cél	
Közös közlekedési politika kialakítása és gyakorlása	
• Szabályozás tartalma	
<ul style="list-style-type: none"> • Nemzetközi közlekedés irányadó közös szabályai • Cabotage közös feltételei • Egyéb célszerű rendelkezések 	
• Szabályozások jóváhagyásának módjai	
<ul style="list-style-type: none"> • Egyeztetések rendje • Határozathozatal joga • Határozathozatal módja 	
• Állami segélyezés szabályai	
<ul style="list-style-type: none"> • Közlekedés koordinálásának támogatása • Közszolgáltatások körébe tartozó bizonyos szolgáltatások megtérítése 	
• Fuvarozás szabályozásának főbb területei és alapelvei	
<ul style="list-style-type: none"> • A szerződéses fuvardíjak és fuvarozási feltételek meghatározása • A Közösségen belül a fuvarozási diszkrimináció megszüntetése • A Közösségen belül piacvédelmi eszközök alkalmazásának tilalma • A Közösségen belüli határátlépési illetékek nagysága 	

7. táblázat

A másodlagos joganyag típusai és jellemzőik

• Rendelkezések/Regulations	csaknem szabályozási vagy irányelvi jelleget ad. Közvetlenül a címzetteknek kerülnek közlésre, de a Hivatalos Közlönyben is közzé teszik a döntéseket.
Általános jelentőségűek, minden elemük tekintetében kötelező erejűek, minden tagállamban közvetlenül alkalmazandók. Az állampolgárok jogai és kötelezettségei közvetlenül a rendelkezésekből származnak, azaz a tagállamok nemzeti jogrendszerén belül átalakítás nélkül, azonnal hatályosak, ennél fogva ez a leghatásosabb jogi intézkedés.	
• Irányelvek/Directives	
Az elérendő eredmények tekintetében kötelező erejűek, az illetékességet a nemzeti hatóságokra hagyva az alkalmazás formája és eszközei vonatkozásában. Kerettörvények, és arra kötelezik a tagállamokat, hogy megtegyék az országukban megkövetelt intézkedéseket, megszabva a végrehajtási határidőt. A jogharmonizáció nagyon hasznos eszközei.	
• Döntések/Decisions	
Közvetlenül azokat a tagállamokat, természetes vagy jogi személyeket kötelezik, akik az adott intézkedés címzettjei. A címzettekkel szemben nagy variáció a döntéseknek	
• Ajánlások/Recommendations, Vélemények/Opinions	
Az ajánlások a Tanács(közö Testület) és a Bizottság álláspontját fejezik ki a különféle ügyek vonatkozásában, és javaslatokat tartalmaznak a címzettek – a tagállamok, illetve állampolgárok – részére, mindennemű jogi kötelezettség nélkül. A vélemények a konkrét esetekben felmerülő helyzetértékelést tartalmazzák, és nem kötelező jellegűek.	
• Határozatok/Resolutions	
A Tanácskozó Testület és az Európa Parlament határozatokat hoz. Ezek jogilag nem kötelező erejűek, hanem csak ezen testületek politikai szándékait fejezik ki. Az első három joganyag a Hivatalos Közlönyben az L. sorozatban (Legislation = törvények) kerül közzétételre, a többi pedig a C sorozatban (Communications = közlemények).	

8. táblázat

A másodlagos joganyag típusainak összehasonlító táblázata

Jellemző	R/R	I/D	D/D	A/R	T/A
• Jelleg					
• kötelező jellegű	✓	✓	✓		
• fakultatív jellegű				✓	✓
• Fontosság					
• általános jelentőségű	✓				
• egyedi		✓	✓	✓	✓
• Hatály					
• minden tagállamra kiterjedő	✓	✓			
• csak a címzettekre kiterjedő			✓	✓	✓
• Alkalmazás					
• közvetlenül alkalmazandó	✓		✓		
• nemzeti végrehajtású		✓			

Jelmagyarázat:

R/R - Rendelkezés / Regulation

I/D - Irányelv / Directive

D/D - Döntés / Decision

A/R - Ajánlás / Recommendation

T/A - Tanács / Advice

• segítse Magyarországnak a gazdaság fejlesztésére, valamint a piactudományra való átállás befejezésére irányuló erőfeszítéseit; • a társulás ténylegessé tételét szolgáló, megfelelő intézményeket hozzon létre.”

Hazánk 1994. április 1-jén csatlakozási kérelmet nyújtott be az EU-hoz.

1994. december 9–10-én, Essenben az Európa Tanács elfogadta a közép- és kelet-európai (KKE) társult országok EU-csatlakozását segítő stratégiát. Az Európai Bizottság 1995. május 3-án fogadta el a KKE-országok csatlakozásához irányelveket és

felkészülési programot tartalmazó Fehér Könyvet, amely 1995. június 26–27-én a cannesi csúcstalálkozón került átadásra az érintettek számára.

A csatlakozási tárgyalások megkezdésének várható időpontját illetően az érdekelt országok az 1995. decemberi madridi csúcsertekezlet határozatában kaptak ígéretet, amely szerint az 1996 márciusában kezdődő, és 1997 közepére lezárni tervezett kormányközi konferencia befejezése után hat hónappal megindulhatnak a tárgyalások. A határozat vonatkozó részeként a Tanács megbízta a Bizottságot, hogy a

kormányközi konferencia lezárását követően készítsen átfogó jelentést a csatlakozni kívánó országok helyzetéről és integráció-érettségéről.

Az erre vonatkozó terjedelmes kérdőívet Magyarország 1996-ban kapta és válaszolta meg.

A Bizottság az 1997. június 16–17-én Amszterdamban megtartott és az EU kormányközi konferenciáját lezáró csúcstalálkozón publikálta a *Közösség jövőjét 2006-ig felvázoló "Agenda 2000" dokumentumot, és ezen belül a 10 társult országnak – köztük Magyarországnak – a Közösség 1993. évi koppenhágai csúcskonferenciáján megszabott követelményeknek megfelelő EU-érettségéről alkotott véleményét.* A jelentés szerint 5 KEK-országgal – köztük Magyarországgal – megkezdhetők a csatlakozási tárgyalások.

