



XXI. Közlekedésfejlesztési és beruházási konferencia

BÜKFÜRDŐ, 2021. SZEPTEMBER 21-23.



2021



KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI
EGYESÜLET
VAS MEGYEI TERÜLETI SZERVEZETE





Közlekedéstudományi Egyesület®
Vas Megyei Területi Szervezete

XXI. Közlekedésfejlesztési és beruházási konferencia

Bükkföld, 2021. szeptember 21-23.

A konferencia fővédnöke:

Dr. Fónagy János

nemzeti vagyonnal kapcsolatos parlamenti ügyekért felelős államtitkár,
a KTE elnöke

Tartalomjegyzék

Köszöntő	6
<i>Dr. Fónagy János – miniszterhelyettes, nemzeti vagyonnal kapcsolatos parlamenti ügyekért felelős államtitkár, a KTE elnöke</i>	
Integráció és fejlődés a közösségi közlekedésben	9
<i>Tóth Péter– Prolan Zrt., biztosítóberendezési főmérnök, vasúti üzletág</i>	
A magyarországi vasúti infrastruktúra középtávú fejlesztése	10
<i>Nyiszter Tamás – MÁV Zrt., beruházási vezérigazgató-helyettes</i>	
A magyarországi vasúti infrastruktúra középtávú fejlesztése	11
<i>Juhász Erika – RailCert Hungary Kft., projektvezető</i>	
A NoBo és DeBo megfelelőségértékelés gyakorlata: múlt, jelen, jövő – Profitálás a tapasztaltakból.....	13
<i>Dr. Homolya Róbert – MÁV Zrt., elnök-vezérigazgató</i>	
Közös úton a MÁV-Volán-csoport	16
<i>Dr. Kormányos László – MÁV-Start Zrt., szolgáltatásfejlesztési és értékesítési vezérigazgató-helyettes</i>	
A távolsági személyszállítás fejlesztési lehetőségei a világjárvány után	21

Étkezési és egyéb információk

2021. 09. 21.

Ebéd: 12:30–14:00
Mandala étterem
(„A” épület, recepcióval szemben)

Vacsora: 19:00–22:00
Mandala étterem
(„A” épület, recepcióval szemben)

2021. 09. 22.

Reggeli: 07:00–09:00
A szállással rendelkezők részére,
a szálláshelyükön.

Ebéd: 12:30–14:00
Mandala étterem és
Cardamom étterem

Vacsora: 19:30–től
Santal konferencia terem

2021. 09. 23.

Reggeli: 07:00–09:00
A szállással rendelkezők részére,
a szálláshelyükön.

Ebéd: 12:15–14:00
Mandala étterem
(„A” épület, recepcióval szemben)

Korlátlan alkoholos italcsomag fogyasztás (sör, bor)

2021. szeptember 21. vacsora 19:00–22:00

2021. szeptember 22. vacsora 19:30–24:00

Egyéni fogyasztás

A rendezvény hivatalos programjain kívüli fogyasztások és a minibár fogyasztás egyénileg fizetendő.

WIFI

Hálózat neve: Caramell Premium Resort

Jelszó: Caramell01

Program

2021. szeptember 21. (kedd)

11:00 – Érkezés, regisztráció

12:30 – 14:00 Ebéd

14:00 – 19:00 A Magyar Mérnöki Kamara szakmai továbbképzése

14:00 – 14:05 *Köszöntő – Tóth Tibor VMKMK közlekedési szakcsoport elnök*

14:05 – 14:50 *A komplex közlekedéstervezői szemlélet elvárásai, lehetőségei és módszerei urbánus környezetben. Elmélet, gyakorlat, megközelítések, jó külföldi gyakorlatokkal és néhány hazai példával. – Molnár László Árpád*

14:50 – 16:20 *A magyarországi nagysebességű vasúthálózat kiépítése. Magyarországi nagysebességű vasútvonal csatlakozása a tervezett V4, meglévő európai hálózathoz és a magyar vasúthálózathoz. – Bersényi Ágoston*

16:20 – 16:40 Kávészünet

16:40 – 18:55 *Kerékpárforgalmi hálózatok tanulmányterveinek tervezési tapasztalatai. Kerékpárút hálózattervezés. – Pej Kálmán*

19:00 – 21:00 Vacsora

2021. szeptember 22. (szerda)

7:00 – 9:00 Reggeli (szállással rendelkezők részére)

