

Közlekedés- tudományi szemle

2.

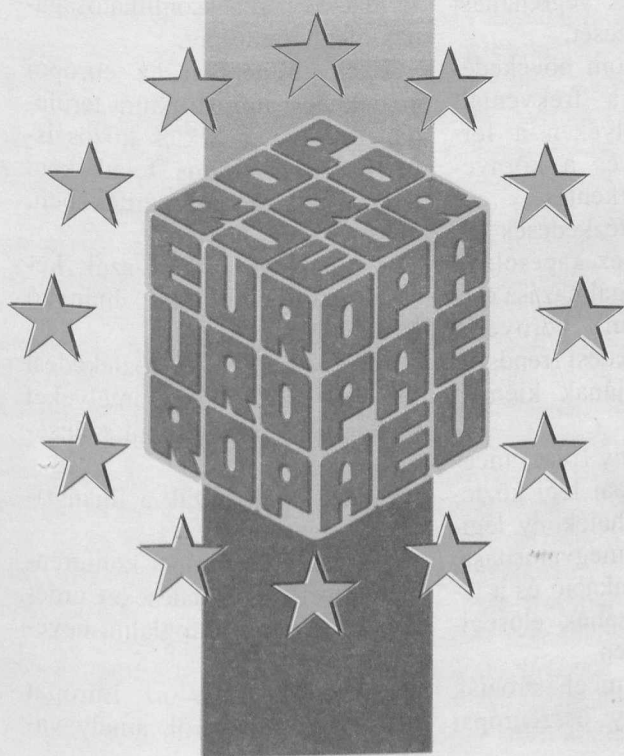
2000

február

L.

évfolyam

EU melléklet



A MEGOLDÁS

Lovas József

VASÚTI KÖZLEKEDÉS

"A vasút Helsink után"

nemzetközi konferencia Budapesten

A páneurópai közlekedési konferenciák lezárásaként nagyszabású nemzetközi konferencia kerül megrendezésre Budapesten 2000. február 10-11-én az Európai Vasutak Közössége (CCFE/GEB/CER), a Nemzetközi Vasútegyelet (UIC) az UNIFE (az európai vasúti gyártók szervezete) és a MÁV RT. szervezésében.

Az össz-európai érdekű konferencia alapvető célja a prágai (1991.), a krétai (1994.), valamint a Helsink (1997.) páneurópai közlekedési értekezletek határozatainak nyomkövetése; az elért teljesítés számbavétele azaz helyzetértékelés a Helsink határozatok végrehajtásáról, valamint a további teendők meghatározása az Európai vasutak részére.

A konferencia programja az európai integráció kérdéseire irányul, és így főképpen a következő témák kerülnek tárgyalásra: a jogszabályozás és alkalmazása, a vasutak alkalmassá tétele (szerkezetátalakítása), a Helsinkben meghatározott páneurópai közlekedési folyosók fejlesztése, műszaki harmonizáció és vasúti kutatás.

Az európai parlament és az Európai Bizottság kezdeményezésére 1991. és 1997. között három páneurópai közlekedési konferenciát rendeztek Prágában, Kréta szigetén és Helsinkben. A konferenciák fő célja, hogy impulzust adjanak a közös európai az un. páneurópai közlekedés politikának.

A Budapesti konferencia céljának részletesebb ismertetése előtt tekintsük át röviden az előzményeket, a három fontos közleke-

dési konferencián hozott fontos döntéseket:

Az első páneurópai (össz-európai) közlekedési konferenciát Prágában rendezték 1991. október 29-31 között. A konferencia során, illetve a befejezőkor a résztvevők rögzítették az európai közlekedéspolitikai célokat, valamint az össz-európai együttműködés megvalósításának eszközeit.

A határozati javaslatban 6 célt rögzítettek, amelyek a következők voltak:

- egy hatékony páneurópai közlekedési rendszer kifejlesztése, a piacgazdaság és a tisztességes verseny elveinek megfelelően;

- egy európai közlekedési infrastruktúra projekt meghatározása, figyelembevéve a megfelelő európai megállapodásokat és a szükséges projektek végrehajtási időrendjének rögzítését;

- a járműforgalom növekedésének fékezése, a frekventált közlekedési tengelyeken a forgalmi zsúfoltság és a környezetszennyezés csökkentése,

- kiegészítő intézkedések elvégzése és az ehhez kapcsolódó kritériumok megfogalmazása és a kisebb mértékben környezet szennyező közlekedési rendszerek infrastruktúrájának kiemelt fejlesztése;

- szabad verseny (piac) megvalósítása az európai légi közlekedésben, és egy hatékony légi-irányítási rendszer megvalósítása;

- a telekommunikáció és a telematika használatának elősegítése a közlekedésben.

A döntéshozók meghatározták az eszközöket egy összeurópai

együttműködéshez, amelyek a következők:

Valamennyi érdekelt fél együttes erőfeszítése szükséges sürgős és összehangolt intézkedésre, annak érdekében, hogy a fő nemzetközi közlekedési tengelyeken javítsák a forgalom helyzetét, különös tekintettel a kombinált fuvarozás és a nagy sebességű közlekedés kiterjesztésére.

A közlekedéspolitika és aktuális intézkedések összehangolása és értékelése a technika szintjén, és a meghozandó intézkedések a közlekedési piacrendszerek megszervezésére:

- a közlekedési verseny optimális hatékonyságának biztosítására;

- a közlekedés nemkívánatos hatásainak minimálisra történő csökkentése;

- a közlekedésre vonatkozó információk összehasonlíthatóságának megteremtésére.

Ezen túlmenően az európai közlekedési infrastruktúra területén meglévő projektek közös ismertetése is fontos feladatként jelentkezett annak érdekében, hogy:

- meghatározzák a szűk keresztmetszeteket és hiányzó összeköttetéseket;

- megjelölik a fő közlekedési folyosók közül azokat, amelyeket javítani és korszerűsíteni szükséges;

- megfogalmazzák a finanszírozási javaslatokat;

Az első összeurópai konferenciát követő intézkedéseket érdemes röviden összefoglalni, nevezetesen:

- megállapodás az Európai Gazdasági Övezetről, amely va-

lamennyi aláíró országra kiterjed, az Európai Unió politikáját irányító rendeletek alkalmazása és konzultációk tervezése erre vonatkozóan a nem EU tagországokkal az EU jövőbeni szabályozásairól;

- a tranzit megállapodások megkötése az EU és Svájc, Ausztria, valamint Szlovénia között,

- TACIS, PHARE segélyprogramok létrehozása Közép- és Kelet-Európa, valamint az újonnan függetlenné vált országok részére.

Ezután került sor a második összeurópai konferenciára, amelyet 1994. március 14 és 16 között Krétán rendeztek.

A konferencia befejezésekor nyilatkozatot fogadtak el, amely kiindulási pontot képez illetve egy közös hivatkozást a közlekedéspolitikára terén történő együttműködésre és a következő elveket állapítja meg az együttes közlekedéspolitikára:

- a közlekedési ágazatot a szociális piacgazdaság és a szabad verseny szabályai szerint kell megszervezni;

- az intermodális közlekedést előnyben kell részesíteni;

- a határokon történő átmenetet fokozatosan könnyíteni kell;

- a törvényeket, szabályozásokat és igazgatási rendelkezéseket harmonizálni kell;

- a közlekedési infrastruktúra tervezését az európai összeköttetések szintjén egyeztetni kell;

- a konferencia során a nemzetközi intézmények egyetértettek a közlekedés területén kilenc prioritást élvező folyosóval (korridorok), amelyek a transeurópai hálózat létesítését ill. kibővítését szolgálják;

- a szükséges intézkedéseket meg kell hozni a veszélyes áruk szállítására;

- a szabványosítás és a statisztikai információ cserét támogatni kell;

- a kutatás és fejlesztés terüle-

tén szükség van összehangolt és növekvő erőfeszítésekre;

- a vasúti közlekedésre, a vasúttársaságokra alkalmazni kell a 91/440 sz. európai irányelvekben rögzített feladatokat, nevezetesen fokozatosan olyan vállalatokká kell alakítani amelyek piaci viszonyok között tevékenykednek.

Kiemelt prioritást kell tulajdonítani a nagy sebességű közlekedés technikájának.

A krétai Konferencia legfontosabb döntése a kilenc prioritást élvező közlekedési folyosó kijelölése.

Ezt követően egy sor intézkedés történt a krétai határozatok teljesítésére vonatkozóan a következő területen:

- a határátmenetek gyorsítása és a feltételek javítása:

erre vonatkozólag 1994-ben a PHARE program keretében 58,75 M ECU-t biztosítottak és fordítottak a német-lengyel határállomások korszerűsítésére. A tranzit járművek Balkán határállomásokon történő átmenetek javítására a szűk keresztmetszetek kiküszöbölésére 100 M ECU-t biztosítottak ugyanebben az időszakban.

- a kiválasztott közlekedési folyosók (korridorok) infrastruktúra fejlesztése területén:

a vasúti és közúti tengelyek építésében történő együttműködésre vonatkozóan az érintett országok közlekedési Miniszteri Memorandumot írtak alá azzal a céllal, hogy megerősítsék ezt az együttműködést és megkönnyítsék a finanszírozást.

Mint ismeretes 1996. december 16-án az V. számú Trieszt-Budapest-Lvov-Kiev tengellyel kapcsolatosan az érintett országok közlekedési miniszterei aláírták az V. tengelyre vonatkozó Egyetértési Memorandumot, amely vázolja a résztvevő vasutak feladatait.

- az Európai Unióhoz csatlakozni szándékozó "jelölt" országok integrálása:

1995. szeptember 28-án az Európai Unió közlekedési miniszte-

rei egyetértettek egy olyan programban, amelynek az a célja hogy a "jelölt" országokban meghatározzák azokat a fővonalakat, amelyekre intézkedések szükségesek és pontosítják a közös érdekeltségű projektek prioritásait.

Ezt az elképzelést ill. eljárást 1996. május 7-én konkretizálták Brüsszelben munkacsoport beindításával, amely az Európai Unió Közlekedési Főbizottságának Neil Kinnock-nak a nevéhez fűződik.

1996. július 4-én a tizenöt EU tagállam, valamint Bulgária, a Cseh Köztársaság, Litvánia, Észtország, Magyarország, Lettország, Lengyelország, Románia, Szlovákia és Szlovénia, valamint az EIB és EBRD képviselőinek második munkacsoport értekezletére került sor Brüsszelben. Ez a munkacsoport, az Unió és a társult közép-európai államok közötti párbeszéd keretében, egy egységes közlekedési infrastruktúra létrehozására irányuló felmérést készít az ún. TINA projekt keretében.

A munkacsoport a második találkozóán a közép-európai infrastruktúra finanszírozási lehetőségeket tárgyalta. Megállapodás született arról, hogy a Bizottság a következő Munkacsoport találkozóán megtárgyalandó jelentést készít finanszírozási kérdésekről, ezen kívül a hálózati prioritások megállapításához szükséges felmérési kritériumok kérdésében is megállapodás született.

Végezetül a munkacsoport három földrajzilag orientált alcsoportot hozott létre, amelyekhez a tagok bármelyike szabadon csatlakozhatott.

A földrajzilag orientált alcsoportok a nemzeti és regionális tervek és közlekedés szükségleti előrejelzések információiból készítettek összeállítást. A Munkacsoport fő tevékenysége tehát 1997. évben a közlekedési folyosók státuszáról és fejlesztéséről készítendő jelentés munkálataihoz való hozzájárulás volt.

A harmadik Páneurópai Közlekedési Konferenciát 1997. június 23-25 között az Európai Parlament és a Bizottság közös szervezésében Helsinkiben rendezték meg.

A Konferencia résztvevői 52 ország kormányának döntéshozói, a parlamentek képviselői, a nemzetközi pénzintézetek és szakmai szervezetek voltak. A napirenden három téma szerepelt:

- összeurópai közlekedéspolitikai kidolgozása;

- multimodális közlekedési folyosók felülvizsgálata és finanszírozása;

- közlekedési rendszerek intelligens használata.

A Konferencia – a már meglévő kilenc folyosóhoz – a délszláv rendeződés elősegítésére egy újabb irányt: a Salzburg – Ljubjana – Zágráb – Belgrád – Nis – Szkopje – Szaloniki (mint X. folyosó) fogadott el. Ez konkurens útvonalat jelent az Európai Unió nyugati államai és Görögország között a magyar területen áthaladó IV. folyosóval (Bécs-Budapest-Arad-Szófia-Szaloniki) szemben.

A hagyományos Balkáni összeköttetés biztosítására azonban a X. folyosó oldalágaként felvételre került a X.a. Budapest-Belgrád fontos tranzit irány, valamint az V. Trieszt-Lemberg folyosót is kiegészítették az V.c. Bp.-Eszék-Szarajevó-Plocse ággal, amely további lehetőséget ad a magyar áruknak Trieszt, Koper és Fiume után az Adriai tenger felé.

A konferencia célokat, elveket fogalmazott meg és eszközöket jelölt ki az európai, gazdasági, társadalmi, környezeti és biztonsági igényeknek megfelelően. A célokat illetően ennek fontos eleme a közlekedési piacok fokozatos liberalizálása és integrálása a határokon történő átmenet gyorsítása, az interoperabilitás, a műszaki harmonizáció biztosítása, amelyek hozzájárulnak a személyek és áruk mobilitásához, végső

soron az Európai kontinensen gazdasági és társadalmi jólét kialakulásához. Ami az elveket illeti, a lényeg az, hogy megfeleljenek a lefektetett céloknak. Így nem szükséges kommentálni a diszkrimináció mentesség, a fenntarthatóság, az együttműködés, valamint a (pénzügyi) átláthatóság elvét, amelyek mindegyike önmagáért beszél. Fontos tényező az elvek sorában az interoperabilitás elve, ami a különböző közlekedési módok, rendszerek között a széleskörű kapcsolódásokat biztosítja.

Említeni kell a szubszidiaritás elvét, ami azt jelenti, hogy minden kérdéssel az annak leginkább megfelelő szinten (regionális, nemzeti stb.) kell foglalkozni. Végezetül a hatékonyság elve a járművek és berendezések felhasználásában, valamint de nem utolsósorban a költséghezjárulás elve, ami azt jelenti, hogy az infrastruktúra felhasználója megfelelő módon járuljon hozzá a beruházási és fenntartási és a közlekedési külső költségekhez.

A felsorolt célokat, pedig a közvetkező eszközök révén kell elérni:

- A törvények közelítése a verseny torzításának megszüntetése érdekében és az egységes közlekedési piac létrehozására.

- A közlekedési piacok liberalizálása, valamint az intermodalitás kialakítása révén.

- Az infrastruktúra fejlesztés révén biztosítani kell az összeurópai integrálódást és kezdeményezni az európát átfogó közlekedési hálózati partnerség létrehozását. Az intelligens közlekedési rendszerek alkalmazása érdekében az intézményes keretek fejlesztése és támogatása. Együttműködés a kutatás-fejlesztés területén különös tekintettel a biztonság, az intermodalitás, interoperabilitás és a közös adatbázisok létrehozására.

- A közlekedési ágagnál a teljes infrastruktúráis költség meghatározása és a külső költségek

internalizálása elve alkalmazása, a negatív hatások elhárítása érdekében, vagyis differenciált költségek felszámítása összhangban az infrastruktúrának, a társadalomnak és a környezetnek okozott valós költségekkel.