Az *"Agenda 2000"* valamennyi csatlakozó ország számára egyértelműen kinyilvánította, hogy a politikai követelményeken túl, a belépés feltétele a teljes közösségi szabályrendszer, az *acquis communautaire* maradéktalan átvétele, amely az egységes belső piac előírásai mellett a közös kül- és biztonságpolitikára, a bel- és

9. táblázat

Az Európai Megállapodás logikai váza

• Preambulum	
• 1. cikk: A társulás célja	
• I. Cím: Politikai párbeszéd	
• II. Cím: Általános elvek	
• III. Cím: Az áruk szabad mozgása	
• I. fejezet: Ipari termékek	• energia
• II. fejezet: Mezőgazdaság	• nukleáris biztonság
• III. fejezet: Halászat	• környezet
• IV. Cím: Dolgozók mozgása, letelepedés, szolgáltatások nyújtása	• vízügyi igazgatás
• I. fejezet: A dolgozók mozgása	• közlekedés (81. cikk)
• II. fejezet: Letelepedés	• távközlés, postai szolgáltatások és műsorszórás
• III. fejezet: Szolgáltatások nyújtása a Közösség és Magyarország között	• bank- és biztosítási tevékenység, más pénzügyi szolgáltatások
• IV. fejezet: Általános rendelkezések	• monetáris politika
• V. Cím: Fizetések, tőke, verseny és más gazdasági rendelkezések, jogszabályok közelítése	• együttműködés a könyvvizsgálat és a pénzügyi ellenőrzés terén
• I. fejezet: Folyó fizetések és tőkemozgás	• a pénz tisztára mosása
• II. fejezet: Verseny és más gazdasági rendelkezések	• regionális fejlesztés
• III. fejezet: Jogszabályok közelítése	• szociális együttműködés
• VI. Cím: Gazdasági együttműködés	• idegenforgalom
• ipari együttműködés	• kis és közepes méretű vállalatok
• beruházásfejlesztés és -védelem	• tájékoztatás és kommunikáció
• ipari szabványok és minőségtanúsítás	• vám
• együttműködés a tudomány és technológia területén	• statisztikai együttműködés
• oktatás és képzés	• közgazdaság
• mezőgazdaság és agráripari szektor	• közigazgatás
	• kábítószerek
	• VII. Cím: Kulturális együttműködés
	• VIII. Cím: Pénzügyi együttműködés
	• IX. Cím: Intézményi, általános és záró rendelkezések
	• 104. cikk: Társulási Tanács
	• 110. cikk: Társulási Parlamenti Bizottság
	• Mellékletek (I–XIII.)

10. táblázat

Az Európai Megállapodás (az 1994. évi I. törvénnyel kihirdetett, a Magyar Köztársaság és az Európai Közösségek és azok tagállamai között társulás létesítéséről szóló, Brüsszelben, 1991. december 16-án aláírt Európai Megállapodás) közlekedéspolitikai céljai, együttműködési területei és prioritásai

Európai Megállapodás 81. Cikk Közlekedés	
• Célok	
1. A Felek fejlesztik és fokozzák együttműködésüket, hogy lehetővé tegyék Magyarország számára, hogy:	mációcsere (konferenciák és szemináriumok);
• átalakítsa és korszerűsítse a közlekedést;	• eszközök nyújtása a magyarországi infrastruktúra fejlesztéséhez.
• könnyítse az utasok és az áruk mozgását, valamint a szállítási piacra jutást az adminisztratív, a technikai és egyéb akadályok megszüntetése révén;	• Prioritások
• könnyítse Magyarországon a közúti, a vasúti, a folyami és a kombinált szállítással megvalósuló, közösségi transzitszállításokat;	3. Elsődlegességet élveznek a következők:
• teljesítse a közösségihez hasonló működési követelményeket.	• jelentős közös érdekű és a transzeurópai útvonalakon szárazföldi és belföldi vízi utak, vasutak, kikötők és repülőterek infrastruktúrájának építése és korszerűsítése;
• Együttműködési területek	• vasutak és repülőterek igazgatása, ideértve a megfelelő nemzeti hatóságok közötti együttműködést;
2. Az együttműködés különösen a következőkre terjed ki:	• a földhasználat tervezése, ideértve az építési és városfejlesztési tervezést;
• gazdasági, jogi és technikai képzési programok;	• a technikai felszerelés korszerűsítése a közösségi követelmények teljesítése céljából, különösen a közúti-vasúti szállítás, a konténerizáció és az átrakás területén;
• technikai segítségnyújtás és tanácsadás, valamint infor-	• hozzájárulás a Közösségben alkalmazandó közlekedéspolitikával összeegyeztethető közlekedéspolitikai fejlesztéséhez.

igazságügyre, a környezetvédelemre és a szociális szektorra, továbbá a megvalósítás alatt álló pénzügyi unióra is kiterjed. E kö-

vetelmények teljesítése fejében vehetnek részt majd az új tagok teljes joggal az uniós döntéshozatalban, és részesülhetnek az EU

forrásaiból – mondja ki a dokumentum, *kilátásba helyezve, hogy a belépés időpontja minden ország esetében az acquis alkalma-*

zásának képességétől függ.

Az "Agenda 2000" a csatlakozási partnerség elnevezésű intézmény keretében pénzügyi támogatással javasolja segíteni a tagjelölt országok felkészülését.

A csatlakozási tárgyalások szereplőinek és időpontjának kijelölésére az 1997. december 13-i luxemburgi csúcsértekezleten került sor, ahol eldőlt, hogy 1998. áprilisában Ciprus mellett Magyarország, Lengyelországgal, Észtországgal, Szlovéniával és a Cseh Köztársasággal kezdődnek meg a csatlakozási tárgyalások, míg Szlovákia, Románia, Bulgária, Lettország és Litvánia a második körbe került.

Az EU Tanácsa 1998-ban döntött (98/259/EK) a Magyar Köztársasággal kötött EU-csatlakozási partnerség céljáról, elveiről, prioritásairól, közbenső céljairól és feltételeiről (11. táblázat).

