

Beszámoló

[Közlekedéstudományi Egyesület XIX. konferenciája](#)

A magyar közlekedés helyzete az EU-ban

(vasúti-, közúti- és városi közösségi közlekedés, jogi szabályozás, szolgáltatás és infrastruktúrafejlesztés)

Kápolnásnyék, 2015. 02. 26. (csütörtök)

A konferencia az előzetes program szerint zajlott, bár néhány előadó akadályoztatása miatt nem tudta személyesen megtartani előadását, de helyettesítésükről gondoskodtak.

A levezető elnök bemutatta a délelőtti előadókat és felkérte Vörös József urat, hogy nyissa meg a rendezvényt. A megnyitó után dr. Heinczinger Mária dr. Fónagy János úr képviselőként köszöntötte a résztvevőket és emlékeztetett, hogy a Budapest-Székesfehérvár vasúti vonal felújítása Kápolnásnyék lakói számára is kedvező beruházás volt. Majd Kápolnásnyék polgármestere köszöntötte a jelenlévőket és megemlítette mindazokat az infrastrukturális fejlesztéseket, amelyek a település turisztikai vonzerejét növelték és hozzátette, hogy a jövőben nagy tervei vannak a település fejlesztése, gyarapítása érdekében. A köszöntések zárásaként Bősze Sándor úr bemutatta a [KTE éves konferencia tervét](#).

Elsőként dr. Becsey Zsolt az NFM helyettes államtitkára tartotta meg előadását, a kormányzat lehetőségei a magyar közlekedés versenyképességének növelése a 2014-2020-as Európai Unió tervezési időszakban címmel. Előadása a közlekedést fejlesztés, fenntarthatóság és működésképeség szempontjából tekintette át. A kerékpárutak kérdéskörében megjegyezte az állami vagyonba vételüknek, a fenntartási alap létrehozásának szükségességét és a hálózat kibővítésének fontosságát, amelyben a turisztikai helyeket és a határon átnyúló hálózatot emelte ki. Felhívta a figyelmet, hogy 2 év múlva lejárnak a személyszállítási közúti közszolgáltatási szerződések és ettől az időponttól kezdve liberalizálni kell ezen szolgáltatások piacát. Továbbá jelezte, hogy a vasúti piac liberalizációjára 7-8 évet még várni kell, akkor járnak le a koncessziós szerződések. Hozzátette, hogy az Unió több tagállama hevesen ellenzi a vasúti piac liberalizációját. Az Európai Unió tervezési időszak pályázható forrásairól elmondható, hogy $\frac{3}{4}$ része vasúti fejlesztésre $\frac{1}{4}$ része közúti fejlesztésre vehető igénybe, a légi közlekedés fejlesztésére is pályázható az előző kettőtől lényegesen kisebb támogatás. Elmondta, hogy hazánk a közúti fuvarozásban sikeres Európa szerte, ezt támasztja alá a szociális dömping intézkedések.

Dr. Rác Gábor az NFM Vasúti Osztályának vezetője az új vasúti törvényről beszélt, amelyet az egységes vasúti térség létrehozásáról szóló 2012/34/EU irányelv miatt szükséges létrehozni. Széleskörű egyeztetés után 2 törvény jött létre az egyik a Vasúti törvény a „nagyvasúti” rendszer szabályozásával a másik az egyéb kötőpályás közlekedési rendszerekről szóló törvény. Elsődleges szempont volt az irányelv minél pontosabb átültetése, továbbá minden mentesség alkalmazása, a hazai kormányzati célok, ágazati és piaci igények figyelembevétele, valamint az ágazat versenyképességének növelése. A törvényekhez kapcsolódóan további jogszabályi módosítások is szükségessé váltak, mint a pályahasználatot kapcsolatos jogszabályok, a vasúti társaságok működési engedélyezéséről és a tevékenység bejelentéséről, valamint a Nemzeti Közlekedési Hatóság díjrendelete. Jelezte, hogy a vasúti karbantartó műhelyekről szóló rendelet előkészülőben van.

Csépke András a MÁV-START Zrt. üzemeltetési vezérigazgató helyettese prezentációjában bemutatta cége jövőképét, beruházásait és fejlesztéseit. Hatékonyságuk növelésével, menetrend, jármű és szolgáltatásfejlesztésükkel szeretnék az állami szerepvállalást csökkenteni a cégben,

ehhez 10 éves stratégiát dolgoztak ki, hogy dinamikusan fejlődő, családbarát, legnagyobb közösségi közlekedési aránnyal rendelkező vasúti személyszállító szolgáltatóvá váljon a cég.

Ungvári Csaba a GYSEV Zrt. általános vezérigazgató-helyettese bemutatta a cég feladatait, befejezett és tervezett infrastruktúra fejlesztéseit. Befejezett fejlesztésként bemutatta a Sopron-Szombathely-Szentgotthárd vasútvonal teljes rekonstrukcióját, amelyben villamosították a pályát és új motorvonatokat szereztek be és ezzel utas szám emelkedést is elértek. Intermodális fejlesztéseket végeztek a körmendi csomópont kialakításával és közlekedésbiztonsági fejlesztéseik keretében csapórudakat, valamint vasútdiagnosztikai eszközöket telepítettek. Kormányablaknak adtak helyet a forgalmas Soproni és Szombathelyi állomásokon. Folyamatban van pályavillamosítási projekt és a központi forgalomirányítás (KÖFI) kiépítése. Elmondta, hogy a fejlesztéseik alapvető követelménye, hogy a rendszer működtetése is olcsóbbá váljon.