A felsorolt előzmények után kerül tehát sor a Budapesti konferenciára, amelynek mottója: "Egy versenyképes vasúti rendszer a páneurópai térség számára – állnak a helsinki fogadalmak?"

Az Európai Bizottság és az Európai Parlament részvételével szervezett konferencia helyszíne a MÁV Konferencia-Központja (Bp. Nyugati tér 1.).

A rendezvényen az Európai Parlament, az Európai Bizottság, az EU Tanácsa, az EU gazdasági és Szociális Bizottsága, az ENSZ EGB, a CEMT a nemzeti parlamentek képviselői, közlekedési miniszterek és a vasutak vezetői vesznek részt.

A konferencia fontos célja: a vasút érdekeinek képviselete, az összeurópai közlekedéspolitikára irányuló figyelem felkeltése ill. fenntartása. Az időpont kiválasztása pedig azt szolgálja, hogy az új európai szervezetekre (Bizottság, Tanács stb.) hatást gyakoroljanak és így azok számításba vegyék a vasutak létfontosságú érdekeit. Konkrétabban négy fő téma körül csoportosulnak az előadások, nevezetesen: a törvénykezés; a vasutak átalakítása; a páneurópai hálózatok és a korridorok; valamint a kutatás és műszaki harmonizáció. Először megnyitó kerekasztal beszélgetés keretében értékelik, hogy milyen tényleges fejlődés valósult meg az európai vasúthálózaton, a teljesítményt és a minőséget illetően, megtartásra kerültek-e a helsinki-i konferencia határozatai. Milyen konkrét előlépések valósultak meg egy globális, a piac és a környezet szükségleteit egyesítő politika útján? Létezik-e vasútpolitikai harmonizáció az EU és a kelet és közép-európai vasutak között, amely jogharmo-

nizáció egyébként elengedhetetlen.

A vasutak szervezete és az európai jogszabályozás harmonizációjának megvalósítása, figyelembe véve a társadalmi viszonyokat, a politikaigazdasági rendszert és a piacokat az érintett országokban. Politikai keret biztosítása a páneurópai vasúti rendszer fejlődéséhez.

A versenyképes páneurópai vasúti infrastruktúra hálózat létrehozása (folyosók, TER hálózat, TINA hálózat). Melyek a rövid és középtávú vasúti integrációs kihívások? A vasúti kínálat javí-

tása a piac elvárásainak gyors megfelelés érdekében.

Végezetül a vasúti kutatások jelentősége, a vasútkutatásra váró kihívások témaköre zárja a konferencia előadásait ill. a kerekasztal beszélgetést. A vasutak az ipari és a kutatóintézetek együttműködésével és az Európai Unió támogatásával folytatott, kutatási és fejlesztési munkák célja: a biztonság, megbízhatóság optimalizálása, teljesítmények növelése és az árak csökkentése. Ezen keresztül a berendezések nemzetközi együttműködtethetősége komoly előnyöket jelent

majd a kínálat versenyképessége és az üzemeltetés jövedelmezősége szempontjából.

Az európai vasutak szempontjából valamennyi fontos és aktuális témát tárgyaló konferencia remélhetően megerősíti az Európai Unió intézményinek – a konferencián résztvevő – politikusait a vasúti közlekedés iránti elkötelezettségükben és impulzust ad a fejlesztések felgyorsítására, vagyis az egységes közel azonos színvonalú a 21. század követelményeinek megfelelő páneurópai vasút mielőbbi kialakítására.

Dr. Rixer Attila – Dr. Suhai
Ferenc – Dr. Tóth Lajos

VASÚTI KÖZLEKEDÉS

A hazai vasúti közlekedés

EU-konform regionalizálásának alapelvei és alapelemei

1. Bevezetés, aktualitás

A vonatkozó EU-direktívák alapján az EU-tagállamok *vasúti reformokat* indítottak be (440/91. sz. irányelv a közösségi vasutak fejlesztéséről), és ennek keretében *regionalizálták a kistávolságú vasúti személyszállítást* (1191/69. sz. rendelet a közlekedési közszolgáltatásokról).

Nyilvánvaló, hogy a közeljövőben tervezett EU-csatlakozásunkra felkészülés keretében hazánkban is meg kell teremteni a *regionalizálás törvényi és intézményi kereteit*, és végre kell hajtani a *közhasznú kistávolságú személyszállítás (KKT SZK) regionalizálását*.

Nyilvánvaló az is, hogy a *közlekedési regionalizálás hazai stratégiáját*, illetve projektjét a kapcsolatos nemzetközi gyakorlat elvei, tapasztalatai és eredményei felhasználásával célszerű kialakítani.

A közlekedési regionalizálás nemzetközi áttekintése alapján azonosíthatók azok az alapelemek, amelyek a hazai gyakorlatban is alkalmazhatók. Megállapítható, hogy a regionalizálás

– kereteit *törvényi alapok* képezik,

– viszonyát *megrendelő-teljesítő szerződés szabályozza*;

– lényegét a *vasúttársaságok regionális szervezete és koncepciója* képezi;

– terméke és szolgáltatása a *kooperáló közlekedési vállalatok* – a vasúti kulcsszolgáltatásra támaszkodva – *termék/szolgáltatás*

és termelési-ellátási koncepciójának eredménye,

amint azt az *1. táblázat* mutatja.

Nyilvánvaló, hogy a hazai regionalizálási projekt *első fázisa a törvényi alapok és keretek megteremtése*. A közlekedési regionalizálási törvényben célszerű és szükséges

– a regionalizálás alapelveinek és alapelemeinek;

– a működési alapelvek és alapelemek, és

– a szerződéses keretek, és ezen belül a tervezés és a finanszírozás kereteinek, alapelveinek és alapelemeinek

fogalmi körülhatárolása, meg-
1. táblázat

fogalmazása és egyértelmű szabályozása.

Az ennek megfelelő törvényi *súlypontokat és alapelemeket* a német tartományi közlekedés-regionalizálási törvények szabályozása alapján a *2. táblázat* mutatja be.

2. A közlekedési regionalizálás fogalom meghatározásai és alapevei

A közhasznú személyszállítás *távolsági és kistávolságú szektorra* bontható. A közlekedés regionalizálása a kistávolságú személyszállításra vonatkozik, amely tovább bontható a helyi/városi, vá-

A vasúti személyszállítás regionalizálásának elemei

● A közlekedés regionalizálásának törvényi-jogszabályi alapjai
<ul style="list-style-type: none"> ● EU Tanács rendeletek, irányelvek, határozatok ● Nemzeti-országos törvények ● Regionális (tartományok, kantonok stb.) törvények
● Új típusú megrendelő-teljesítő viszony a regionális közlekedésben
<ul style="list-style-type: none"> ● Szereplők ● Konstrukció ● Következmény
● A vasúttársaságok regionális (közlekedési) koncepciója és szervezete
<ul style="list-style-type: none"> ● Regionális szervezet ● Regionális közszolgáltatási koncepció (célok/akciók/eszközök/eredmények)
● A regionális közlekedés mint termék/szolgáltatás, illetve termelési-ellátási koncepciója
<ul style="list-style-type: none"> ● A regionális közlekedési közszolgáltatás termékkonceptiója ● A regionális közlekedés konstrukciója ● A regionális közlekedés termelési-ellátási koncepciója

1 Ezekre a francia, svéd, svájci, német és osztrák gyakorlat tekintetében a Közlekedéstudományi Szemle 1998. évi 2., 4., 5., 8. és 9. számai mutatnak a hazai gyakorlatban is alkalmazható példákat.

2 Az egyes alapelemek tartalmát a Közlekedéstudományi Szemle 1998. évi 11. száma részletezi

2. táblázat

A (vasúti) közlekedés regionalizálásának kulcskérdései
(súlypontjai és alapelemei)

<ul style="list-style-type: none"> ● Közlekedésregionalizálás fogalom meghatározásai és alapelvei
<ul style="list-style-type: none"> ● Közlekedésregionalizálás fogalmi definíciója és indoklása ● Közlekedésregionalizálási célrendszer meghatározása ● KKTSZK fogalmi körének meghatározása és specifikációja ● Közlekedési közszolgáltatási felelősségek és kötelezettségek definiálása és specifikálása ● Régiók (RKKT) behatárolása
<ul style="list-style-type: none"> ● Közlekedésregionalizálás működési alapelemei és alapelvei
<ul style="list-style-type: none"> ● KKTSZK-feladatfelelősség körülhatárolása és szabályozása ● KKTSZK kiszolgálási kínálat és normák meghatározása és érvényesítése ● KKTSZK elsőbbségét biztosító és támogató intézkedések ● Regionális közlekedési kooperáció formáinak és területeinek meghatározása a KKTSZK keretén belül
<ul style="list-style-type: none"> ● Közlekedésregionalizálás szerződési, tervezési és finanszírozási keretei, alapelvei és alapelemei
<ul style="list-style-type: none"> ● KKTSZK tervek típusának és tartalmának meghatározása <ul style="list-style-type: none"> • KKT • beruházási terv • VKKT ● KKTSZK finanszírozásának szabályozása <ul style="list-style-type: none"> • pénzügyi segélyek/támogatások • KKTSZK-kiutalások

Rövidítések:

RKKT	—	Regionális kistávolságú közlekedési térség
KKTSZK	—	Közhasznú kistávolságú személyközlekedés
KKT	—	Kistávolságú közlekedési terv
VKKT	—	Vasúti kistávolságú közlekedési terv
VKTSZK	—	Vasúti kistávolságú személyközlekedés

roszkörnyéki/elővárosi és területi/regionális alszektorokra.

A közlekedési regionalizálás fogalom meghatározási előfeltételei, feladatai:

- a regionalizálás fogalmának definiálása;
- a regionalizálás céljainak meghatározása;
- a KKTSZK fogalmi körének meghatározása;
- a közszolgáltatási kötelezettségek definiálása és
- a régiók behatárolása.

2.1. A regionalizálás fogalma és indoka

A közlekedés regionalizálása az adott régiók közlekedési kiszolgálásának gazdaságosság- és ha-

tékonyágfokozása érdekében az adott régió területének és lakosságának közhasznú személyközlekedése tekintetében a feladatfelelősség, azaz a tervezési, szervezési, megrendelési és fejlesztési, finanszírozási illetékességek (jogosultságok és kötelezettségek) összevonása és az adott régióhoz delegálása, azaz oda, ahol az igények felmerülnek, és a szükséges megfelelő információk kézben vannak.

A (vasúti) közlekedés regionalizálásának lényegi elemei:

- a regionális (vasúti) közlekedési szervezet kialakítása;
- a regionális (vasúti) közlekedési közszolgáltatási teljesítmények regionális hatáskörbe utalása, és

- a regionális megrendelő-teljesítő viszony kialakítása;
- a közszolgáltatási szerződések bázisán, és
- a regionális közlekedési szövetségek keretében.

2.2. A regionalizálás céljai

A KKTSZK a közszolgáltatások, illetve alapellátások egyik feladata. A környezetvédelem, a közlekedési biztonság, a közlekedési infrastruktúra, valamint a régió egész területén az azonos életfeltételek megteremtése és biztosítása érdekében a KKTSZK-nak úgy kell rendelkezésre állnia, hogy lehetőleg teljes értékű alternatívát képezzen a motorizált egyéni közlekedéssel szemben.

A regionális vezértervezések során arra kell törekedni, hogy a lakóterületeknek a munkahelyekkel, a közhasznú, szociális és kulturális létesítményekkel és az üdülőterületekkel alkalmas összeköttetése legyen a közhasznú közlekedési eszközökkel a lehető legrövidebb útvonalon, és hogy ezeknek legyen kapcsolata a meglévő KKTSZK-infrastruktúrához.

A vasúti és az egyéb sínpályás közlekedés kell képezze a KKTSZK alapkinálatát, és a többi kínálatnak erre kell irányulnia. A régió közlekedési szempontból távol fekvő területein a vasúti közlekedés kell biztosítsa a közlekedési főtengelekhez való rácsatlakozást. A sűrűn lakott térségekben a közlekedési alapkinálatot városi vasúti közlekedéssel kell megvalósítani.

A regionalizálás céljait lényegében a kistávolságú közlekedési tervek célkitűzései reprezentálják, amelyre példát a 3. táblázat mutat be.

2.3. A KKTSZK fogalmi köre

A KKTSZK az ún. regionalizálási törvények értelmében a személyek általánosan hozzáférhető szállítása vonaljárat közlekedési

3. táblázat

Regionalizálási célkitűzések (Recklinghausen járás KKT-ja példáján)

<p>● Fő célkitűzések</p> <ul style="list-style-type: none"> • A KKT SZK továbbfejlesztése a polgárok mobilitási igényeinek optimális kielégítése céljából. • Új utasok megnyerése a KKT SZK attraktivitásának és versenyképességének növelése révén. • A gépjárműforgalom csökkentése az egyéni motorizált közlekedés (EMK) áttérése révén a KKT SZK-hoz. • A gazdaságosság emelése. • A VKT SZK megtartása és kiépítése a teljesítőképes KKT SZK gerincévé az előrelátható közlekedési igény figyelembevételével. • A különböző közlekedési fajták és eszközök jobb összekapcsolása. • A KKT SZK-ra irányuló városfejlesztés és a KKT SZK arányának növelése az összközlekedésben, beleértve az ehhez szükséges közlekedési infrastruktúra fejlesztését.
<p>● Alcélok</p> <ul style="list-style-type: none"> • A korlátozott mobilitású személyek (asszonyok és gyerekek) szempontjainak kiemelt figyelembevétele. • A KKT SZK-kiszolgálás javítása a gyenge keresletű térségekben és időszakokban az alternatív kiszolgálási formák bevezetésével. • Költségcsökkentés a közlekedési vállalatoknál az optimált üzemi folyamatok, valamint a célszerű kiszolgálási formák révén. • A kínálat bővítése csak abban a mértékben, amely az optimált üzemi folyamat révén 1996-ban a tervhez képest megtakarítható. • A pénzügyi terhelések korlátozása a jelenlegi szintre. • A kiegészítő teljesítmények beállítása csak ott, ahol költségfedező üzem várható.

eszközökkel, amelyek túlnyomórészt arra szolgálnak, hogy a városi, az elővárosi vagy a regionális forgalom közlekedési keresletét kielégítsék. Kétségtelenül erről az esetről van szó, ha egy közlekedési eszköz szállítási eseteinek többségében rendszerint nem haladja meg a teljes utazási távolság az 50 km-t, vagy a teljes utazási idő az egy órát.

A KKT SZK az általános KKT SZK-ra és a vasúti kistávolságú személyközlekedésre (VKT SZK) tagolódik.

Az általános KKT SZK körébe tartozik különösen az a szállítás, amelyik villamossal, magas- és földalatti vasúttal vagy különleges építésű vasúttal, valamint városi buszokkal és vonaljáratú gépjárművekkel történik.

A VKT SZK körébe tartozik az első bekezdés szerinti definíció feltételeinek megfelelő vasúti (vonatokkal történő) szállítás.

Általános KKT SZK körébe tartozik a taxi- vagy bérkocsiforgalom is, amennyiben az az előzőekben definiált KKT SZK-

forgalmak pótlását, kiegészítését vagy sűrítését szolgálja.