Eszerint "a csatlakozási partnerség célja, hogy közös keretben jelölje meg egyrészt a prioritási területeket azon további munka számára, amelyek a Bizottságnak a Magyarország EU-tagsági kérelméről alkotott véleményében kerültek meghatározásra, másrészt a felhasználható pénzügyi eszközöket, amely segít Magyarországnak megvalósítani ezeket a prioritásokat és azokat a feltételeket, amelyek erre a segítségre vonatkoznak. A csatlakozási partnerség egy olyan keretet ad szá-

11. táblázat

Az Európai Unió Tanácsa 98/259/EK döntésének (a Magyar Köztársasággal kötött EU-csatlakozási partnerség elveiről, prioritásairól, közbenső céljairól és feltételeiről) logikai kerete

Célok	• gazdaságpolitika
Alapelvek	• intézményi és közigazgatási kapacitás megerősítése
Prioritások és közbenső célok	• belső piac
• Rövid táv (1998)	• igazságügy és belügyek
• gazdasági reform;	• mezőgazdaság
• intézményi és közigazgatási kapacitás megerősítése	• közlekedés
• belső piac	• foglalkoztatottság és szociális ügyek
• igazságügy és belügyek	• környezet
• környezet	• regionális politika és kohézió
• Középtáv	Ütemezés
• politikai kritérium	Feltételek
• gazdasági reform	Monitoring

mos politikai eszköz számára, amely segít a tagjelölt országoknak a tagságra felkészülésükben. Ezek magukban foglalják többek között az *acquis* átvételének nemzeti programját, a gazdaságpolitikai prioritások közös meghatározását, a szervezett bűnözés elleni szerződést és a belső piaci úttérképet. Ezen eszközök mindegyike különböző természetű, és ezeket a specifikus eljárásokkal összhangban kell előkészíteni és végrehajtani. Ezek nem integráns részei a partnerségnek, de azok a prioritások, amelyeket tartalmaznak, kompatibilisek vele."

A csatlakozási partnerség alapelve az, hogy a "prioritási területek meghatározása minden tagjelölt ország részére aszerint történik, hogy hogyan képes felvállalni a koppenhágai értekezleti kritériumokat, amelyek a tagság követelményei:

- hogy a tagjelölt ország teljesítette a demokráciát, a törvényességet, az emberi jogokat és a kisebbségek elismerését és védelmét biztosító intézmények stabilitását,

- hogy létezik a működő piacgazdaság, valamint a megfelelő kapacitás arra, hogy megbirkózzon az EU-n belüli versenynyomással és piaci erőkkel,

- képesség a tagsági kötelezettségek átvételére, beleértve a gazdaságpolitikát, a gazdasági és a pénzügyi közösség céljai-

hoz."

A csatlakozási partnerség prioritásait és közbenső céljait az határozza meg, hogy a "Bizottság véleménye és annak Tanácsi vizsgálata szerint még szükségesek a tagjelölt országok erőfeszítései bizonyos területeken, hogy felkészüljenek a csatlakozásra, és az a véleményük, hogy egyik ország sem teljesíti teljesen még a koppenhágai összes kritériumot. Ez a helyzet szükségessé teszi a közbenső állapot megállapítását a prioritások szerint, amelyeket precíz célok kísérnek, és amelyek az érintett országokkal együttműködésben kerülnek kitűzésre, amelyek végrehajtása szabja meg a segítség szintjét és a tárgyalások fejlődését menet közben az egyes országokkal, és az új tárgyalások megkezdését a többiekkel. A prioritások és a közbenső célok két csoportja a rövid és a középtávúak. A rövid távúak közé azok tartoznak, amelyek tekintetében reálisan elvárható, hogy azokat Magyarország teljesíti, vagy azok teljesítésében lényegesen előrehalad 1998 végéig. A rövid táv miatt, és számításba véve a szükséges adminisztrációs kapacitást azok végrehajtásához, a rövid távú prioritások száma korlátozott. A középtávú prioritások közé azok tartoznak, amelyeket csak több mint egy év alatt lehet teljesíteni, bár a munka már 1998-ban is megkezdhető, és meg is kell

12. táblázat

A Bizottság éves országjelentésének (Magyarország előrehaladásáról a tagság felé, 1999) logikai kerete

Bevezetés	
• Előszó	
• Kapcsolatok az Európai Unió és Magyarország között	
<ul style="list-style-type: none"> • a megerősített előcsatlakozási stratégia • a kétoldalú kapcsolatok legutóbbi fejleményei 	
A taggá válás feltételei	
• Politikai feltételek	
<ul style="list-style-type: none"> • Demokrácia és jogállam <ul style="list-style-type: none"> • Parlament • végrehajtó hatalom • bíróságok • korrupcióellenes intézkedések • Emberi jogok és a kisebbségek védelme <ul style="list-style-type: none"> • polgári és politikai jogok • gazdasági, szociális és kulturális jogok • kisebbségi jogok és a kisebbségek védelme • Általános értékelés 	
• Gazdasági feltételek	
<ul style="list-style-type: none"> • Gazdasági fejlődés a Bizottság 1997-es véleményének közzétételétől óta <ul style="list-style-type: none"> • makroökonómiai fejlődés • strukturális reformok • Értékelés a koppenhágai kritériumok fényében <ul style="list-style-type: none"> • működő piacgazdaság megléte • a versenynyomással és a piaci erőkkel való megbirkózás képessége • Általános értékelés 	
• A tagsággal járó követelmények vállalására képesség feltételei	
<ul style="list-style-type: none"> • Határok nélküli belső piac <ul style="list-style-type: none"> • általános keret • négy szabadság <ul style="list-style-type: none"> • áruk szabad áramlása • tőke szabad áramlása • szolgáltatások szabad áramlása • személyek szabad áramlása • versenyjog • Innováció <ul style="list-style-type: none"> • információs társadalom • oktatás, képzés, ifjúság • kutatás és technológiai fejlesztés • távközlés • audio-vizuális szektor • Gazdasági és pénzügyek • Gazdasági és Monetáris Unió <ul style="list-style-type: none"> • adózás • statisztika • Ágazati politikák <ul style="list-style-type: none"> • ipar 	
<ul style="list-style-type: none"> • mezőgazdaság • halászat • energia • közlekedés • kis- és középvállalkozások • Gazdasági és szociális kohézió <ul style="list-style-type: none"> • foglalkoztatás és szociális ügyek • regionális politika és kohézió • Életminőség és környezet <ul style="list-style-type: none"> • környezet • fogyasztóvédelem • Bel- és igazságügy <ul style="list-style-type: none"> • bevándorlás/határellenőrzés • menekültügy • rendőrség • kábítószerügy • igazságügyi együttműködés • Külkapcsolatok <ul style="list-style-type: none"> • kereskedelmi és nemzetközi gazdasági kapcsolatok • közös kül- és biztonságpolitika • Pénzügyek <ul style="list-style-type: none"> • pénzügyi ellenőrzés 	
• Közigazgatási feltételek	
<ul style="list-style-type: none"> • Közigazgatási szervezet és kapacitás <ul style="list-style-type: none"> • közigazgatási és igazságszolgáltatási kapacitás/acquis végrehajtásának kulcsterületei • közösségi jog egységes alkalmazása • egységes belső piac • verseny • távközlés • vám és közvetett adózás • mezőgazdaság • közlekedés • foglalkoztatás és szociálpolitika • regionális politika és kohézió • környezetvédelem • fogyasztóvédelem • bel- és igazságügy • pénzügyi ellenőrzés • Twinning 	
• Következtetés	
Csatlakozási partnerség és az acquis átvételének nemzeti programja	
<ul style="list-style-type: none"> • Csatlakozási partnerség rövid távú prioritásai <ul style="list-style-type: none"> • gazdasági reform • intézményi és adminisztratív kapacitás megerősítése • belső piac • bel- és igazságügyi együttműködés • környezetvédelem • Acquis Átvételének Nemzeti Programja 	
Mellékletek	