Dr. Farkas Gyula a Rail Cargo Hungária Zrt. vasúti kapcsolatok vezetője képet adott a hazai és nemzetközi vasúti áru fuvarozásról. Elemzéseik alapján Európa sereghajtó a vasúti áruszállítás a világban. Bemutatta a RCH Zrt-t és anyacégét az ÖBB cégcsoportot. Nemzetközi szemlélettel ismertette a vasúti áru fuvarozási korridorok fókuszpontjait.

Isóczki Attila a Knorr-Bremse Hungária képviselőjében bemutatta a cég múltját és jelenlegi struktúráját és hazai tevékenységeit. Részletesebben a Vasúti Jármű Rendszerek Hungária Kft. tevékenységét ismertette, ahol gyártással fejlesztéssel, teszteléssel és jóváhagyással is foglalkoznak. Kiemelte LEADER nevű vezető tanácsadó rendszerüket, amely a bemeneti információk alapján a hatékonyan növeli a menetrendszerúséget váratlan, a szerelvényt lassító események bekövetkezése esetén is.

Pirinyi András a BKK vezérigazgató helyettes kabinetjének tagja bemutatta Budapest és az agglomeráció közlekedésének helyzetét valamint a külső forrásokból megvalósítandó közlekedésfejlesztési elképzeléseket. Alapvetően ez a Balázs Mór tervet jelenteti 2014-2030-ig, mint a BKK vízióját a közlekedés jövőjéről. E mellett a kivitelezés alatt álló vagy befejezett nagy projektek, mint az elektronikus jegyrendszer, jármű beszerzés, infrastukturális fejlesztések és a MOL Bubi rendszer is bemutatásra kerültek.

Singár Zsolt vezérigazgató a Miskolci Városi Közlekedési Zrt. képviselőjében elmondta a közösségi közlekedésben megvalósított és ütemezett fejlesztéseiket. Ezek közül a teljesség igénye nélkül, a villamos pálya fejlesztés és hozzá való járműpark beszerzése, áramátalakító állomások és mobiltelefonos alkalmazással is elérhető integrált utas tájékoztató rendszer létrehozása voltak a főbb eredmények. Az elektronikus jegy és bérletrendszer kialakítása az idén indul Miskolcon.

Nagy Attila vezérigazgató a DKV Zrt. képviselőjében elmondta, hogy a cég 1884-óta szolgáltatja a közösségi közlekedést és 2009 óta az autóbuszos közlekedést is üzemelteti. A buszok mellett 2 villamos vonallal és 4 trolibusz vonallal rendelkezik Debrecen, amelyekhez új járművek is beszerzésre kerültek. Céljuk a fenntartható és finanszírozható minőségi közösségi közlekedés üzemeltetése. Elmondta, hogy a szolgáltatást igénybevevő utasoknak jelenleg a legfontosabb az eljutási idő, ezt követi a tarifa és végül a komfort az utazás kiválasztásának szempontjából.

György Tibor a Volán egyesülés személyszállítási igazgatója bemutatta a hazai közúti közösségi közlekedés helyzetét az EU-val összevetve. Az EU átlagához képest Magyarország lakossága nagyobb arányban használja a közösségi közlekedést. Rámutatott a közszolgáltatások jogi hátterére mind az EU-s mind a hazai joganyagban. Összehasonlította a közösségi közlekedési közlekedést a vasút és a volán részéről területi eloszlásában, menetrendszerúségében, veszteségtérítéseiben, teljesítményeiben. Beszámolt a Volán társaságok régiós átalakításainak céljairól és a szolgáltatás megrendelőinek elvárásairól. Bemutatta a Volán utas kiszolgálást érintő jelentős fejlesztéseit, mint

az ITS fejlesztések, infrastruktúra fejlesztés és a szolgáltatási színvonal fejlesztése. Felhívta figyelmet a volán társaságok jövőbeni kilátásaira és a közszolgáltatás pályáztatási alapkérdéseire.

Alscher Tamás a Nemzeti Közlekedési Hatóság főosztályvezetője bemutatta vasutakat érintő hatósági munkát. Éves szinten egyre több jogszabály jelenik meg, amelyek több munkát rónak a hatóságra változatlan, illetve csökkenő humánerőforrás mellett. Bemutatta az EU jogalkotási folyamatát vasúti területen és ezzel összefüggésben a 4. vasúti csomag főbb pontjait. A megfelelő létszámbővítés mellett az NKH ellátná a megnövekedett munkát, mint moderátor.

Novák László a KTI Vasúti Vizsgaközpontjának vezetője bemutatta központjának szerepét a vasúti alkalmazottak jogszabályban előírt képzésében, továbbképzésében és vizsgáztatásában. Áttekintette a vasúti képzés és vizsgáztatás történetét jogszabályi háttérét és meghatározta célját: „Biztosítani a vasútszakmai ismeretek egységes szintjét ez által támogatni a vasúti közlekedés biztonságát”. Bemutatta a terveiket az integrált vizsgáztató és nyilvántartó rendszer kiépítésére, 2015-ös vizsgák lebonyolítására, kapcsolódási szándékukat más rendszerekhez és a képzési program jóváhagyási rendszerének kialakítását.