A KKT SZK fogalmi köre a városi és elővárosi, valamint a regionális közlekedési szolgáltatásokat foglalja magában:

– "városi és elővárosi közlekedési szolgáltatás" egy adott városban vagy egy adott vonzáskörzetben, valamint a város területe vagy a vonzáskörzet és annak környéke között a közlekedési igények kielégítése;

– "regionális közlekedési szolgáltatás" a közlekedési igények régió belüli kielégítése.

2.4. A közszolgáltatási felelősségek és kötelezettségek

Az állam a területén és közösségében élő állampolgárai számára közszolgáltatásokat nyújt, azaz közszolgáltatási felelősségeket vállal fel. Az állami közszolgáltatás általánosságban azoknak az állami és magánszervek teljesítményeinek összességét jelenti, amelyek az állampolgárok normál életvitelének – azaz a min-

denkori társadalmi életszínvonal-normáknak – megfelelő igényeinek kielégítését szolgálják.

Az állami közigazgatás a közigazgatási hierarchia decentralizációjának megfelelően a közszolgáltatási kötelezettségeit és az azok teljesítéséhez szükséges forrásokat törvényileg az alsóbb (köz)igazgatási – így regionális – megyei – települési önkormányzati – szintekre delegálhatja.

A KKT SZK ilyen értelemben – a helyközi közlekedést, azaz – az elővárosi/környéki, valamint

– a regionális közlekedést tekintve állami, illetve regionális,

– a helyi közlekedést tekintve települési önkormányzati közszolgáltatási felelősség.

A közlekedési közszolgáltatási feladatfelelős hatóságok (állami kormányzat, regionális és települési önkormányzatok) közösen vagy egyenként a saját tulajdonú (állami vagy önkormányzati) közlekedési vállalatokra a megfelelő közlekedési közszolgáltatás nyújtása érdekében közszolgáltatási kötelezettségeket írhatnak elő.

Általában az adott hatóságok által az érintett állampolgárok adott csoportjainak vagy teljes körének részére nyújtani kívánt közlekedési közszolgáltatásokat, illetve az ezt megvalósító közlekedési közszolgáltatási kötelezettségeket általános érvényű dekrétumban kell rögzíteni.

A közlekedési közszolgáltatások nyújtását, illetve a közlekedési közszolgáltatási kötelezettségek kiszabását általában az indokolja, hogy a közszolgáltatások esetében egyrészt közvetlenül érvényesíthetők a szociális, a környezeti és az életminőségi, továbbá a város- és területrendezési, valamint területfejlesztési szempontok és célok, másrészt a rendelkezésre állás, a hozzáférhetőség, az elfogadhatóság, a koordináció, a rendszeresség, a megbízhatóság, a kapacitás, az adaptálhatóság vagy a stabilitás feltételei

általában lényegesen *jobbak*, és maga az adott közszolgáltatás a végső fogyasztók, az utasok (az utazó állampolgárok) számára minden esetben lényegesen *olcsóbb*, mint amit a normál piaci viszonyok között az adott közlekedési-szállítási, illetve infrastruktúraműködtető vállalkozások nyújtanának a közhatóságok (állami kormányzat, települési önkormányzatok) ilyen felelősségvállalása, illetve beavatkozása hiányában.

A közlekedési közszolgáltatásokra vonatkozó minőségkövetelményekre a "Polgári Hálózat" minőségkövetelményei alapján a 4. táblázat mutat példát.

A közszolgáltatási kötelezettségek olyan kötelezettségek, amelyeket a közlekedési vállalat, amennyiben csak a saját gazdasági érdekére lenne tekintettel, nem, vagy nem ilyen mértékben, és nem ilyen feltételekkel vállalna. Ilyen közszolgáltatási kötelezettségek: az üzemeltetési kötelezettség, a szállítási kötelezettség és a díjszabási kötelezettség.

Az üzemeltetési kötelezettség a közlekedési vállalatoknak az a kötelezettsége, hogy azokra az útvonalakra vagy berendezésekre vonatkozóan, amelyek üzemeltetését koncesszióval vagy ezzel egyenértékű engedéllyel kapták meg, minden intézkedést megtegyenek, hogy olyan közlekedési szolgáltatást biztosítsanak, amely a folyamatosság, a rendszeresség és a teljesítőképesség meghatározott feltételeinek megfelel. Ez tartalmazza azt a kötelezettséget is, hogy kiegészítő üzemi berendezéseket tartsanak fenn, valamint azt is, hogy az útvonalakat, az anyagokat – amennyiben a teljes úthálózatra nézve meghaladják a szükséges mennyiséget – és a berendezéseket a közlekedési szolgáltatás megszüntetése után is jó állapotban tartsák fenn.

A szállítási kötelezettség a közlekedési vállalatoknak az a kötelezettsége, hogy minden személy szállítását meghatározott viteldí-

jak és szállítási feltételek mellett elvállalják és teljesítsék.

A díjszabási kötelezettség a közlekedési vállalatoknak az a kötelezettsége, hogy olyan hatóságilag meghatározott vagy engedélyezett, a vállalat kereskedelmi érdekeivel egybe nem vágó viteldíjakat alkalmazzanak, amelyek különösen az utazók meghatározott csoportjainál vagy meghatározott járatú utak esetében a sajátos tarifaintézkedések elhalasztásából vagy elmulasztásából adód-

2.5. A régiók behatárolása

Amennyiben az általános KKTSSZK kapcsolatai és hálózatai lényeges mértékben túlnyúlnak a régió területén, akkor az illetékes regionális önkormányzat az érintett feladatfelelősökkel egyetértésben a terület a területrendezési és -fejlesztési követelmények figyelembevételével *regionális kistérségű közlekedési térségnek* (RKKT) nyilváníthatja. Ebben az esetben a kistérségű közlekedési tervezések és döntések számára ezt a térséget mint összetartozó területet kell figyelembe venni. Az RKKT nagyságának lehetővé kell tennie a kiszolgálást a szervezetileg és gazdaságilag ésszerű egységekben, és különösen figyelembe kell venni a közlekedési kooperáció szempontjait.

Amennyiben az RKKT olyan területeket foglal magában, amelyekben több önkormányzat illetékes, akkor az az önkormányzat illetékes az RKKT meghatározására, amelynek területén van az RKKT súlypontja. Amennyiben több önkormányzat tartja magát erre illetékesnek, vagy egyik sem vállalja fel az erre illetékességet, akkor a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium (KHVM) dönt a helyi illetékességről.

A régiók definiálásának, illetve behatárolásának tekintetében az Országos Területfejlesztési Kon-

cepció (OTFK), illetve a területfejlesztésről és a területrendezésről szóló 1996. évi XXI. törvény (területfejlesztési törvény) ide vonatkozó definícióit kell figyelembe venni.

Eszerint:

– "tervezési-statisztikai (nagy) régió: több megye (a főváros) területére kiterjedő, az érintett megyék közigazgatási határával határolt, egybefüggő tervezési, illetve statisztikai területi egység";

– "fejlesztési régió: egy vagy több megyére (a fővárosra), vagy azok meghatározott területére kiterjedő, társadalmi, gazdasági vagy környezeti szempontból együtt kezelendő területi egység";

– "városkörnyék: városközpontú kistérség, a fejlesztések összehangolása érdekében kialakult önszerveződő területi egység";

– "kistérség: a települések között létező funkcionális kapcsolatrendszerek összessége alapján behatárolható területi egység, egymással intenzív kapcsolatban lévő, önszerveződő, egymással határos települések összessége";

– "térség: különböző területi egységek (a régió, a megye, a kiemelt térség és a kistérség) összefoglaló elnevezése".

A törvény külön megnevesíti az *elmaradott és a hátrányos helyzetű határ menti térséget*, ami szerint

– "k) *elmaradott térség*: ahol a gazdaság értéktermelő képessége, infrastrukturális fejlettsége és társadalmi mutatói jelentősen kedvezőtlenebbek az országos átlagnál;

– s) *hátrányos helyzetű határ menti térségek*: azon települések összessége, melyek fejlődését, működését a határhoz való kötődése egyoldalúan meghatározza és kedvezőtlenül befolyásolja."

Nyilvánvaló, hogy az így definiált *régió és térség fogalmak* értelmezhetők a *közlekedési régiók, térségek, kistérségek* tekintetében is.

Az is nyilvánvaló, hogy a területfejlesztési törvény által definiált *területfejlesztési társulás* mintájára az egyes regionális vagy térségi vasútvonalak vonzáskörzetébe tartozó települési önkormányzatok képviselő-testületei megállapodással az adott vasúti közlekedés összehangolt fejlesztése és a fejlesztések megvalósítását szolgáló közös pénzalap létrehozása érdekében önálló jogi személyiséggel rendelkező *regionális közlekedési területfejlesztési társulást* hozhatnak létre az adott közlekedési

- régió,
- városkörnyék,
- elmaradott térség,
- hátrányos helyzetű határmenti térség vagy
- kistérség tekintetében.

Az OTFK keretében kialakított tervezési-statisztikai régiókat és a megyéket – amelyek nyilvánvalóan a közlekedés regionalizálása szempontjából közlekedési közszolgáltatási feladatfelelősi régióknak is tekinthetők – az 1. ábra mutatja be.

3. A közlekedési regionalizálás működési alapelemei és alapelei

A közlekedési regionalizálás fogalmi körülhatárolása és alapeleinek rögzítése után kerülhet sor a *működési alapevek és alapelemek* kialakítására és érvényesítésére, amelyek a következők:

- a KKT SZK feladatfelelősségének körülhatárolása és szabályozása;
- a KKT SZK kiszolgálási normáinak meghatározása és érvényesítése;
- a KKT SZK elsőbbségének érvényesítése;
- a regionális közlekedési kooperáció kialakítása.

3.1. A KKT SZK feladatfelelőssége

Az általános KKT SZK tervezése, szervezése és biztosítása a régiók *önként vállalt feladata* a saját működési körzetükben. Ezeket a feladatokat teljesítőképességük keretein belül teljesítik. Ezekre a feladatokra harmadik feleket, kü-

lönösen magán-tervezőirodákat és magán-közlekedésivállalatokat kell felhasználniuk.

Az általános KKT SZK-ért *felelősök ugyanakkor illetékes hatóságok is* az általános KKT SZK területén.

A régiók rendeletileg a *települési önkormányzatokra vagy azok társulásaira átruházhatják azok kívánságára* az általános KKT SZK egyes feladatait, ha a kistérség közlekedési kapcsolatok lényegében egy település vagy a települések társulásának területére korlátozódnak.

A települések a tárolóhelyek megváltásáért járó bevételeket az építési jog előírásai szerint egészében vagy részben az általános KKT SZK céljára felhasználhatják, vagy továbbadhatják a feladatfelelősöknek.

Az általános KKT SZK feladattért felelősök magánjogi vagy egyéb társasági formában együttműködhetnek és különösen munkaközösségekben vagy célszövetsegekben társulhatnak.

Az általános KKT SZK végrehajtásának jogi formái tekinteté-



1. ábra: Magyarország tervezési-statisztikai régiói (Forrás: Országos Területfejlesztési Koncepció, 1997)

ben a feladatfelelősök az általános KKTSZK intézményeit a régióban érvényes rendszabályok szerint rezsiüzemként, saját üzemként, közjogi önálló kommunális vállalként vagy magánjogi formában vezethetik, vagy részesedhetnek a magánjogi formában vezetett intézményben.

A VKTSZK tervezése, szervezése és biztosítása a régiókban a *regionális önkormányzatok feladata*.

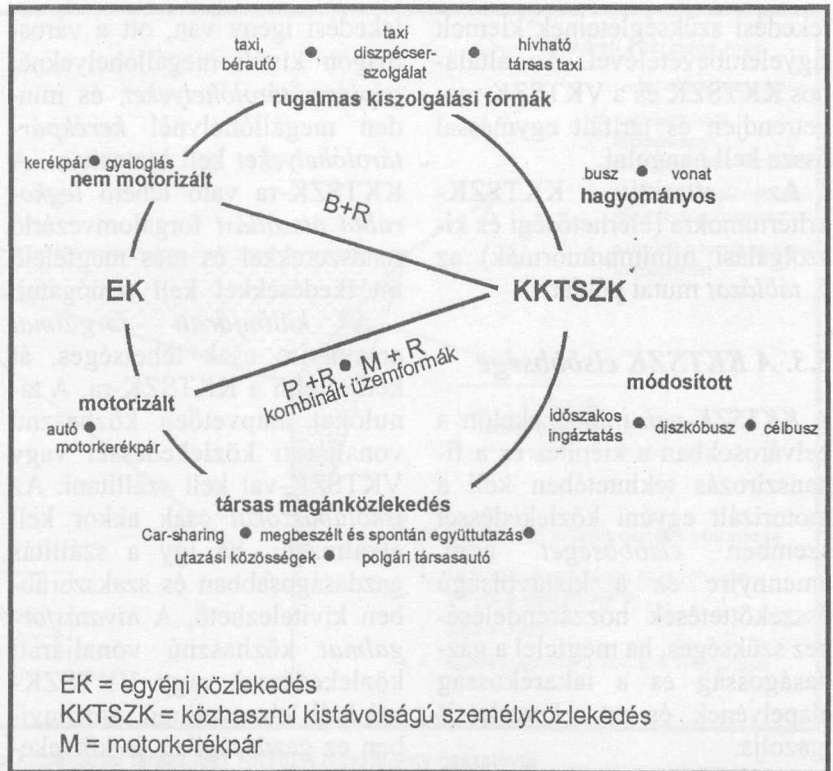
Az általános KKTSZK-ért felelősök olyan mértékben vesznek részt a VKTSZK-menetrend kialakításában, amennyire az a helyi illetékességüket érinti.

Az illetékes vasúttársaság által kidolgozandó *menetrendi koncepciót* a feladatfelelősökkel egyetértésben kell kialakítani. Ennek során a menetrendi koncepciót és a kistávolságú közlekedési tervet *össze kell egymással hangolni*.

3.2. Kiszolgálási normák

A KKTSZK-t az igények szerinti vonalvezetésű vonalakon az integrált közlekedési hálózat minden előnyének kihasználása mellett, és igényorientált kiszolgálási kínálatot kell megszervezni. A mindenkori sűrűn lakott és vidéki térségek követelményeit *lépcsőzetes*, illetve *többlépcsős* differenciált kiszolgálási koncepcióval kell számításba venni. A *lépcsőzetesség* azt jelenti, hogy a sűrűn lakott és a vidéki térségek kiszolgálásának, valamint a településeket összekötő és a településeken belüli közlekedés feladatait szigorúan el kell választani egymástól. A *differenciált közlekedéshasználat* szerint viszont a helyi kiszolgálásra, valamint az alap-, közép- és felsőfokú központok kiszolgálására különböző közlekedési eszközöket kell igénybe venni. A differenciált közlekedéshasználat öt pillérét a 2. ábra vázolja fel.

A közlekedési eszközök és a közlekedési összeköttetések



2. ábra: A differenciált közlekedéshasználat öt pillére (Forrás: Fiedler, 1997. 1. ábra)

összekapcsolását különösen az *integrált ütemes menetrendek* révén kell javítani.

A KKTSZK-t olyan járművekkel kell végezni, amelyek a beszerzéskor megfelelnek a technika mindenkori fejlettségének, a környezetvédelmi szempontoknak és a biztonsági, kényelmi, forgalomgyorsítási és ráfordítás-csökkentési követelményeknek. *A mozgáskorlátozottak, az idősebb emberek és a gyerekes anyák* szempontjait a járművek beszerzésénél és kiépítésénél figyelembe kell venni. Az emberi és technikai üzemeltetés során az utasok *biztonsági* szükségleteit kell megfelelően számításba venni.