kezdeni.

Magyarországot felkérjük arra, hogy vázoljon fel egy nemzeti programot az *acquis* átvételére (NPAA) március végéig, amely egy ütemtervet kell tartalmazzon ezen prioritások és a közbenső

célok elérésére, és ahol lehetséges és lényeges, ott meg kell jelölni a szükséges létszámot és a pénzügyi forrást is.

A csatlakozási partnerség meg fogja mutatni, hogy Magyarországnak foglalkoznia kell az

országvéleményben azonosított összes problémával. Az *acquis* átvétele a nemzeti törvényhozásban önmagában még nem elégséges; szükséges azt is biztosítani, hogy az *acquis*-t ténylegesen alkalmazzák ugyanolyan normaként, mint

az EU-n belül.”

Lényeges annak tudatosítása is, hogy az egyes ágazatok, illetve ágazati politikák (1. táblázat) – így a szállítás, és azon belül a vasúti közlekedés és szállítás tekintetében is – nemcsak az adott ágazatra, illetve ágazati politikára vonatkozó *acquis* (2. táblázat irányelvei, rendeletei), hanem a többi (1. táblázat szerinti) funkcionális területi politikára (például versenyszabályozás, közbeszerzések, kutatás, statisztika, foglalkoztatási és szociálpolitika, regionális politika, környezetvédelem) vonatkozó *acquis* (2. táblázat) tényleges alkalmazása is a csatlakozás feltétele. Ezért az EU-konform vasúti közlekedési koncepció kialakításának nemcsak a vasúti közlekedési EU-jogszabályok átvételére kell irányulnia, hanem figyelembe kell vennie a csatlakozási Fehér Könyv többi fejezetét is.

A csatlakozási partnerségre vonatkozó EU Tanácsi döntés azt is kimondja, hogy a “Bizottság javasolni fogja, 1999. év vége előtt, és attól kezdve rendszeres időközönként, a partnerség felülvizsgálatát, amelyek alapján a Tanács meghozza a hivatalos döntését. Ez a felülvizsgálat tartalmazni fogja a szükséges megfontolásokat a további előírt közbenső célokkal kapcsolatban, a Magyarország által megvalósított előrehaladás tükrében, és a partnerségben kitűzött célokkal összehasonlításban.”

Az 1999. évi országjelentés felépítési sémáját a 12. táblázat mutatja be. Az 1. és a 12. táblázat összevetéséből jól kitűnik, hogy

az EU Bizottság a tagjelölt országok előrehaladási monitoringja során következetesen számon kéri a csatlakozási Fehér Könyben rögzített feltételeket, így az valóban megfelelő országcsatlakozási, illetve jogharmonizációs stratégiai keretet képez a vasútcsatlakozási és vasúti jogharmonizációs koncepciók vasúti részstratégia összeállításához.

Az Európai Megállapodás szerinti Társulási Tanács 2000. április 11-i határozata szerint 2000-ben a társulás a második (elvileg öt éves) szakaszába lépett.

Meggyőződésünk, hogy az előbbieken felvázolt logikai keretben megtervezett és irányított vasútstratégia alkalmas és méltó lesz arra, hogy Magyarország nemzeti integrációs programjába beilleszthető legyen, és olyan vasúttársasági, hazai vasút- és közlekedéspolitikai, valamint társadalom-, környezet- és gazdaságpolitikai, továbbá európai legitimitáshoz segítse a hazai vasúttársaságokat, és rajtuk keresztül a teljes vasúti közlekedést, amely legitimálja a stratégia megvalósításához szükséges erkölcsi és anyagi támogatást és forrásokat, a magyar Kormány, az Országgyűlés, az EU Bizottság, valamint a hazai és az európai közvélemény részéről.

Irodalom

- Közép- és Kelet-Európa társult országainak felkészülése az Európai Unió egységes belső piacába történő integrációra. Fehér Könyv, Brüsszel, 1995. V. 3. COM (95) 163. (ügynevezett előcsatlakozási, illetve belső piaci Fehér Könyv)
- Dr. Rixer Attila: Technológiai Előretételező Program Magyarország. A vasút differenciált

fejlesztésének lehetőségei. Budapest, 1998. november

- Dr. Rixer Attila: Hazánk EU-csatlakozásából eredő kötelezettségek és intézkedések a magyar vasutak számára. Közlekedéstudományi Szemle, Budapest, 1999. 6. szám
- Dr. Rixer Attila: A MÁV Rt. rehabilitációs és fejlesztési koncepciójának továbbfejlesztése. 8. A magyar vasutak EU-konform jövőképe és stratégiájának alapelemei és alapelvei. Kutatási részjelentés, MÁV Rt. FKI. Budapest, 1999. július
- Az 1994. évi I. törvény a Magyar Köztársaság és az Európai Közösségek és azok tagállamai közötti társulás létesítéséről szóló, Brüsszelben, 1991. december 16-án aláírt Európai Megállapodás kihirdetéséről. Magyar Közlöny, 1994/1. szám
- Commission Opinion on Hungary's Application for Membership of the European Union. DOC/97/13. Brussels, 15th July 1997
- Dr. Rixer Attila: Háttér tanulmány az EU-csatlakozás vasúti következményeiről és a kapcsolatos derogáció hatásairól. Gyorsjelentés, MÁV Rt. FKI. Budapest, 1998. április
- Dr. Rixer Attila – Dr. Horváth Pál: A MÁV Rt. újrastrukturálási irányai és eredményei az euro-atlanti csatlakozásra felkészülés keretében nemzetközi összehasonlításban. Benchmarking tanulmány, MÁV Rt. FKI. Budapest, 1998. január 12.
- Dr. Ruppert László: A magyar közlekedés helyzete, szerepe az Európai Unióhoz történő csatlakozásban. Közlekedéstudományi Szemle, Budapest, 1998. 10. szám
- Marie-Hélène Enderlin: Institutional Framework and Powers of the European Union. Phare Multi Country Transport Programme. Local Courses on EU Transport Legislation and Approximation of Laws and Standards Seminar, Budapest, 1999. 07. 06–09.
- A Tanács 1991. július 29-i, a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EGK irányelve.
- Az EU Tanács 1995. június 19-i, 95/18/EK számú irányelve a vasútállatok számára adott engedélyről
- Az EU Tanács 1995. június 19-i 95/19/EK irányelve a vasúti infrastruktúraprojektek felosztásáról és az infrastruktúradíjak felszámításáról
- A Magyar Köztársaság és az Európai Unió közötti Társulási Tanács 2000. április 11-i, 1/2000. számú határozata a Magyar Köztársaság és az Európai Közösségek és azok tagállamai közötti társulás második szakaszába való átmenetről. Magyar Közlöny, 2000/47. szám



KÖZKAPCSOLATI IGAZGATÓSÁG

Sajtópályázati felhívás

A MÁV Rt. sajtópályázatot hirdet a vasútreform megismertetése érdekében.

- Magyarország Európai Unióhoz való csatlakozásának egyik alapfeltétele a vasúti közlekedés reformja. Ez hosszú évekig tartó folyamat, melynek során új alapokra helyeződik a vasút állami költségvetési finanszírozása, átalakul a vasúttársaság szervezete. Önálló társaságba szerveződik a pályavasút; igénybe vehetik a majdani külföldi és hazai vasúttársaságok és kereskedő vasúti társaságok alakulnak.
- A pályavasút működésének hatékonyságát az Európai Unió által minden eddiginél nagyobb mértékben finanszírozott felújítási és korszerűsítési munkálatok elvégzése biztosítja.
- A kereskedővasút célja az utasokat és a fuvarozatókat európai színvonalon kiszolgáló, méreteiben a piaci igényekhez igazodó, versenyképes szolgáltatás kiépítése új termékek bevezetésével és a jelenlegiek korszerűsítésével. A vasúttársaság arra törekszik, hogy az utasokban és a fuvarozatókban újra bizalmat keltsen a vasúti közlekedés iránt.
- A MÁV keresi azokat az üzemeltetési módokat, amelyekkel lehetővé válik a mellékvonalak gazdaságos működtetése az önkormányzatok, gazdasági szervezetek bevonásával. A MÁV azon dolgozik, hogy feleslegessé vált vagyontárgyainak értékesítéséből befolyt összeget a szolgáltatások korszerűsítésére fordíthassa.
- A gazdasági alapon működtetett, piacorientált vasúttársaság létrehozásához szükség van a dolgozói szemlélet megváltoztatására. Ezt célozza a MÁV Rt. új humánpolitikai stratégiája, a kölcsönös érdekelttség megteremtésével.

Pályázni öt kategóriában lehet:

1. **egyéni kategória:** országos terjesztésű napi és hetilapok, országos rádiók munkatársai
2. **egyéni kategória:** vidéki napi és hetilapok, valamint helyi és regionális rádiók munkatársai
3. **közösségi kategória:** országos televíziós és rádiós alkotóközösségek
4. **közösségi kategória:** helyi és regionális televíziós és rádiós alkotóközösségek
5. **egyéni kategória:** fotóriporterek

Kell a vasút Európában!

Pályázati feltételek:

- nyomtatott periodikák munkatársai: legfeljebb három, bármilyen műfajban született írás beküldése, amely 2000. január 1. és 2000. október 31. között jelent meg – 1 példány újságkivágás formájában – a megjelenési hely és idő feltüntetésével;
- elektronikus médiák munkatársai: maximum három, a megjelölt időszakban, rádióban vagy televízióban sugárzott riport beküldése VHS rendszerű videokazettán, illetve hangkazettán, írásban mellékelve az anyag rövid tartalmát;
- fotoriporterek: legfeljebb három különböző témájú kép, illetve képsorozat beküldése egy példányban, 18×13-as méretben a megjelenés helyével és időpontjával.

Beküldési határidő: 2000. november 15.

Eredményhirdetés: 2000 december közepe

**Cím: Magyar Államvasutak Részvénytársaság Közkapcsolati Igazgatóság
1062 Budapest, Andrásy út 73–75.**

Bővebb információ: Bölcs házy Sándor, Richter Rita (322–5496; 342–1391)

Valamennyi pályázathoz kérjük mellékelni az alkotó(k) nevét, lakáscímét, telefonszámát.

Díjazás:

1. egyéni kategória:

- I. díj: 150 000 Ft
- II. díj: 130 000 Ft
- III. díj: 110 000 Ft

1. közösségi kategória:

- I. díj: 290 000 Ft
- II. díj: 250 000 Ft
- III. díj: 210 000 Ft

1. egyéni kategória:

- I. díj: 150 000 Ft
- II. díj: 130 000 Ft
- III. díj: 110 000 Ft

1. egyéni kategória:

- I. díj: 150 000 Ft
- II. díj: 130 000 Ft
- III. díj: 110 000 Ft

1. közösségi kategória:

- I. díj: 290 000 Ft
- II. díj: 250 000 Ft
- III. díj: 210 000 Ft

A kiíró fenntartja a jogot, hogy díjakat ne adjon ki, megosszon, illetve pályázatokat különdíjjal jutalmazzon.