A vasúti és a közúti KKTSZK jobb igénybevétele céljából az egyéni közlekedés különböző formáival szorosabb *kooperációra* kell törekedni. Ehhez szükség van a *rácsatlakozási pontok* optimális kialakítására.

A VKTSZK és a vasúti távolsági személyközlekedésnek, valamint az általános KKTSZK-nak a csomóponti állomásokon történő *összekapcsolására* és az egységes tarifialakításra kell törekedni.

A VKTSZK-t amennyire csak lehetséges, össze kell hangolni a szomszédos régiók közlekedésével.

A közhasznú közlekedési eszközökhöz való megfelelő hozzáférhetőség biztosítása céljából a kiszolgálásnak a gazdaságosság és a takarékoság figyelembevételével a lakosság igényeire és a helybeni és a helyközi közlekedés követelményeire kell irányulnia.

A sűrűn lakott térségekben, valamint a vidéki városi és környéki területeken alapvetően *keresletorientált kiszolgálási ütemet* kell tervezni. Ezt szombatnapként, vasárnaponként és ünnepnapokon is fel kell kínálni. A kiszolgálási normát a pénzügyi teljesítőképesség keretén belül lépcsőzetes kiszolgálási koncepcióval a többi vidéki területen is fel kell kínálni.

A VKTSZK-t úgy kell tervezni, hogy az alapvetően a szükségletekre orientált ütemes menetrend alapján az egész régióban *összehasonlítható kiszolgálási normákat* kell elérni, különösen az összehasonlítható menetrendi kínálat, a sűrűn lakott területek és a vidéki térségek különböző köz-

lekedési szükségleteinek kiemelt figyelembevételével. Az általános KKTSZK és a VKTSZK menetrendjeit és tarifáit egymással össze kell hangolni.

Az attraktív KKTSZK-kritériumokra (elérhetőségi és kiszolgálási minimumnormák) az 5. táblázat mutat példát.

3.3. A KKTSZK elsőbbsége

A KKTSZK-nak mindenekelőtt a belvárosokban a kiépítés és a finanszírozás tekintetében kell a motorizált egyéni közlekedéssel szemben *elsőbbséget* adni, amennyire ez a kistérségi összeköttetések hozzárendeléséhez szükséges, ha megfelel a gazdaságosság és a takarékoság alapelveinek, és ezt a kereslet is igazolja.

A KKTSZK igénybevételének támogatása érdekében, ahol köz-

lekedési igény van, ott a városmagon kívüli megállóhelyeknél *gépjárműtárolóhelyeket*, és minden megállóhelynél *kerékpártárolóhelyeket* kell biztosítani. A KKTSZK-ra való lehető *legkorábbi átszállást* forgalomvezérlő rendszerekkel és más megfelelő intézkedésekkel kell támogatni.

A *különjárat* forgalmat amennyire csak lehetséges, át kell terelni a KKTSZK-ra. A tanulók alapvetően közhasznú vonaljárat közlekedéssel vagy VKTSZK-val kell szállítani. Az *iskolabuszokat* csak akkor kell alkalmazni, ha így a szállítás gazdaságosabban és szakszerűbben kivitelezhető. A *hivatásforgalmat* közhasznú vonaljárat közlekedéssel vagy VKTSZK-val kell lebonyolítani, amennyiben ez gazdaságilag és közlekedési szempontból kívánatos vagy célszerű.

3.4. A regionális közlekedési kooperáció a KKTSZK-ban

Egy RKKT általános KKTSZK-jáért felelős szervezetnek az általános KKTSZK biztosítása és javítása során *együtt kell működniük* a közlekedési szempontból szükséges mértékben. Az együttműködés kiterjed a mindenkori közlekedési vállalatokra, különösen a járatok vonalvezetése, a menetrendek és a tarifák összehasonlítása, a menetjegyek kölcsönös elfogadása, a járatkiszolgálás gyakorisága, valamint a közlekedés gazdaságos kialakítása (közlekedési kooperáció) kérdéseiben. A kooperáció lehetséges fajtái különösen:

- a tarifás együttműködés az átmeneti tarifa vagy az áttarifálás formájában;
- közlekedési szövetség létrehozása;
- közlekedési és tarifaszövetség kialakítása.

A regionális kooperáció lehetséges formáit és lényegét a 6. táblázat foglalja össze.

A feladatért felelősöknek oda kell hatniuk, hogy a közlekedési vállalatok a közlekedési szempontból szükséges mértékben együttműködjenek, és hogy a kooperációban részes közlekedési vállalatok számára a fennálló kiszolgálási tilalmak feloldásához hozzájáruljanak, valamint teljesítményösszetevőiket optimálisan strukturálják és hangolják össze.

A regionális kooperációban a szinergiahatások révén optimálisan összehangolható és kibővíthető teljesítményösszetevőket a 3. ábra mutatja be.

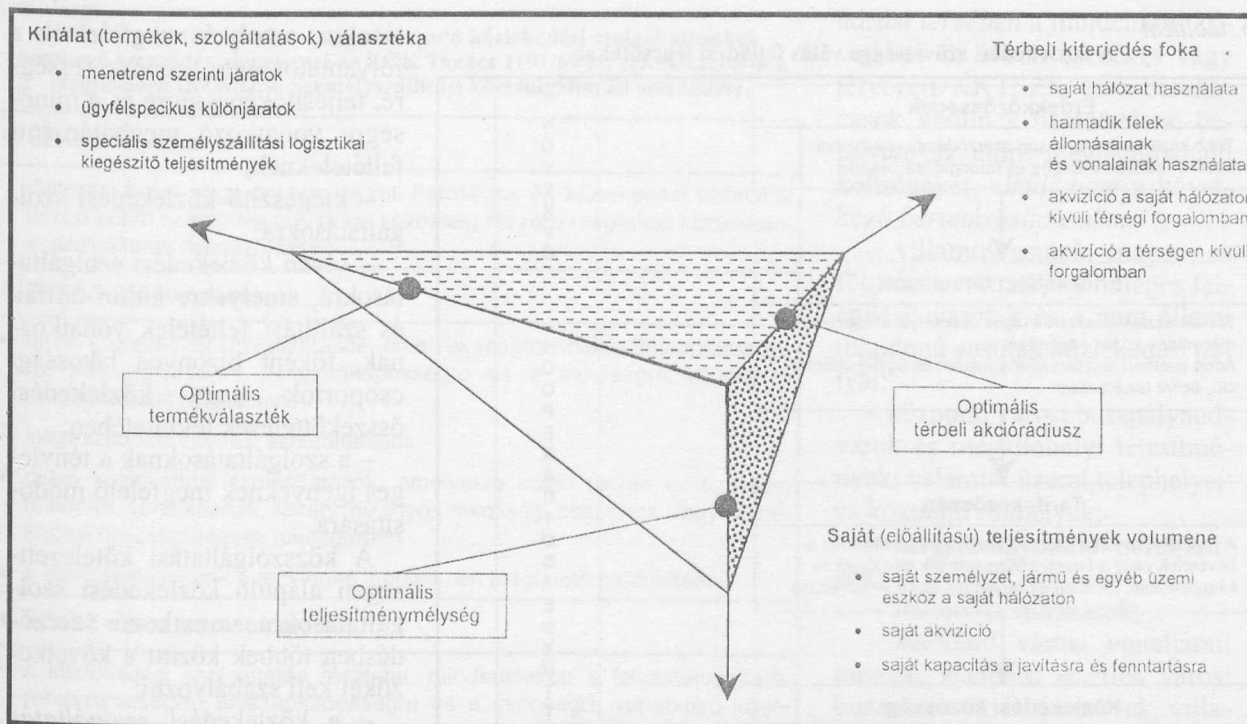
Amennyiben ez közlekedési vagy gazdasági okból ajánlatos, akkor a feladatért felelősök az általános KKTSZK több RKKT-ját is *összevonhatják*.

A régiókat a VKTSZK-feladatok megvalósításában a régiók megbízásából, és azok előírásai szerint az illetékes regionális vasút, vagy annak hiányában

4. táblázat

A KKTSZK minőségi követelményei (Forrás: Polgári Hálózat, 1995. 8. old.)

<p>● A rendszer elérhetősége</p> <ul style="list-style-type: none"> • a csökkent mozgásképességű emberek igényei • a gördülőállomány fizikai konstrukciója • az állomások felépítése, ideértve a különböző szállítási módok összekapcsolását • az utasokat vonzó területek összekapcsolása a tömegközlekedéssel • a vidéki és a perifériás övezetek összekapcsolása
<p>● Anyagi elérhetőség</p> <ul style="list-style-type: none"> • viteldíjszintek • társadalmilag kívánatos szolgáltatások (koncessziós viteldíjak)
<p>● Biztonság/Biztonságerzet</p> <ul style="list-style-type: none"> • biztonsági szabványok • a világítás minősége • a dolgozók szakképzettsége • a szolgálatban lévő dolgozók száma/ellenőrzési rendszer
<p>● Az utazás kényelme</p> <ul style="list-style-type: none"> • utazási idők • megbízhatóság • gyakoriság • tisztaság • kényelem • tájékoztatás • integrált jegykiadás • rugalmasság
<p>● Környezeti hatás</p> <ul style="list-style-type: none"> • szennyezőanyag-kibocsátás • zaj • infrastruktúra



3. ábra: A térségi közlekedési társaságok KKT SZK teljesítmény összetevői

az országos közforgalmú vasút szolgálja ki (továbbiakban: illetékes vasúttársaság). A vasúttársaság szakmai felügyeletét a KHVM látja el.

Az illetékes vasúttársaság a VKTSZK-t a KHVM megbízásá-

ból és előírásai szerint tervezi meg a régió egész területére, és a tervezést egyezteteti az illetékes vasútiinfrastruktúra-vállalatokkal, valamint az esetleges egyéb vasúti közlekedési vállalatokkal és az általános KKT SZK-

feladatfelelősökkel.

Az illetékes vasúttársaság illetékes a VKTSZK regionális közhasznú közlekedési teljesítményeire vonatkozó szerződések megkötésére a KHVM előzetes jóváhagyásával.

5. táblázat

Attraktív KKT SZK kritériumok (Bad Kissingen járás KKT-ja példáján)

● Elérhetőségi minimumnormák és vizsgálatok
<ul style="list-style-type: none"> • községi székhelyek elérhetőségi minimumnormái <ul style="list-style-type: none"> • minden községet és községrészt (lakóközteret), amely 200 főnél nagyobb, és 5 km-nél nagyobb távolságra van a községi központtól, maximum 30 perc menetidejű járatokkal kell összekötni (csökkentett norma 50 főnél nagyobb lakóközter) • járásai székhelyek elérhetőségi minimumnormái <ul style="list-style-type: none"> • 60 perc utazási időnél kisebb menetidő • oda- és visszautazás napi lehetősége (5,00 – 19,00) • fél napi elérhetőség (8,00 – 12,00) • 20 – 30 perc maximális átszállási idő • értékelési kritériumok (lakóközterek → járási székhely) <ul style="list-style-type: none"> • napi intervallumos elérhetőség • félnapi intervallumos elérhetőség • nincs elérhetőség • 60 perc feletti elérhetőség
● Kiszolgálási minimumnormák
<ul style="list-style-type: none"> • gyakorisági normák (1 → 4. osztály) • járatok napszaki megoszlási normája • attraktivitási normák <ul style="list-style-type: none"> • több járat az 5,00 – 8,00 és 16,00 – 19,00 csúcsidezőszakokban • 19,00 utáni és 5,00 előtti járat • hétfégi járatok • szünidei járatok • tanuló- és hivatásforgalmi elsőbbség

4. A közlekedési regionalizálás szerződési, tervezési és finanszírozási keretei, alapelvei és alapelemei

A közlekedési regionalizálás fogalmi tisztázása és szabályozása, valamint a fogalmi és működési alapelvek és alapelemek kialakítása után következhet harmadik lépésként a *szerződéses keretek kialakítása*, majd ennek keretében a *tervezés és a finanszírozás kereteinek, alapelveinek és alapelemeinek* kialakítása. Ezen belül a legfontosabb alapelemek:

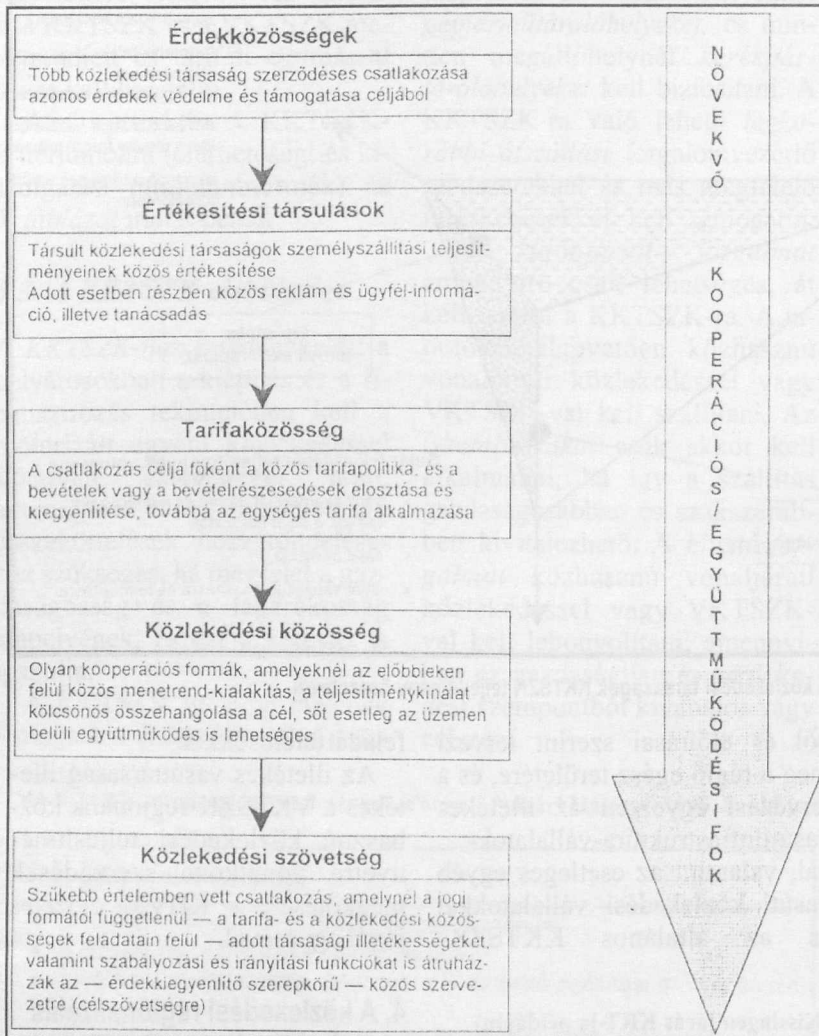
- a KKT SZK-szerződés;
- a KKT SZK-tervek rendszere;
- a KKT SZK finanszírozása.