Az összegek bruttó értéket jelentenek.



Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút
UTAZÁS „2000”

A Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút személyszállítása

A Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút magyar vonalának tarifája megegyezik a Magyar Államvasutak személydíjszabásával, míg az osztrák vonal az ÖBB személydíjszabásával azonos tarifákat alkalmaz, tehát kimondhatjuk, hogy a GYSEV a szomszédos vasutakkal tarifaközösséget alkot. A kilométrikus díjszabáson kívül az osztrák vonalunkon a VOR díjszabás is érvényben van, amely egy államilag erősen dotált, egy-egy területre, vagy vonalra szóló kedvezményes (a megtett kilométertől független) menetdíjat jelent. Kedvezményes heti és havi bérletek segítik a rendszeres utasok részére az ingázást Sopron és Bécs, Bécsújhely, valamint Kismarton között.

Sopronból négy irányba lehet vonattal utazni:

Sopron-Győr-Budapest

Sopron-Szombathely vagy Deutschkreutz

Sopron-Ágfalva-Bécsújhely

Sopron-Kismarton-Bécs

A GYSEV magyar vonalán naponta mintegy 10 vonatpár biztosítja az utasok kulturált kiszolgálását. Az osztrák vonalainkon órás ütemes közlekedési rendszer van érvényben: 17 vonatpár hozza és viszi az utasokat Soprontól Bécsig, melyek között saját szerelvények is közlekednek a császárvárosig.

Magyar vonali kedvezmények:

Diákok, tanulók részére 67,5% mérséklésű menetdíj

Csoportos utazás esetén 10–19 főig 33%-os, 20 fő felett 50%-os kedvezmény

Turistabérlet megváltása esetén (7–10 napra szóló) a GYSEV 20%-os kedvezményt ad a menetdíjből

Vasutunk vállalja a menetrendben megjelölt vonatokkal a kerékpárszállítást, valamint rendelkezik Csorna és Sopron állomáson a rokkantak utazásához nélkülözhetetlen mobil emelővel is.

Osztrák vonali kedvezmények:

Diákok, tanulók részére 60%-os mérséklésű menetdíj

Csoportos utazás esetén 6 főtől 30%-os, 20 fő felett 50%-os mérséklésű menetdíjak

Családi kedvezmények: 50%-os mérséklés, a gyermekek 14 éves korig díjmentesen utazhatnak

Kedvezményes napi, heti és havi kerékpárjegyek egész Ausztriában kilométer megkötés nélkül

Az osztrák vonalainkon közlekedő vonatok mindegyikén lehet kerékpárt szállítani.

Újdonság!

A MÁV-GYSEV/ROeEE-ÖBB keretmegállapodás alapján honi kerékpárjeggyel lehet Ausztriában (a határtól számítva 100 km-ig) utazni.

A GYSEV/ROeEE rendelkezik két mobilizálható kerékpárszállító vasúti kocsival, melyeket kívánságra magyar vagy osztrák rendeltetéssel ad fel, vagy leadási helyre deponálunk, kedvező díjtételeket alkalmazva. A két kocsi együttes kapacitása 100–120 kerékpár.

Nagyon népszerű a Fertő tó körüli kerékpáros túra, részben vonattal, nagyon jól kiépített kerékpárutak kapcsolódnak az egyes Fertő menti vasútállomásainkhoz.

Nemzetközi kedvezmények:

Eurodomino 3, 5, 10 napos bérletek,

Interrail bérletek az ifjúság részére

City Star kedvezmények Ausztria és Magyarország között

Külföldön tanulók, illetve dolgozók részére BIJ és BIGT kedvezmények.

Oldtimer vonatok a Fertő tó körül.

Sopron-Puchberg am Schneeberg csoportos kedvezmények.

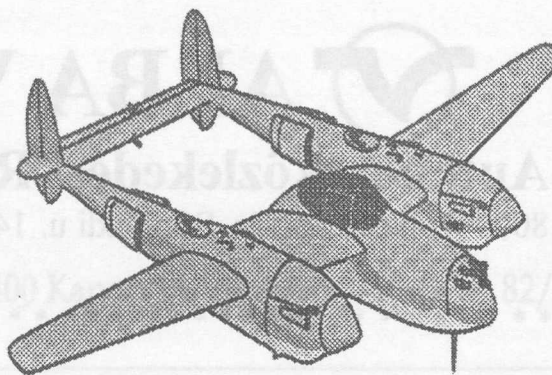
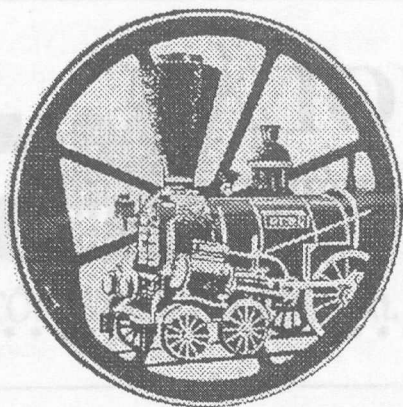
Wedelweis Ticket kedvezmény az Ausztriában síelni vágyóknak, helyfoglalással.

A leírtakkal, illetve további kérdéseikkel kapcsolatban készséggel állunk rendelkezésükre az alábbi telefonszámokon:

Budapesten: 06-1-224-5806

Sopronban: 06-9-51-7156

06-9-51-7365



FELHÍVÁS

A Közlekedési Múzeum 2000 decemberében újra megrendezi hagyományos, immár XV. műanyag repülőgépmakett kiállítását, melyre minden makettezőt és érdeklődőt szeretettel várunk.

**A kiállítás helye: Közlekedési Múzeum,
Budapest XIV, Városligeti krt. 11.**

A makettek leadása és a helyszíni nevezés a szokott helyen, a Közlekedési Múzeum új épülete időszakos kiállításának területén történik.

- **kiemelt témakör** a magyar konstrukciók köre, az ezeket bemutató típusok közül egyet a Múzeum fődíjjal jutalmaz

Nevezés, leadás időpontja:	2000. december 10-én 10.00-14.00 között
A kiállítás megnyitója, eredményhirdetés:	2000. december közepén
/a pontos időpontot a makettek leadásakor közöljük/	
Zárás, makettek visszaadása:	2001. január 14-én, 10.00-12.00 között

A megjelölt napon és időtartamon kívül nevezés, makett leadás nem lehetséges. A makettek visszaadását csak a nevezéskor kapott igazoló szelvény ellenében, a meghirdetett napon biztosítjuk.

Figyelem! A nevezés és a részvétel ingyenes! A kiállításra vidékről vasúton érkező résztvevők 50%-os utazási kedvezményt vehetnek igénybe menetjegyük lebélyegeztetésével!

Díjazás:

A magyar légiközlekedési vállalatok és társadalmi szervezetek képviselői által a legjobbnak, legérdekesebbnek tartott maketteket különböző ajándékokkal díjazzuk.

Fődíj:	20000.- Ft. értékű vásárlási utalvány
1. díj:	15000.- Ft. értékű vásárlási utalvány
2. díj:	10000.- Ft. értékű vásárlási utalvány
3. díj:	5000.- Ft. értékű vásárlási utalvány

A zsűri a minimális színvonalat el nem érő makettek kiállításától eltekinthet. A Közlekedési Múzeum fenntartja a jogot a kellő számú nevezés hiánya, illetve az elvárható színvonal alatti pályamunkák esetén a kiállítás törlesztére vagy egyes díjak visszatartására

Üdvözlettel:

a Közlekedési Múzeum



Autóbuszközlekedési Részvénytársaság

8000 Székesfehérvár, Börgöndi u. 14. Telefon: 06-22-315-100

Alaptevékenységek:

- ☑ Menetrendszerinti, közúti, távolsági személyszállítás
- ☑ Nem menetrendszerű közúti távolsági személyszállítás
- ☑ Menetrendszerű közúti, helyi személyszállítás

Szolgáltatásai:

- ☑ Tehergépkocsik, autóbuszok teljes körű javítása, műszaki vizsgáztatása. (22) 315-100/102, 148, Dunaújváros (25) 310-111, Mór (22) 407-020
- ☑ CTR Nemzetközi közlekedésre alkalmas félpótkocsik, (síkplatós, jumbó, hűtő és pótkocsik (2 és 3 tengelyes) bérbeadása kedvező árakon, egy naptól, több éves időtartamra. Tel.: (22) 329-015, (20) 428-603
- ☑ Benzin- és dízelüzemű személygépkocsik teljes körű javítása, megbontás nélküli motordiagnosztikai vizsgálata, zöld kártya, karosszéria javítás, fékhatás mérés, lengéscsillapító vizsgálat. Tel.: (22) 315-100/259, 108, Dunaújváros (25) 310-111
- ☑ Mercedes-Benz szerződéses szerviz és márkakereskedő új és használt Mercedes haszonjárművek értékesítése 1 t-től–40 t-ig javítás, alkatrész eladás, kedvező fizetési feltételek. Tel.: (22) 329-015
- ☑ Idegenforgalom, utaztatás
belföldi, külföldi egyéni és társasutak szervezése, iskolai-tanulmányi, vállalati-szakmai kirándulások, utazások szervezése, szállásfoglalás. Tel.: (22) 329-446, Dunaújváros (25) 312-245, Gárdony (22) 356-771
- ☑ ALBA VOLÁN Autósiskola: „B”-kat, „D”-kat, „E”-kat ADR könnyű-, nehézgépjármű tanfolyamok, belföldi-nemzetközi árufuvarozói és autóbusz-vezető vállalkozói tanfolyamok szervezése, taxi gkv. és vállalkozói tanfolyamok. Tel.: (22) 315-100 (254), Dunaújváros (25) 310-111
- ☑ Autóbuszok, tehergépjárművek központi zsírzó beszerelése, garanciális és garancián túli javítása. Mór (22) 407-020



AUTÓBUSZKÖZLEKEDÉSI Rt. 7400 Kaposvár, Füredi út 180. Tel: 82/506-111

Alaptevékenységek:

- Menetrendszerű közúti, távolsági személyszállítás
- Nem menetrendszerű közúti távolsági személyszállítás
- Menetrendszerű közúti, helyi személyszállítás

A KAPOS VOLÁN Rt. siófoki, marcali, nagyatádi, barcsi műszaki telepeinek

szolgáltatásai

- haszonjárművek javítása, szervizelése, vizsgáztatása
- autóbuszok javítása, szervizelése, külföldi különjárat felkészítése, vizsgáztatása
- járművek mosása, tárolása
- dízel- és benzines járművek környezetvédelmi mérése
- járművek gázolaj- és kenőolaj - ellátása, értékesítése
- autóbuszok, tehergépjárművek javításához szükséges alkatrészek értékesítése

Telefon:

Siófok 84/311-244

Nagyatád 82/351-255

Marcali 85/412-288

Barcs 82/463-046

Résumé

- Dr. János Berényi:* Le reforme et la relation de la compagnie GYSEV avec l'état361
Le président-directeur général de la compagnie GYSEV présent détaillé le présent et l'avenir de la compagnie. Il expose détaillé le développement du trafic des voyageurs et des marchandises présumé et présent la réform-conception de la compagnie GYSEV.
- Gyula Bretz:* Les questions actuelles du développement de l'aérodrome Ferihegy (partie III.).....367
Le président-directeur général de la compagnie UVATERV analyse en détail comment le développement peut être a réalisé et avec quelles limites du développement et en quel aménagement.
- Dr. Edit Koren:* la possibilité de la réalisation d'un monitoring-system pour l'état environnemental de la voie ferroviaire sur les voies de la MÁV.....376
L'auteur présent le travail de recherche et développement en liaison avec l'établissement d'un monitoring-systeme pour l'état environnemental de la voie ferroviaire dans cet article. Elle présent l'activité environnementale des compagnies ferroviaires en Europe aussi.
- Annexe de l'Union Européenne:
Dr. Attila Rixer: L'éléments de l'image de l'avenir et de la stratégie européens de la conception du transport ferroviaire dans notre pays382
L'auteur pressent le cadre stratégique de l'intégration européenne mettant en place la conception du transport ferroviaire dans notre pays, dans la première partie de la série d'article sur la base de du Livre Blanc de la Commission de l'Union Européenne.