4.1. A KKT SZK-szerződés

Annak érdekében, hogy – különösen a szociális, a környezetpolitikai és a területfejlesztési szem-

6. táblázat

A közlekedési szövetséggé válás fejlődési lépcsőfokai



pontok figyelembevételével — megfelelő közlekedési kiszolgálást biztosítsanak, vagy hogy az utasok meghatározott csoportja részére külön tarifát nyújtsanak, az erre illetékes hatóságok a közlekedési vállalatokkal *közszolgáltatási kötelezettségen alapuló közlekedési szolgáltatási szerződést* köthetnek.

Amennyiben egy közlekedési vállalat a közszolgáltatási kötelezettség alá tartozó területen kívül más területeken is tevékenykedik, akkor a közszolgáltatási kötelezettségen alapuló közlekedési szolgáltatásokat egy olyan *elkülönített vállalati területen* kell nyújtani, amely legalább a következő feltételeket teljesíti:

– elkülönített könyvvizetés minden ilyen tevékenységterületre, és az aktívák megfelelő hozzá-

rendelése az érvényes könyvelési szabályok szerint;

– a kiadások kiegyenlítése az üzemi bevételekből és a költségvetési juttatásokból az egyes vállalati területek közötti transzfer lehetősége nélkül.

“A közszolgáltatási kötelezettségen alapuló közlekedési szolgáltatásokra vonatkozó szerződés” olyan szerződés, amelyet az erre területileg illetékes hatóság és egy közlekedési vállalat köt egymással az adott terület közösségének részére a megfelelő közlekedési szolgáltatás nyújtása céljából.

A közszolgáltatási kötelezettségen alapuló közlekedési szolgáltatási szerződés különösen a következő szolgáltatásokra vonatkozhat:

– olyan közlekedési szolgálta-

tásokra, amelyek megfelelnek a folyamatosságra, rendszerességre, teljesítőképességre és a minőségre vonatkozó meghatározott feltételeknek;

– kiegészítő közlekedési szolgáltatásokra;

– olyan közlekedési szolgáltatásokra, amelyekre külön tarifák és szállítási feltételek vonatkoznak, főként bizonyos lakossági csoportok vagy közlekedési összeköttetések tekintetében;

– a szolgáltatásoknak a tényleges igényeknek megfelelő módosítására.

A közszolgáltatási kötelezettségen alapuló közlekedési szolgáltatásokra vonatkozó szerződésben többek között a következőket kell szabályozni:

– a közlekedési *szolgáltatás részleteit*, mindenekelőtt a folyamatosságra, rendszerességre, teljesítőképességre és a minőségre vonatkozó követelményeket;

– a szerződésben megállapított *szolgáltatások díját*, ami kiegészíti a tarifabevételeket, vagy ami már magában foglalja a bevételeket, valamint a két partner közötti pénzügyi kapcsolatok részleteit;

– a szerződések *mellékleteit és módosításait*, különösen az előre nem látható változásokra tekintettel;

– a szerződés *érvényességi időtartamát*;

– a szerződés nem teljesítése esetére vonatkozó *szankciókat*.

A KKTSZK és a VKTSZK közszolgáltatási szerződések alapelveit és alapelemeit 7., 8. táblázat foglalja össze a vonatkozó nemzetközi előírások alapján.

4.2. A KKTSZK-tervek

Az általános KKTSZK feladatfelölősei területükre maguk készítik el a terveket

– a kistávolságú közlekedési *kapcsolatok rendszabályaira* és a kistávolságú közlekedési *teljesítmények iránti igényre* vonatkozóan (kistávolságú közlekedési

7. táblázat

A közszolgáltatási kötelezettségen alapuló közlekedési szolgáltatásokra vonatkozó szerződés alapelemei az EGK Tanács 1191/69 sz. rendelkezésének megfelelően (SZKSZ = Személyszállítási közszolgáltatási szerződés)

<p>● SZKSZ fogalma</p> <p>Illetékes állami vagy önkormányzati hatóságok és közlekedési vállalatok között kötött szerződés egy adott közösség részére megfelelő közlekedési szolgáltatás nyújtása céljából</p>
<p>● SZKSZ-vonatkozások</p> <ul style="list-style-type: none"> • olyan közlekedési szolgáltatások, amelyek megfelelnek a folyamatosságra, rendszerességre, teljesítőképességre és a minőségre vonatkozó meghatározott feltételeknek • kiegészítő közlekedési szolgáltatások • olyan közlekedési szolgáltatások, amelyekre külön tarifák és szállítási feltételek vonatkoznak, főként bizonyos lakossági csoportok vagy közlekedési összeköttetések tekintetében • a szolgáltatásoknak a tényleges igényeknek megfelelő módosítása
<p>● SZKSZ-szabályozások elemei</p> <ul style="list-style-type: none"> • a közlekedési szolgáltatás részletei, mindenekelőtt a folyamatosságra, rendszerességre, teljesítőképességre és a minőségre vonatkozó követelmények • a szerződésben megállapított szolgáltatások díja, ami kiegészíti a tarifabevételeket, vagy ami már magában foglalja a bevételeket, valamint a két partner közötti pénzügyi kapcsolatok részletei • a szerződések mellékletei és módosításai, különösen az előre nem látható változásokra tekintettel • a szerződés érvényességi időtartama • a szerződés nem teljesítése esetére vonatkozó szankciók

terv), valamint

– a kistávolságú közlekedési beruházási igényekre vonatkozóan (KKTSZK-beruházástervezés), beleértve a költségeket.

Az általános KKTSZK feladatfelelősei területükön, és – amennyiben az előzőek szerinti RKKT meghatározásra került – az RKKT-re vonatkozóan a KKTSZK biztosítására és javítására irányuló kistávolságú közlekedési tervet (KKT) kell összeállítani. A meglévő közlekedési vállalatok ennek során megfelelő közreműködést kell biztosítani. Ennek során különösen

– *fel kell mérni* a KKT-ben meglévő közlekedési intézményeket;

– *prognosztizálni* kell a jövőben várható közlekedési fejlődést a motorizált egyéni közlekedésben és a vasúti és a közúti KKTSZK-ban;

– *ki kell alakítani* a célelképze-

léseket a jövőben tervezett közlekedési fejlődésről a vasúti és a közúti KKTSZK-ban;

– *meg kell tervezni* azokat a tervintézkedéseket, amelyek a KKTSZK lehető legjobb kialakítását biztosítják az összközlekedési szempontok figyelembevételével.

A KKT-t, amely tartalmazza az általános KKTSZK céljait és koncepcióját, *össze kell hangolni* a kistávolságú közlekedési tervezés elismert alapelveivel, a területrendezés, -tervezés és a városépítési tervezés követelményeivel, a környezetvédelem szempontjával, valamint a gazdaságossági és takarékosági alapelvekkel. Amennyire szükséges, *össze kell hangolni* a tervezést a KKTSZK egyéb tervezőivel és feladatfelelőseivel. A KKT-t szabályos időközönként felül kell vizsgálni, és szükség szerint módosítani kell.

Az általános KKTSZK *beru-*

házasi tervében a mindenkori következő öt évben esedékes vagy tervezett KKTSZK célú beruházások kerülnek bemutatásra, beleértve az előre meghatározható költségeket, *elkülönítve* a következő *beruházástípusokat*:

– villamosvasutak, magas- és földalatti vasutak, különleges felépítésű vasutak és a nem állami tulajdonú vasutak közlekedési pályái;

– központi városi buszpályaudvarok és megállóhelyi létesítmények, valamint üzemi telephelyek és központi műhelyek;

– forgalomgyorsító beruházások;

– útátjáró beruházások;

– standard városi vonaljáratú buszok, standard csuklós városi buszok és vasúti járművek, villamosok és magas- és földalatti vasúti járművek, valamint a különleges felépítésű vasúti járművek beszerzése.

Amennyiben szükséges, a KKTSZK beruházási tervében a KKT kiegészítő részében fel kell venni a meglévő és tervezett közlekedési kooperációra, valamint a vonaljáratú kínálat bővítésére vonatkozó információkat is. Tájékoztatólag be kell mutatni a meglévő közlekedési vállalatok tervezett beruházásait is.

A VKTSZK tervezésére, szervezésére és biztosítására vonatkozó előírások, valamint az ezekre rendelkezésre álló pénzügyi keretek a *vasúti kistávolságú közlekedési tervben* (VKKT) kerülnek meghatározásra. Az évenként – a gördülő tervezés elve szerint – felülvizsgált és aktualizált VKKT-t a KHVM dolgozza ki az illetékes vasúttársaság és régió bevonásával.

A VKKT tartalmazza:

– a VKTSZK *tényállapotának*, valamint a VKTSZK és a vasúti távolsági személyszállítás (VTSZK) összekapcsolásának bemutatását;

– a *célelőirányzatokat* a régió területének jövőbeni hozzáférhetővé tételére a VKTSZK révén, és

8. táblázat

A vasúti közszolgáltatási kötelezettségek szerződéses szabályozása (EU Bizottság 1996. évi ún. vasúti Fehér Könyve alapján)

● Alapelv
A köz(érdekű)szolgáltatások az európai gazdaság és társadalom központi eleme
● Cél
Tartós és minőségi mobilitási kínálatral hozzájárulni a fenntartható fejlődéshez, a szociális összetartozáshoz és a területi kiegyensúlyozottséghez
● Megvalósítási mód
Állami beavatkozás a piacba szabályozott díjszabással, vagy rendszeres és teljes körű vasúti szolgáltatás szavatolásával
● Irányelvek
<ul style="list-style-type: none"> • az állami támogatás fejében jobb és hatékonyabb közszolgáltatás • átláthatóság az állam és a közlekedési vállalatok pénzügyi kapcsolataiban • piaccgazdasági elemek bevezetése a közszolgáltatások korszerűsítésének ösztönzésére • szubszidiaritás a történelmi, jogi és kulturális sajátosságok miatt
● Eredmények
<ul style="list-style-type: none"> • a javulás és a hatékonyság növeli a közszolgáltatás minőségét és mennyiségét • a közszolgáltatások javítják a piac hatékonyságát • a közszolgáltatások szociális alkotóelemekkel egészítik ki a piacot
● Megoldások
<ul style="list-style-type: none"> • a közszolgáltatások és ellentételezésük szerződéses szabályozása az állam és a közlekedési vállalatok között (a közszolgáltatások pontos specifikálása a minőség, állandóság, rendszeresség, hozzáférhetőség, mennyiség tekintetében, a megegyezéses térítés pontos megállapítása, az ellentételezés állami felelőssége, a közlekedési vállalatok költség- és veszteségfelelőssége) • piaci erők bevezetése

a VKTSZK javítására a rövidebb menetidők és javított menetrendi kínálatok révén, valamint a VKTSZK sűrűbb összekapcsolására az általános KKTSZK-val és a VTSZK-val;

– a megállapított *gyengepontok* elemzését, és ennek megoldási javaslatait;

– a javított infrastruktúrára vonatkozó közlekedési *igényeket és elképzeléseket* a pálya, valamint a VKTSZK, KKTSZK és az egyéni közlekedés különböző formáinak kapcsolódási pontjai vonatkozásában, továbbá azokra a kiépítésekre, amelyeket az illetékes vasúttársaságtól, a nem állami tulajdonú vasutaktól és más vasúthá-

lózat-tulajdonosoktól várnak el.

A VKKT-ben rögzítik a VKTSZK-ban felmerülő deficit fedezésére és a KKTSZK javára szolgáló egyéb intézkedésekre rendelkezésre álló éves pénzügyi eszközöket. Ennek során különösen azt mutatják ki, hogy milyen volumenű pénzügyi eszközökre van szükség a KKTSZK beruházási terveihez.

A KKTSZK-tervek *alapelemeit és követelményeit* (a bajor tartományi regionalizálási törvény alapján) a 9. táblázat mutatja be.

A regionális térségek *KKTSZK-tervének célszerű fejezeteit* a 10. táblázat és példaképpen a *konceptiófejezet részeleme-*

it a 11. táblázat vázolja fel egyes német járások KKT-i alapján.

4.3. A KKTSZK finanszírozása

Az általános KKTSZK *költségfedezeti hiányát* a feladatfelelősök viselik, amennyiben a teljesítményeket ők hozzák létre, vagy az ő megbízásukból teljesítik. Amennyiben egy régió egy település egyetértésével teljesít egyes feladatokat, akkor ezeket a költségeket a településnek kell viselnie a régió kívánságára. A régió településeinek kívánságára a régió többleteljesítményeket is nyújthat, amennyiben az érintett települések a megállapodás révén az így keletkező költségeket magukra vállalják.

Amennyiben egy feladatfelelős a kölcsönös megállapodás útján általános KKTSZK teljesítményeket állít elő egy *másik feladatfelelős területén*, úgy minden feladatfelelős a keletkező költségfedezeti hiányt a területének megfelelő arányban kell viselje.

A feladatfelelősök és a közlekedési vállalatok *pénzügyi segélyeket* kérelemre az általános KKTSZK következő céljaira kapnak:

– a beruházások támogatására (beruházási segélyek);

– a közlekedési kooperáció támogatására (kooperációs támogatás);

– a KKTSZK rendelkezésre állási költségeire vagy közhasznú teljesítményeire.

A régió biztosítja a feladatfelelősök és a közlekedési vállalatok részére az általános KKTSZK *beruházásainak adott mértékű támogatását* az általános KKTSZK tervek kiegészítő finanszírozásának biztosítására, a terv támogatási feltételeinek megléte esetén.

A KHVM a KKTSZK beruházási terv alapján a Belügyminisztérium jóváhagyásával és a Földművelésügyi és Vidékfejlesztési Minisztérium, a Gazdasági Minisztérium és a Pénzügyminiszté-

9. táblázat

A KKTSZK-tervek típusai, alapelemei és követelményei (a Bayern Szabadállam regionalizálási törvényi szabályozása alapján)

<ul style="list-style-type: none"> ● Általános KKTSZK-tervek ● felelőse: KKTSZK-feladatfelelős ● közreműködők: a közlekedési vállalatok ● típusai: <ul style="list-style-type: none"> • Kistávolságú Közlekedési Terv • KKTSZK-beruházási terv
<ul style="list-style-type: none"> ● Kistávolságú Közlekedési Terv (KKT) ● funkciója: célok és koncepció <ul style="list-style-type: none"> • a kistávolságú közlekedési kapcsolatok rendszabályaira és • a kistávolságú közlekedési teljesítmények iránti igényekre ● alapelemei <ul style="list-style-type: none"> • a meglévő közlekedési intézmények • a jövőbeni közlekedési fejlődés prognosztizálása az egyéni motorizált közlekedésben (EMK), az általános és a vasúti KKTSZK-ban • célképzések a jövőbeni tervezett közlekedési fejlődésről az általános és a vasúti KKTSZK-ban • a KKTSZK lehető legjobb kialakítását biztosító tervintézkedések az összközlekedési szempontok figyelembevételével ● összehangoltsági követelmények: összehangolás <ul style="list-style-type: none"> • a KKT alapelvekkel • a területrendezési és -tervezési és a városépítési tervezési követelményekkel • a környezetvédelmi szempontokkal • a gazdaságossági és takarékosági elvekkel • a KKTSZK egyéb tervezőivel és feladatfelelőseivel ● eljárásjogi követelmények: <ul style="list-style-type: none"> • szabályos időközönkénti felülvizsgálat • szükség szerint módosítás • gördülő tervezés elvének alkalmazása
<ul style="list-style-type: none"> ● KKTSZK Beruházási Terv ● funkciója: a mindenkori következő öt évben esedékes és tervezett KKTSZK célú beruházások bemutatása, beleértve az előre meghatározható költségeket ● alapelemei, beruházástípusok <ul style="list-style-type: none"> • főrészen <ul style="list-style-type: none"> • villamosvasutak, magas- és földalatti vasutak, különleges felépítésű vasutak és a nem állami tulajdonú vasutak közlekedési pályái • központi városi buszpályaudvarok és megállóhelyi letesítmények, valamint üzemi telephelyek és központi műhelyek • forgalomgyorsító beruházások • útátjáró beruházások • standard városi vonaljáratú buszok, standard csuklós városi buszok és vasúti járművek, villamosok és magas- és földalatti vasúti járművek, valamint a különleges felépítésű vasúti járművek beszerzése • kiegészítő részben <ul style="list-style-type: none"> • a meglévő és • a tervezett közlekedési kooperációra, valamint • a vonaljáratú kínálat bővítésére vonatkozó információk • tájékoztató részben <ul style="list-style-type: none"> • a meglévő közlekedési vállalatok tervezett beruházásai
<ul style="list-style-type: none"> ● Vasúti Kistávolságú Közlekedési Terv (VKKT) ● felelőse: közlekedési minisztérium ● közreműködők: illetékes vasúttársaság és a régió ● funkciója: a VKTSZK tervezésére, szervezésére és biztosítására vonatkozó előírások, valamint az ezekre rendelkezésre álló pénzügyi keretek bemutatása ● alapelemei <ul style="list-style-type: none"> • főrészen <ul style="list-style-type: none"> • a VKTSZK tényállapotának, valamint a VKTSZK és a vasúti távolsági személyszállítás (VTSZK) összekapcsolásának bemutatása • célirányzatok a régió területének jövőbeni hozzáférhetővé tételére a VKTSZK révén, és a VKTSZK javítására a rövidebb menetidők és javított menetrendi kínálatok révén, valamint a VKTSZK sűrűbb összekapcsolására az általános KKTSZK-val és a VTSZK-val • a megállapított gyengepontok elemzése, és ennek megoldási javaslatai • a javított infrastruktúrára vonatkozó közlekedési igények, és elképzelések a pályák, valamint a VKTSZK, a KKTSZK és az egyéni közlekedés különböző formáinak kapcsolódási pontjai vonatkozásában, továbbá azokra a kiépítésekre, amelyeket az illetékes vasúttársaságoktól, a nem állami tulajdonú vasutaktól és más vasúthálózat-tulajdonosoktól várnak el • kiegészítő részben <ul style="list-style-type: none"> • a deficit fedezésére és • a KKTSZK javára szolgáló egyéb intézkedésekre rendelkezésre álló éves pénzügyi eszközök • a VKTSZK beruházási tervéhez szükséges pénzügyi eszközök volumene • eljárásjogi követelmények <ul style="list-style-type: none"> • évenkénti felülvizsgálat és • aktualizálás a • gördülő tervezés elvei szerint

rium egyetértésével évente egy középtávú beruházás-támogatási programot állít össze, amelyben bemutatják a támogatandó terveket, az összköltségek nagyságát, a támogatható költségeket, az ösztámogatást, valamint minden évre vonatkozóan az állami és a regionális forrásokból előrelátható esedékes támogatások összegét a mindenkori öt évre előre.

A KKTSZK beruházási terv *kiegészítésére* a középtávú beruházás-támogatási programban bemutatják azokat a pénzügyi segélyeket, amelyek a projektekre rendelkezésre állnak, és amelyeket az államnak a vasúti terveire vonatkozó programja tartalmaz, és amelyek a sűrűn lakott térségekre vagy az azokhoz tartozó peremterületekre vonatkoznak, és a támogatható költségük meghalad egy meghatározott keretet.

Az általános KKTSZK azon tervei számára, amelyek támogatható költségei meghaladnak egy adott keretet, és amelyek támogatandók, az előzőek szerinti *pénzügyi segély* biztosítható a támogatható költségek egy meghatározott (pl. 20) százalékáig.

Az általános KKTSZK egyéb támogatandó tervei számára, a támogatható költségek adott (pl. 10) százalékáig biztosítható *pénzügyi segély*.

Az előzőekben megnevezett legmagasabb tételek *túlléphetők*, amennyiben ez a terv különleges közlekedéspolitikai jelentősége szempontjából szükséges, és ha a terv egyébként az érintett terület strukturális gyengesége és a közlekedési vállalat nem megfelelő gazdasági helyzete vagy a feladatfelelős terhei miatt nem lenne megvalósítható.

A régió azon hiányzó költség-rész fedezésére, amely az általános KKTSZK feladatfelelősöknél vagy a közlekedési vállalatoknál a közlekedési kooperáció következtében keletkezik, a *kooperáció ösztönzésére átalánytámogatást* biztosít.

Az általános KKTSZK-kooperáció támogatása akkor in-

dokolt, ha

– szükséges a közlekedési viszonyok javításához, és ha attól lényeges előny várható a közlekedési kínálat tekintetében, és ha a kistávolságú közlekedési program, terv vagy összehasonlító szakvélemény szerint szükségesnek tekinthető, és

– legalább öt – próbaüzem esetén legalább két – évre szól.

Az általános KKTSZK közlekedési kooperációi esetében a kooperáció keretében keletkező nem lefedett költségekhez *lépcsőzetesen megállapított hozzájárulás* kerül kifizetésre. A KHVM jogosult arra, hogy megállapítsa a *támogatási összeg nagyságát* a feladatfelelősöknél és a közlekedési vállalatoknál keletkező deficit csökkentésére a Pénzügyminisztérium egyetértésével jogszabályi rendelet révén.

Az egyes esetekben a *támogatás megállapítása során* a terv megvalósításával elérendő közlekedésváltozás és társadalmi haszon fokát kell megfelelően figyelembe venni.

A régió biztosítja az általános KKTSZK feladatfelelősök számára a *kiutalásokat* a KKTSZK céljaira. Ezek az eszközök különösen alkalmazhatók

– azon közlekedési vállalatok rendelkezésre állási költségeinek teljes vagy részleges átvállalására, amelyek a feladatfelelős területén KKTSZK-teljesítményeket kínálnak fel vagy teljesítenek,

– azon vállalatok felé történő kifizetésekre, amelyek a közhasznú teljesítmények miatt merülnek fel a KKTSZK-ban.

A *KKTSZK-kiutalások nagyságát* a költségvetésben engedélyezett mérték szerint állapítják meg.

Az egyes feladatfelelősökre *jutó KKTSZK-kiutalások megállapítása során* a feladatfelelős területén megtett KKTSZK hasznos főről helykm-mennyisége mellett, abban a mértékegységben mérve, amelyben a feladatfelelős az általános követelményeket és a kiszolgálási normákat teljesíti, kü-

10. táblázat

Térségi Kistávolságú Közlekedési Terv kialakítási koncepciójának szerkezete

● A (közlekedési) térség kiinduló adatai
● A (közlekedési) térségi KKTSZK alapkinálatti helyzete és struktúrája
● A térségi KKT alapelemei a térségi KKTSZK javítására
● A KKT KKTSZK-célstruktúrája
<ul style="list-style-type: none"> ● Főcélok ● Alcéllok ● Részcélok ● VKTSZK speciális célok
● KKT-intézkedések
<ul style="list-style-type: none"> ● Infrastruktúraintézkedések ● Többletteljesítmények ● Kompenzációs lehetőségek feltárása ● Forgalmi kínálatok
● KKTSZK-koncepció
<ul style="list-style-type: none"> ● Célkoncepció ● Kiszolgálási koncepció ● Összekapcsolási koncepció ● Tarifakoncepció ● Finanszírozási koncepció

lönösen figyelembe kell venni

– a megfelelő közlekedési kiszolgáláshoz szükséges ráfordítást,

– a mindenkori feladatfelelős pénzügyi teljesítőképességét.

A *régió viseli* a költségfedezet hiányzó összegét a régióban a *VKTSZK* közhasznú közlekedési teljesítményeiért, amennyiben a közlekedési teljesítmények tekintetében az előzőek szerint az illetékes vasúttársasággal szerződéses megállapodás született, vagy a KHVM ezt állapította meg a rendelkezésre bocsátott eszközkontingens terhére. A részleteket a VKKT tartalmazza.

Amennyiben olyan *VKTSZK* közhasznú közlekedési teljesítményről születik szerződéses megegyezés vagy kiszabás, amelyeket az illetékes vasúttársaság az előzőek szerinti menetrendi egyeztetésnél nem vett figyelembe, akkor a hiányzó költségfedezetet az általános KKTSZK azon feladatfelelőse fedezi, akinek kívánságára született a szerződéses megegyezés vagy a kiszabás.

5. Összefoglalás, kitekintés

Az EU-csatlakozásra felkészülés közlekedésregionalizálási stratégiájának legfontosabb és első lépése a *közlekedésregionalizálási törvény* hazai megalkotása. Ehhez jó alapot adhat az EU-tagállamok idevágó gyakorlata. A KKTSZK – és ezen belül a VKTSZK – regionalizálásának EU-konform szabályozását a *német jogszabályozási gyakorlat* alapján célszerű megoldani, amely a *teljes jogszabályozási, illetve népességszerkezeti láncot* – EU/közös piac – ország/szövetségi állam – tartományok/nagyrégiók – megyék/középrégiók – járássok/kisrégiók – települések – *átfogja a szubszidiaritás elvére* – a felelőségek és illetékességeknek a lehető legalacsonyabb illetékes közigazgatási, illetve területi hierarchiaszinthez rendelése – *alapozva*.

Természetesen ennek feltétele a hazai közigazgatási szervezet ilyen átalakítása – amelyre az 1996. évi területfejlesztési törvény, illetve az 1998. évi Ország-

11. táblázat

Térségi Kistávolságú Közlekedési Terv kialakítási koncepciójának
KKTSSZK-részkonceptió

<p>● Célkonceptió</p> <ul style="list-style-type: none"> ● célcsoportok ● kínálat rendelkezésre állása ● hozzáférési koncepció ● termékspektrum ● gerincek
<p>● Kiszolgálási koncepció</p> <ul style="list-style-type: none"> ● alapütem + kiegészítő ütemsűrítések ● célcsoport-orientált potenciálerős viszonylatok feltárása ● differenciált kiszolgálási normák (ritkán lakott térségek, kistelepülések)
<p>● Összekapcsolási koncepció</p> <ul style="list-style-type: none"> ● csatlakozási létesítmények kialakítása (busz - gyalogos, busz - busz, busz - vasút, B + R, P + R) ● megállóhely-kategóriarendszer ● megálló, állomások kialakítása
<p>● Tarifakonceptió</p> <ul style="list-style-type: none"> ● egységes közösségi (szövetségi) tarifa ● tarifarendszer erősség-gyengeség vizsgálata (versenyképesség, díjteljesítmény igazságosság, tarifakommunikáció) az autóközlekedéssel összehasonlításban ● a vizsgálat alapján javító intézkedések ● utazástípusok szerinti tarifadifferenciálás (kistávolságú attraktivitás is, nem csak degresszív tarifa) ● díjméltánytalanságok megszüntetése ● differenciált tarifakommunikáció (volumen, célcsoport, hely szerint) ● racionalizált tarifainformáció ● célcsoport- és térségstruktúra szerint differenciált reklám
<p>● Finanszírozási koncepció</p> <ul style="list-style-type: none"> ● racionalizációs önfinanszírozás (költségsökkentés) ● forgalomnöveléses önfinanszírozás (attraktivitásnövelés, tarifaracionalizálás, reklám-kommunikáció) ● feladatfelelősi finanszírozás ● adózási keretszövetség (közlekedéskiegészítő, illetve szolgáltató üzletágak nyereségéből)

gos Területfejlesztési Koncepció kialakítása kapcsán már előkészületek történtek – az idevágó EU-csatlakozásra felkészülés keretében.

A két felkészülés nyilvánvalóan *párhuzamosan és összehangoltan* végezhető. Lényeges azonban, hogy a *vasúti közlekedési regionalizálás* a jelenlegi törvényi keretek között is előkészíthető, amelynek *két feltétele:*

– a MÁV Rt. regionalizálásának szervezeti és működési

koncepciójának³ kialakítása (ami a MÁV Rt., illetve a KHVM, mint tulajdonos kompetenciája), valamint

– a közlekedésregionalizálási területfejlesztési önkormányzati társulások³ kialakítása (ami önkormányzati és állami területfejlesztési kompetencia).

Irodalom

– Az EU Tanács 1969. június 6-i, 1191/69 (EGK) sz. rendelete a tagállamok eljárásáról a vasúti, közúti közlekedésben és belvízi hajó-

közlekedésben nyújtott közszolgáltatások területén

– Wachinger, L. – Wittemann, M.: Regionalisierung des ÖPNV. Der Rechtliche Rahmen in Bund und Ländern nach der Bahnreform. Erich Schmidt Verlag, Bielefeld, 1996

– Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) vom 24. Dezember 1993 (GVBl.S. 1052)

– Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (BWÖPNVG) vom 8. Juni 1995 (GBI.S.417)

– Burmeister, J.: Nahverkehrsplan für den Kreis Recklinghausen. Nahverkehrs...praxis 4/1997

– Burmeister, J.: Nahverkehrsplan für den Landkreis Bad Kissingen. Nahverkehrs...praxis 2/1997

– Balzuweit, U. – Eidam, H. – Sames, J.: Der Nahverkehrsplan für den Vogelsbergkreis. Nahverkehrs...praxis 4/1997

– Schulz, T.: Angebotsoffensive im Nahverkehrs. Nahverkehrs...praxis 2/1998

– Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz). Bundesgesetzblatt, Jahrgang 1993, Teil I.

– 1996. évi XXI. törvény a területfejlesztésről és a területrendezésről

– Országos Területfejlesztési Koncepció. 1997

– Várnai Katalin: Kivánságlista. Figyelő, 1997, augusztus 20.

– Fiedler, J.: Herkömmlicher ÖPNV – Differenzierte Bedienung – Mobilitätsmanagement Nahverkehrs...praxis, 11/1997

– Buchholz, J. – Melzer, K.-M.: Zusammenarbeit zwischen Eisenbahnunternehmen: Wettbewerb und Kooperation. Internationales Verkehrswesen, 3/1996

– EU Bizottság Fehér Könyve: A közösségi vasutak revitalizációs stratégiája. Brüsszel. 1996, 07, 30.

– EU Bizottság Zöld Könyve: A Polgári Hálózat – A tömegközlekedési személyszállítás lehetőségeinek megvalósítása Európában. Brüsszel, 1995, 11, 29.

– Dr. Rixer Attila: A vasúti mellékvonal problémá EU-konform kezelésének alapelvei és potenciális alapelemei. Közlekedéstudományi Szemle 1999. 3. szám

– Dr. Rixer Attila: – Dr. Suhai Ferenc – Dr. Tóth Lajos: A nagyvárosi közlekedési szövetségek létrehozásának céljai és koncepció-elemei. Városi Közlekedés, 1999. 4. szám.