Summary

- Dr. János Berényi:* The reform and the relations of the GYSEV with the state361
The President-general director of the GYSEV presents comprehensively the present and the future of the company. He explains the development of the passenger and goods transport to be expected in details and shows the reform ideas of the company GYSEV.
- Gyula Bretz:* The actual problems of the development of the airport Ferihegy (part III.).....367
The President-general director of the UVATERV analyses in details how the further development of the airport Ferihegy and with which development-limits and in which spatial arrangement can be realised.
- Dr. Edit Koren:* The realisation of the monitoring system for the determination of the environmental state of the railway track on the lines of the MÁV376
The author presents the research and development works related to the establishment of a monitoring system for the determination of the environmental state of the railway track. She explains the environmental activity of the European railway companies as well.
- EU-Annex:
Dr. Attila Rixer: The European future picture and strategic elements of the domestic railway transport concept (part I.).....382
The author presents the strategic framework for the foundation of the domestic railway transport concept of the European integration on the basis of the White Paper of the EU Commission on the inner market in the first part of n article series.

Zusammenfassung

- Dr. Berényi, János:* Die Reform der Raab - Ödenburg - Ebenfurter Eisenbahn und ihre Beziehung mit dem Staat361
Der Präsident-Generaldirektor der ROeE-Eisenbahn stellt umfassend die Gegenwart und die Zukunft des Unternehmens vor. Die zu erwartende Gestaltung der Personenverkehrs und des Gütertransportes wird ausführlich bekannt gemacht, die Reformvorstellungen der ROeE -Eisenbahn werden vorgestellt.
- Bretz, Gyula:* Die aktuellen Fragen der Entwicklung des Flughafens Ferihegy (Teil II)367
Der Präsident-Generaldirektor der UVATERV-AG analysiert ausführlich, welche Möglichkeiten zur Weiterentwicklung des Flughafens Ferihegy bestehen, welche Grenzen der Entwicklungen und welche Anordnungen vorhanden sind.
- Dr. Koren, Edit:* Die Realisierbarkeit des Monitoringsystems des Umweltzustandes der Eisenbahnen auf den Strecken von den Ungarischen Eisenbahnen MÁV376
Die Autorin stellt in diesem Artikel die Arbeit der mit der Gestaltung des Monitoringsystems des Umweltzustandes der Eisenbahnen verbundenen Forschung + Entwicklung vor. Auch die Umwelttätigkeit der europäischen Eisenbahngesellschaften wird beschrieben.
- EU-Beilage
Dr. Rixer, Attila: Die europäischen Zukunftsbilder- und Strategieelemente der einheimischen Verkehrskonzeption der Eisenbahnen (Teil I)382
Der Autor gibt im ersten Teil der im Titel erwähnten Artikelserie den die einheimische Verkehrskonzeption begründenden strategischen Rahmen der europäischen Integration auf Grund des Weißbuches des Binnenmarktes der EU-Kommission bekannt.

Felhívás a Közlekedéstudományi Szemle jövő évi előfizetésére

Kérjük lapunkat a **2001** évre előfizetni az elmúlt évek gyakorlatának megfelelő módon, vagy az alábbi két megrendelőlap egyikével a Magyar Postához, vagy a Közlekedési Dokumentációs Kft.-hez való megküldésével

A kiválasztott megrendelőlapot kérjük kivágni és borítékban a következő címek egyikére elküldeni legkésőbb **2000** december 10-ig:

Közlekedési Dokumentációs Kft.
Budapest, 1400 Pf. 87.

HELIR Hírlapelőfizetési iroda
Budapest 1900

Egyes szám ára: **180,-Ft**, éves előfizetési díj: **2160,-Ft**.

Megrendelését előre is köszönjük.

Szerkesztőbizottság

Megrendelőlap

Megrendeljük a **Közlekedéstudományi Szemle** című folyóiratot a**2001**évre
..... példányban, az alábbi címre:

Megrendelő neve:

címe:

irányítószáma:

Telefon/fax:

A **2001.** évi előfizetési díjat,, -Ft-ot a részünkre küldendő postautalványon a: **Közlekedési Dokumentációs Kft.**

10200940-21511392-00000000 számlájára

2000.december 15-ig befizetjük vagy átutaljuk.

Kelt:, év hó nap

.....
megrendelő aláírása

Megrendelőlap

Megrendeljük a **Közlekedéstudományi Szemle** című folyóiratot a**2001.**évre

..... példányban, az alábbi címre:

Megrendelő neve:

címe:

irányítószáma:

Telefon/fax:

A **2001.** évi előfizetési díjat,, -Ft-ot a részünkre küldendő postautalványon a: Magyar Posta Rt. **HJ HELIR 11991102-02102799** pénzforgalmi jelzőszámra **2000.**december 15-ig befizetjük vagy átutaljuk.

Kelt:, év hó nap

.....
megrendelő aláírása



A MÁV Rt. az átfogó reform jegyében olyan vasút megteremtésén munkálkodik, amit a polgár, a kormány és a vasutas egyaránt magáénak vall. A vállalati filozófiához egyre átláthatóbb és hatékonyabb gazdálkodó szervezet társul.

- A MÁV biztonságos és folyamatosan bővülő szolgáltatásokkal kíván megfelelni az utasok, a fuvarozók igényeinek.
- A MÁV korszerűsíti járműparkját, pályahálózatát, Magyarország legnagyobb informatikai programját hajtja végre.
- A MÁV az Európai Unióhoz való csatlakozás jegyében versenyképes, vállalkozó, kereskedő vasutat hoz létre.

Mindez a minőségi munkát végző vasutasokkal, egyértelmű kormányzati támogatással és a nemzetközi kapcsolatok fejlesztésével érhető el.



A MÁV Rt. teljesítményei	1998. tény	1999. terv	1999. tény	2000. terv
Utasfő (millió)	155,2	156,2	155,0	152,6
Utaskm (millió)	8787,7	8878,0	9418,0	9207,0
Árutonna (millió)	47,5	47,8	43,6	44,7
Árutonnakm (millió)	7852	7863	7444	7560
Átlagos állományi létszám (fő)	57252	56572	56037	55555

Kell a vasút Európában!