– Dr. Rixer Attila: – Dr. Tóth Lajos: Az agglomerációs és térségi közlekedési szövetségek EU-konform kialakításának célja, haszna és formái a közlekedés regionalizálásának keretében. Városi Közlekedés, 1999. 6. szám

³ Erre vonatkozóan a Közlekedéstudományi Szemle 1999. évi 3. szám vázol fel koncepciót

Regős Szilveszter

KÖZÚTI ÉPÍTÉS

Minősegbiztosítás

a közúti alágazatban

A közúti szolgálat az elmúlt évtizedekben számos szervezeti változáson ment át. Meghatározó ezek közül az 1996. évi, amely a korábbiaktól eltérő szerkezeti-működési feltételeket hozott létre. A korábbi igazgatósági formát a közhasznú társasági tevékenység váltotta fel, amelynél a megrendelő-vállalkozó kapcsolat vált jogi és közgazdasági értelemben is a működés vezérlő elemévé. E kapcsolatnak mindig is a bizalmon és a kölcsönös megelégedettségen kell alapulnia, és ezeket nemcsak az ár, hanem egyre inkább a minőség is befolyásolta.

A minőségi munkavégzésre való törekvés az utóbbi időben egyre erősödik, magasabb igényeket fogalmaznak meg a piaci verseny körülményei és ehhez igazodva emelkedő minőségi elvárásokat kell a munkavégzésben is meghonosítani.

A minőség helyére, szerepére visszatekintve, természetesnek tűnik, hogy a piaci viszonyok között jelentősége egyre nagyobb befolyással bír. Ósidők óta nagyobb értéket képviselt a jobban elkészített, nagyobb használhatóságú megbízhatóbb termék.

A századfordulót követően az ipari termelés körülményei között született meg a minőséggel kapcsolatos konkrét elvárás, ezen új terminus, mint a piaci viszonyok meghatározó eleme a gyártás és az értékesítés területén egyaránt. Kialakultak a minőség ellenőrzésére szolgáló módszerek, hatékony eljárások.

A közúti szolgálatban a minőség fogalma, a minőségi elvárások úgyszintén folyamatos fejlődésen mentek át.

Az utak, burkolatok állapotára

vonatkozó minőségi mutatók a végtermék, az állapot vonatkozásában jól mérhető paramétereket és ezek betartására szolgáló előírásokat biztosítottak. Ezek összefoglalása, egységes szerkezetbe építése eredményeként elkészült a minőségellenőrzési kézikönyv. Ez a komplex előírás a végtermék műszaki paramétereinek szempontjából rögzítette a paramétereket és tűréseket.

Ezen minőségi gondolkodásmód a megrendelő szemszögéből is természetes volt, hiszen e szempontok mérhetőek, összevethetőek, műszerekkel vizsgálhatóak voltak és az eljárásoknak jól szabályozott és kialakult gyakorlata volt.

Új minőségi követelményrendszert jelentett a 6/1996. KHVM rendelet az Országos Közutak Kezelésének Szabályozásáról, amely az üzemeltetési és fenntartási munkáknál az elvárt követelményeket a végrehajtás mutatóit – ugyanazon jogcímrendszerbe foglalva – elsősorban időnormákhoz kötötte.

A szintidőn belüli teljesítés jónak minősült, azon túl azonban nem megfelelőnek.

Az említett két szempontrendszer a minőségi munkavégzést más-más szemszögéből, de egy cél, a közútkezelő feladatok minőségi elvégzése érdekében szabályozta. Ezen előírások hatásosnak bizonyultak és alkalmazásuk a napi gyakorlatban nélkülözhetetlen.

Az említett eljárások alapján a közúti tevékenység egyes részei, elsősorban a szolgáltatási feladatok minőségügyi követelményei csak részben értelmezhetőek. Ide sorolhatóak az általános kezelői

feladatok (ingatlan-nyilvántartás, forgalmi rend felülvizsgálata, kezelői jogokból származó kötelezettségek), valamint az általános üzemeltetési feladatok (forgalomszámlálás, ügyelet, műtárgyak ellenőrzése, éves és időszakos vizsgálatok), a téli üzemeltetés kérdései. Ezek vizsgálatát, szabályozását és minősítését kiragadt paraméterekkel reálisan nem lehet megoldani, megfelelő lehetőséget csak az egész folyamat komplex áttekintése és erre épülő követelményrendszer teremthet.

A termelőfolyamat egészének vizsgálatára vonatkozó igény a fejlett ipari rendszerek működtetésében már e század közepén megszületett, és országoként eltérő mértékben és módon különféle szabályozásban öltött testet.

A nemzetközi piacok követelményei, a világszerte versenyfeltételek miatt azonban a legfejlettebb országok esetében sem bizonyultak az országoként eltérő szabályozások elégségesnek. A gazdasági integráció, a gazdasági-politikai szervezetek, tömbök összehangolt tevékenységet igényeltek e területen is.

A minőség vonatkozásában az előírások szabványosítása, azaz az anyagi és szellemi termékekkel szemben támasztott követelmények egységesítése a legkézenfekvőbb formai megoldást jelentette. A nemzetközi szabvány-szervezetek kialakulásával létrejött az a bázis, amely a nemzetközi piaci követelmények megteremtésére legmegfelelőbb, egységes előírások kidolgozását és bevezetését intézményesítette. *Létrejött* a Nemzetközi Szabványosítási Szervezet, az International Standard Organization, azaz az

ISO, mint a nemzeti szabvány-szervezeteknek a világszövetsége. *Jelenleg kb. 118 ország tartozik az ISO-hoz.*

Az Európai Gazdasági Közösség részéről már évtizedekkel korábban megfogalmazódott az igény a komplex minőségügyi módszerek megteremtésére. Az amerikai és távol-keleti élenjáró technológiai eljárások elemzésével alakult ki a termelő-szolgáltató folyamatok komplex minősítését lehetővé tevő minőségügyi folyamatszabályozási forma, illetve ennek egységes szabályozott megoldásai, a minőségbiztosítási eljárások.

A kutatók munkáját a garantált minőség érdekében kidolgozásra kerülő új átfogó szabályozó rendszer megteremtésében az a felismerés vezette, hogy *egy terméket vagy szolgáltatást előállító technológiai folyamat eredménye, terméke nem lehet tartósan jobb minőségű, mint az azt előállító folyamat egészének minősége, szervezettsége.*

A minőségbiztosítás ennek megfelelően olyan folyamatszabályozási feltételeket fogalmazott meg, amelyek dokumentált betartásával és folyamatos ellenőrzésével egyértelműen biztosítottá vált az előírt minőségű termék.

A nemzetközi szabványosítási munkában a 90-es évek elején – az EU kezdeményezése és igényei szerint – jött létre az ISO 9000-es folyamatszabályozási minőségbiztosítási szabványsorozat, amely a gazdasági tevékenység majdnem teljes vertikumára alkalmazható előírást biztosított.

Hazánkban a piacgazdasági feltételek kialakulásával a közúti szakterületen elsőként az építő-közlekedéscélpítő kivitelező vállalatok léptek az ISO elvű minőségbiztosítás útjára, ami érthető volt, hiszen a megrendelőknél a bizalom erősítés elemi érdekük volt.

A kivitelező vállalatokat követte az ÁKMI Kht., amely az első volt a közúti alágazat társaságai közül a megmérettetésben és

a 9001-es ISO tanúsítvány megszerzésében.

A megyei közútkezelő szervezetek is nagy lelkesedéssel láttak hozzá az ISO rendszer kiépítéséhez, jóllehet megvalósításuk komoly erőfeszítéseket, szemléletváltozást igényelt majd minden esetben. Ma már ISO minősítéssel rendelkezik a közútkezelő építőiparnak majdnem a fele.

A minőségbiztosítási rendszer jelentőségét a közlekedési tárca prioritásként kezeli és ezért megvalósítását szorgalmazva anyagi eszközökkel is segíti.

Mi az ISO minőségbiztosítási rendszer, mi a jelentősége a közúti feladatok végrehajtása során?

Az ISO 9000 szabványsorozat rendszerszabvány, ami azt jelenti, hogy nem egyetlen termékre vagy szolgáltatásra vonatkozó előírásokat, hanem egy teljes rendszerrel – a vállalati, társasági működés egészét átszövő minőségbiztosítással – kapcsolatos általános követelményeket tartalmaz. Kriteériumait általánosan fogalmazza meg és az alkalmazóra bizza a teljesítésnek az adott termelési vagy szolgáltatási folyamat specifikumai alapján történő kialakítását. Piac által vezérelt szabvány, amely a megrendelő (vevő) és szállító közötti kapcsolatot a vevő szemszögéből szabályozza. Az ISO minőségbiztosítási rendszer alkalmazása esetén a hangsúly a hibák kiszűrésén, ezáltal a folyamat közbeni, a végtermék megfelelőségét befolyásoló elemek, hatások, továbbgyűrűződésének megakadályozásán van.

Az ISO minőségbiztosítási rendszer dokumentumait a minőségügyi kézikönyv és az eljárási utasítások, szabályzatok, illetve a végrehajtás szintjén alkalmazandó munkautasítások képezik, amelyeket minden egyes közúti társaságra egyedileg, a helyi adottságok figyelembe vételével kell elkészíteni, a szabvány keret-előírásai alapján. Ezek kidolgozása és az ezekben megfogalmazottak biztosítják az ISO szerinti

működés során azt, hogy a társasági tevékenység valamennyi folyamata, eleme jól végiggondolt, szabályozott, nyomonkövethető és dokumentált legyen.

A folyamatszabályozás így a konkrét munkavégzésre jelent egyértelmű minőségügyi előírást, amelynek betartását – a szabvány szerint előírt – ismétlődő belső és külső ellenőrzések szavatolják. A felmerülő eltérések közbenső helyesbítésekkel kiküszöbölésre kerülnek, így a tevékenység eredménye összességében állandó megfelelőséget biztosít.

Lényeges eleme a rendszernek a minőségpolitika, amit a minőségügyi kézikönyv tartalmaz és a Társaság vezetésének a minőségbiztosítással kapcsolatos elkötelezettségét, hitvallását deklarálja.

Új ellenőrző apparátus lép be a rendszer kapcsán, a minőségügyi vezető, a belső auditorok gárdájával, akik a minőségügyi működésnek belső kontrollját valósítják meg ciklikusan. Emellett a minősítés megszerzését követően évente külső áttekintésre is sor kerül független minősítő auditor közreműködésével. Végül, nem utolsó sorban, az elért minőségi szint garanciáját jelentheti az, hogy a megszerzett minősítést három évente, átfogó értékelés keretében ismételtlen “meg kell védeni”.

A rendszer alapelvei és a gyakorlat külföldi és hazai közúti alágazati tapasztalatai alapján az ISO minőségbiztosítási rendszer működtetése a közútkezelő társaságoknál egyértelműen indokolt és célszerű. Csak néhányat megemlítve a legfontosabb pozitívumai közül:

– bevezetésével a Társaságok tevékenységének olyan mélységű szakmai átgondolása, racionalizálása történik meg, amelyet egyéb körülmények nem kényszerítenek ki;

– az ISO rendszer kidolgozása és bevezetése során már ismert vagy latens belső gondok kerülnek felszínre és a szabályozás ki-

alakítása csak kiküszöbölésére hatásos pressziót jelent;

– a tanúsított cég bizalmat kelt, a piaci versenyben referenciát, előnyt jelent tulajdonosának;

– a Társaság tevékenysége áttekinthetővé, jól szabályozottá válik, így a szabályozás hatékony eszköz a menedzsment kezében;

– a Társaság munkatársainak feladata, felelőssége jól követhető, pontosan meghatározott, így valós teljesítményük, eredményességük jól regisztrálható;

– az említett szükségszerű racionalizálás és a működés szabályozottsága párhuzamosságokat küszöböl ki, működési kötöttséget csökkenthet.

Az ISO 9000 sorozat szerinti tanúsítás az egyik legfontosabb lépés a nemzetközi versenyképesség felé vezető úton, és Európához történő felzárkózásunk, *EU-s csatlakozásunk* és majd azon belüli eredményes működésünk *a minőségügyi követelmények sikeres tartós bevezetésétől*

függenek.

Az ISO rendszer nem csodaszersz, de egy rendkívül hatékony eszköz az eredményes közúti szolgáltatáshoz, működéshez és építéshez egyaránt.

Bízom benne, hogy ez a felismerés általánossá válik, és a többi közúti társaság is mielőbb és folyamatosan csatlakozik a rendszer alkalmazóihoz, ami a teljes közúti alágazat erkölcsi súlyát megítélését is kedvezően befolyásolja.

Közlekedéssel kapcsolatos EU-hírek

Összefogással a XXI. század vasútja felé

A MÁV Pálya-, Híd- és Magasépítési Szakigazgatósága, a Közlekedéstudományi Egyesület Vasúti Tagozata és Vas Megyei Területi Szervezete, valamint a MTESZ Vas Megyei Területi Szervezete múlt év őszén Szombathelyen rendezte meg a XI. vasúti pályafenntartási és -építési konferenciát. A szervezők a konferencián a következő jelmondatot választották: "Összefogással a XXI. század vasútja felé".

A konferencián részt vett és előadást tartott *Katona Kálmán* közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter is. A Miniszter többek között megemlítette: Az új évezred küszöbén egyfajta cselekvési kényszer is, hogy a magyar vasút helyzetét rendbe hozzuk. Az átfogó közlekedési stratégia szerint a gyorsforgalmú utakra a következő tíz évben 600 milliárd forintot, ezzel párhuzamosan a vasútra 800 milliárdot kellene költeni. A vasútnál nincs több haladék, a pénzt elő kell teremteni. A kormánynak nincs más választása, a vasút adósságát át kell vállalnia, de azt be kell látni, hogy a MÁV-ot nem lehet úgy átszervezni, hogy az adósságot majd még nagyobbra cseréljük. A következő évszázadban föl fog értékelődni a vasút, még akkor is, ha most a fejlett nyugati országokban azt látjuk, az áruszállításból csak 15%-ban részesedik a vasút. Az utak telítettek, és a környezetvédelmi szempontok is a vasút mellett szólnak.

Katona Kálmán elmondta, a nyugati vasúti társaságok már arra készülnek, hogy a volt kelet-

európai országok pályahálózatát megszerezzék, a nemzeti vasútársaságnak fel kell készülnie az új helyzetre. Az Európai Unióhoz való csatlakozás miatt is szükséges a MÁV gazdasági fejlesztése, a jogrendhez illesztése, a vasút intézményrendszerének átalakítása, a pályák és a gördülő eszközök felújítása, illetve cseréje. Nagy szerepet játszik majd az is, milyen képzettségű vasutasok dolgoznak itt néhány év múlva. Ma háromszáznál több olyan vasutas van, aki csak hat általánost végzett, a magasabban kvalifikáltak 1%-a tud csak valamilyen idegen nyelvet.

Javaslat az Európai Parlamenthez a nehéz tehergépjárművek kilométerdíjára*

Az Európai Unió már évek óta tárgyal az Eurovignette matrica bevezetéséről a tehergépjárművek úthasználatának megfizetésére. Időközben azonban rugalmasabb és hatékonyabb díjszabási eszközöket fejlesztettek ki, amelyeket az EU "Ígazságos fizetést az infrastruktúra használatért" című Fehér Könyvében is ajánl. Az egyik ilyen eszköz a nehéz tehergépjárművek kilométerdíja.

Ezen új megállapítások és fejlesztések alapján az aláíró szervezetek kérik az Európai Parlamentet, hogy minél hamarabb zárja le a vitát az Eurovignette-ről, és vezessen be egy kilométerdíjat a nehéz tehergépjárművekre. Felhívjuk a Parlamentet, hogy kérje fel az Európai Bizottságot a kilométerdíjról szóló direktíva tervezetének mielőbbi előterjesztésére, és hogy ezt fogadja el a Miniszterek Tanácsa. A direktíva a következő

pontokat kellene, hogy tartalmazza:

1. A nehéz tehergépjárművek kilométerdíját az Európai Unió minden közútján alkalmazták. Váltsa fel az egyéb díjszabásokat, mint például az Euro-vignette.

2. A kilométerdíj feleljen meg "a szennyező fizessen" elvnek és foglalja magában nemcsak az infrastrukturális költségeket, hanem azokat a környezeti és más külső költségeket is, amelyeket jelenleg nem a nehéz tehergépjárművek használói fizetnek meg.

3. A díjszabásnál figyelembe kell venni a maximális rakott súlyon kívül a méretet, a megtett kilométert, valamint a gépjárművek zaj- és levegőszennyezését is.

4. A különösen érzékeny területek védelmében magasabb díjak szedendők ezeken a területeken.

5. A nehéz tehergépjárművek kilométerdíjának beszedése elektronikus eszközökkel történjen a használat helyén.

6. A nehéz tehergépjárművek kilométer-díját fokozatosan emeljék, egyidejűleg a vasút korszerűsítésével és az áruszállítás gazdasági eszközökkel történő csökkentésével. Ezáltal megnövekednek a fuvarozási költségek azok számára, akik nem térnek át a piacon található legkörülményesebb szállítási módra.

Az előzőekben ismertetett petíciót az Alpen-Initiative nevű svájci szervezet tette közzé, és 473 civil szervezet – köztük a Levegő Munkacsoport és a Magyar Közlekedési Klub – írta alá. 1999. október elején eljuttatták Gerhard Schmidt-hez, az Európai Parlament alelnökének, valamint az Európai Unió közlekedési minisztereinek.

* A szöveg a Lélegzet c. folyóirat 1999. novemberi számában jelent meg.



LOGISZTIKAI FEJLESZTÉSI KÖZPONT
LOGISTICS PROMOTION CENTER

LOGISZTIKA II.

(Módszerek, eljárások)

Szerkesztette:

dr. Prezenszki József

Budapest
1999

**A Logisztikai Fejlesztési Központ
gondozásában jelent meg a**

LOGISZTIKA II.

(Módszerek, eljárások)

c. könyv

Az 560 oldalas könyv ajánlható a logisztika szakterületén dolgozó felsőfokú végzettségű (vagy azt megszerezni kívánó) tervező, szervező irányító szakembereknek, valamint egyetemi, főiskolai hallgatóknak.

A könyv segítséget nyújt a kis- és középvállalkozóknak a tervezés, a szervezés egyszerűbb ("gyengébb") módszereinek alkalmazásához, de bemutatja a nagyvállalatok esetében alkalmazható összetettebb ("erősebb") módszereket is. Az elméleti részek az egyetemi és a főiskolai hallgatók szakmai tudásanyagának megalapozását szolgálják; az egyszerű példák és esettanulmányok a megértést segítik elő. A könyv tartalmi felépítésében a logisztika műszaki megközelítése dominál, de tartalmazza azokat az alapvető menedzsment ismereteket is, amelyek a logisztikai folyamatok tervezése, szervezése, irányítása területén feltétlen szükségesek.

A könyv szakmai anyaga a BME Mérnöktovábbképző Intézete által kiadott Logisztika I. (Bevezető fejezetek) c. kötetre épül. *Az első fejezet* a termelési rendszerek tervezésének és szervezésének általános módszereit (időjellemzők, kapacitások, kihasználások meghatározása stb.) tárgyalja. *A 2. fejezet* a raktározási rendszerek és anyagi folyamataik tervezésének, szervezésének módszereit (a raktárépület főbb jellemzőinek meghatározása, a kommissiózási stratégiák megválasztása stb.) nyújtja. *A 3. fejezet* egyes logisztikai részfolyamatok (vállalatok közötti logisztikai láncok, áruellátás, városi áruszállítás, anyagellátás-beszerezés, anyagmozgatási folyamatvizsgálat) tervezésének, szervezésének eljárásait mutatja be. *A 4. fejezet* a logisztikai stratégiákat, majd a controlling, a benchmarking, a minőség, a közlekedés, a környezetvédelem és a logisztika főbb összefüggéseit tárgyalja. *Az 5. fejezet* a termelő, az ellátó-elosztó egységek telepítésével kapcsolatos logisztikai feladatok, míg a *6. fejezet* a vállalatok, telephelyek, üzemek, üzemrészek közötti szállítási feladatok optimális megoldásának módszereit, eljárásait (gyakorlati példákon is szemléltetve) tárgyalja. *A 7. fejezet* konkrét számítógépes modellek, rendszerek (az SAP R/3, az ORACLE APPLICATIONS[®], a LIBRA4GA[™]) felépítését, működését, logisztikai funkcióit, továbbá a logisztikai rendszerek tervezésére és elemzésére alkalmas szimulációs programrendszerek (WITNESS, TAYLOR) alkalmazástechnikáját mutatja be.

A könyv ára 4700 Ft (ÁFA-val). Beszerezhető a Logisztikai Fejlesztési Központban (1063 Bp. Munkácsy M. u. 16), valamint a BME Műegyetemi Kiadó Könyvesboltjában (1111 Bp. Goldmann Gy. tér 3. V2 épület. fszt. 1). Megrendelés esetén a könyvet postán, utánvétellel megküldik.

Résumé

- Dr. Gyula Takácsy:* Sur la base du contra conclue entre l'état et la MÁV S.A. l'avenir du chemin de fer41
Le texte est la version rédigée de la conférence donnée au cours de la session de la Présidence Nationale tenue le 9. Novembre 1999. Le Président de la MÁV S.A. explique dans cette conférence les principaux objectifs satisfaisant les exigences de l'accession à l'Union Européenne, la transformation envisagée de l'organisation de la MÁV S.A. et les conceptions de la séparation du chemin de fer des voies et celui de l'opération.
- Dr. Miklós Hegedűs:* Le développement des performances pendant l'année 1999 et les perspectives pour 200043
La Gazdaságkutató Rt. (Institut de Recherche de l'Économie S.A.) a établi le bilan à la fine de l'année 1999 aussi des expectations des secteurs e transport et de la télécommunication pour les ans 1999 ou 2000. Sur la base de l'analyse de ces données l'auteur présente les performances probables des secteurs de transport et de la télécommunication.
- Dr. Ferenc Horváth:* Le développement des voies d'évitement II. partie)47
L'auteur présente comment les constructions de plus en plus modernes ont succédé à la première, simple voie d'évitement.
- Annexe de l'Union Européenne:
Dr. Attila Rixer-Dr. Ferenc Suhai-Dr. Lajos Tóth: Les principes fonda mentaux et les éléments fondamentaux pour la régionalisation EU-conforme des transports domestiques58
Les auteurs analysent étendu les conditions e les possibilités de l r
Les auteurs analysent étendu les conditions e les possibilités de l régionalisation de la circulation ferroviaire au point de vue de l'accession à l'Union Européenne. Ils constatent que l'accession à l'Union Européenne peut être préparée pour le chemin de fer hongrois entre les cadres légaux, mais il exige deux conditions premières:
- la régionalisation de la MV S.A., le développement de la conception d'organisation et d'opération, ainsi que
- l'établissement des associations du développement territorial pour l régionalisation sous la direction des municipalités.
- Szilveszter Regős:* Assurance de qualité dans le secteur du transport routier72
Le série des normes ISO 9000 pour l'assurance de qualité du réglage des opérations continu était établi selon l'initiative et les exigences de l'Union Européenne. L'auteur explique les pas faits en faveur de l'accession à l'Union Européenne et de notre opération efficace dans le domaine du transport routier récemment dans notre pays.
Les nouvelles des transports relatives à l'accession à l'Union Européenne75

Summary

- Dr. Gyula Takácsy:* On the basis f the contract concluded between the state and the MÁV: the future of the railways41
The text is the redacted version of the lecture given on the session of the National Presidency of the KTE held on the 9. November 1999. In this lecture the President of the MÁV Rt. has stated the main objective of the MÁV-reform satisfying the requirements of the admission to the EU as well, the organisational restructuring of the MÁV Rt. and the concepts for the separation of the track railway and the operating railway from each other.
- Dr. Miklós Hegedűs:* The development of the transport performances in the year 1999 and the perspectives for 200043
The Gazdaságkutató (Research Institute for the Economy) Rt. surveyed the expectations of the transporting and telecommunication firms for 1999 and 2000. On the basis of analysing those data the author has presented the performances to be expected of the transporting and telecommunication sectors.
- Dr. Ferenc Horváth:* The development of the railway shunts (Part II.)
The author explains which kind of newer and newer, more modern constructions have replaced the first shunts having simple construction.
- EU-Annex:
Dr. Attila Rixer-Dr. Ferenc Suhai- Dr. Lajos Tóth: The main principles and the basic elements for the EU-conformng rationalisation of the domestic railway transport.....58

The authors analyse the conditions and the possibilities of the regionalisation in the field of the transportation related to the admission to the EU comprehensively. They have stated that the admission to the EU can be prepared for the Hungarian Railways under the existing legal frameworks, but this has two preliminary conditions:

- the regionalisation of the MÁV Rt., the development of the organisational and operational concepts, as well as
- the establishment of associations for the area development purposes under the leadership of the local governments having the goal of the regionalisation.

Szilveszter Regős: Quality assurance in the transportation sub-sector72

The series of standards for the quality assurance ISO 9000 in the field of the process controlling have been established according to the initiative and requirements of the EU. The author explains the steps made forward in our country in this respect during the last period in the field of the road transport for the sake of the admission to the EU and of our successful operation.

Transport news related to the admission to the EU75

Zusammenfassung

Dr. Takácsy, Gyula: Die Zukunft der Eisenbahnen auf Grund des Vertrages zwischen dem Staat und den Ungarischen Eisenbahnen MÁV41

Der Text ist die revidierte Variante des vor der Nationalen Präsidentenschaft des Verkehrswissenschaftlichen Vereines am 9. November 1999 abgehaltenen Vortrages. Darin gibt der Präsident der MÁV AG die Hauptzielsetzungen der auch die Erfordernisse des Beitrittes zur EU befriedigenden MÁV-Reform, die geplante Umgestaltung der Organisation von MÁV AG, die Vorstellungen der Trennung der Bahn und der unternehmerischen Eisenbahn bekannt.

Dr. Hegedűs, Miklós: Die Entwicklung der Beförderungsleistungen in 1999, Aussichten für 200043

Die AG für Wirtschaftsforschung hat auch Ende 1999 die Erwartungen der Firmen aus dem Transport- und Telekommunikationswesen für die Jahre 1999 und 2000 ermittelt. Auf Grund der Analyse dieser Daten werden die zu erwartenden Ergebnisse der Transport- und Telekommunikationsbranchen durch den Autor bekannt gegeben.

Dr. Horváth, Ferenc: Entwicklung der Eisenbahnweichen (Teil II)47

Der Autor gibt bekannt, dass die Konstruktionen der ersten, einfachen Bahnweichen durch welche neuere und neuere, stets modernere Konstruktionen gewechselt wurden.

EU-Beilage

Dr. Rixer, Attila - Dr. Suhai, Ferenc - Dr. Tóth, Lajos: die Grundprinzipien und Grundelemente der EU-konformen Regionalisierung des einheimischen Eisenbahnverkehrs58

Die Autoren analysieren umfassend die Bedingungen und die Möglichkeiten der Regionalisierung des Eisenbahnverkehrs im Zusammenhang mit dem Beitritt zur EU. Es wird festgestellt, dass der Beitritt zur EU für die Ungarischen Eisenbahnen im derzeitigen gesetzlichen Rahmen jedoch unter zwei Bedingungen vorbereitet werden kann:

- die Gestaltung der organisatorischen und funktionalen Konzeption der Regionalisierung von MÁV AG, sowie
- die Schaffung der Assoziation der Regionalisierung, Raumentwicklung, der Selbstverwaltung des Verkehrs

Regős, Szilveszter: Qualitätssicherung im Straßenverkehrssektor72

Nach der Anregung und den Bedürfnissen der EU wurde die Standardreihe ISO 9000 zur Prozessregelung und Qualitätssicherung zustande gebracht. Der Autor gibt bekannt, welche Fortschritte in diesem Bereich in der letzten Zeit auf dem Straßensektor in Ungarn im Interesse unseres Beitrittes zur EU und unserer erfolgreichen Aktivität erzielt wurden.

Verkehrsnachrichten in Verbindung mit dem Beitritt zur EU75



Tájékoztatjuk kedves megrendelőinket és utasainkat, hogy az újonnan megalapított SOMLÓ VOLÁN Rt. továbbra is (a már Önök előtt is jól ismert) "VOLÁN" cégcsoportra jellemző személyszállítási feladatokat látja el:

AUTÓBUSZKÖZLEKEDÉS:

- helyi menetrendszerinti személyszállítás,
- helyközi menetrendszerinti személyszállítás
- szerződéses járatok megrendelésre
- bérautóbusz szolgáltatás
- belföldi és nemzetközi különjárat megrendelésre

MŰSZAKI TEVÉKENYSÉG:

Zárt technológiás karbantartási és vizsgáztatási rendszer:

IKARUSZ autóbuszok

IFA, SKODA, STAR, RÁBA és más típusú tehergépjárművek, pótkocsik, valamint egyes típusú személygépkocsik

Diagnosztikai vizsgálatok:

fékhatásmérés, személy és haszongépjárműveken, fényszóró ellenőrzés, üzemanyagfogyasztás mérés

Környezetvédelmi vizsgálatok:

Diesel és benzines gépjárműveken egyaránt

Futójavítás:

bármilyen gépjárműnél

MEGRENDELÉS FELVÉTEL:

Központ:

Ajka, Hársfa u. 7. Telefon: 88/312-377

Fax: 88/312-237

Ajka: Autóbusz: 88/311-208

Javítás: 88/312-377

Sümege: Autóbusz: 87/352-600

Javítás: 87/352-133

Tapolca: Autóbusz: 87/321-255

Javítás: 87/321-254

**A SOMLÓ VOLÁN RT. VÁRJA KEDVES UTASAIT,
MEGRENDELŐIT.**



BAKONY VOLÁN Közlekedési Részvénytársaság

8100 Várpalota, Bányabekötő út
Tel/Fax: 371-841

Alaptevékenységek

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

Szolgáltatásai:

- autóbuszok javítása, karbantartása
- hasznagépjárművek javítása, szervizelése vizsgáztatása
- dízel és benzines járművek környezetvédelmi mérése
- tehergépkocsi, autóbusz alkatrész értékesítés
- üzemanyag, kenőanyag értékesítés

Szolgáltatást nyújtó telephelyek:

Dudar
8416 Dudar,
Bányatelep
T: 88/487-894

Pápa
8500 Pápa
Celli út
T: 89/313-855

Várpalota
8100 Várpalota,
Bányabekötő út
T: 88/372-388



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. terv	1998. tény	1999. terv	1999. várható
Utasszám (millió)	154,9	155,2	156,2	156,4
Utasszámkm (millió)	8574,3	8787,7	8878,0	9444
Árutonna (millió)	47,6	47,5	47,8	43,9
Árutonnam (millió)	8123	7852	7863	7501
Átlagos állományi létszám (fő)	57420	57252	56572	56050

Kell a vasút Európában!