10:00 – 12:30 Plenáris ülés

Levezető elnök: **Dr. Tóth János** főtitkár, KTE

10:00 – 10:10 Megnyitók, köszöntők

Csilléry Béla elnök, KTE Vas megyei szervezet

Dr. Németh Sándor Bük város polgármestere

10:10 – 10:30 *Megnyitó előadás – Dr. Fónagy János* nemzeti vagyonnal kapcsolatos parlamenti ügyekért felelős államtitkár, KTE elnök

10:30 – 11:00 *Magyarország közlekedéspolitikája – Dr. Mosóczi László* közlekedéspolitikáért felelős államtitkár, ITM

11:00 – 11:30 Kávészünet

11:30 – 12:00 *A MÁV-Volán csoport – Dr. Homolya Róbert* elnök-vezérigazgató MÁV Zrt.

12:00 – 12:30 *NIF Zrt. közlekedési projektjei – Nyul Zoltán* vezérigazgató-helyettes NIF Zrt.

12:30 – 14:00 Ebéd

14:00 – 17:00	Plenáris ülés Levezető elnök: Tóthné Temesi Kinga irodavezető KTI Nonprofit Kft., KTE főtitkár-helyettes
14:00 – 14:10	<i>Levezető elnöki köszöntő</i>
14:10 – 14:35	<i>A GYSEV fejlesztési céljai</i> – Czibula András Stratégiai Műszaki Fejlesztési Igazgató GYSEV Zrt.
14:35 – 15:00	<i>Budapest-Belgrád projekt</i> – Pál László vezérigazgató Kínai-Magyar Vasúti Nonprofit Zrt.
15:00 – 15:25	<i>Az észak-balatoni vasútvonal villamosítási projekt az alkalmazott egyedi technikákkal</i> – Vincze Norbert műszaki igazgató Vasútvill Kft..
15:25 – 15:45	Kávészünet
15:45 – 16:10	<i>Digitalizáció a közlekedéstechnikában</i> – Dr. Ludvig László CEO Siemens Mobility Kft.
16:10 – 16:35	<i>Új technológia a vasútépítésben</i> – Csanda Gyula vállalalkozási főmérnök, Homlok Zrt.
19:30-tól	Pohárköszöntő Gálavacsora

2021. szeptember 23. (csütörtök)

07:00 – 9:00	Reggeli (szállással rendelkezők részére)
09:30 – 13:15	Plenáris ülés Levezető elnök: Lukács György pályavasúti területi igazgató, MÁV Zrt.
09:30 – 09:55	<i>NOBO, DEBO</i> – Juhász Erika projektvezető RailCert Hungary
9:55 – 10:20	<i>A magyarországi vasúti infrastruktúra középtávú fejlesztése</i> – Nyiszter Tamás beruházási vezérigazgató-helyettes, MÁV Zrt.
10:20 – 10:45	<i>ProRIS-H biztosítóberendezés</i> – Tóth Péter biztosítóberendezési főmérnök, Prolan Irányítás-technikai Zrt.
10:45 – 11:15	Kávészünet
11:15 – 11:40	<i>Közös utakon, járműfejlesztés a VOLÁNBUSZ Zrt-nél</i> – Nagy Attila József üzemeltetési főigazgató, Volánbusz Zrt.
11:40 – 12:05	<i>Távolsági személyszállítás fejlesztési lehetőségei a világjárvány után</i> – Dr. Kormányos László vezérigazgató-helyettes, MÁV-Start Zrt.
12:05 – 12:15	Zárszó – Csilléry Béla elnök, KTE Vas megyei Területi Szervezet
12:15 – 14:00	Ebéd

A Szervező Bizottság a programváltoztatás jogát fenntartja!

Tisztelt Hölgyem/Uram!

A KTE konferenciák sorában mindig is nagy érdeklődésre tartott számot a Közlekedésfejlesztési és beruházási konferencia. Immáron hagyománnyá vált, hogy a konferenciák záró napján meghirdetésre kerül a következő évi rendezvény időpontja.

Ez a XXI. konferencia esetében is így történt, tehát már jó előre be lehetett jegyezni a naptárba ezt az időpontot, azonban a COVID-19 vírus közbeszólt és áthúzta a terveinket. Tavaly nyáron még reménykedtünk, hogy a XXI. konferencia 2020. őszén megtartható lesz, de nem sikerült. A tapasztalatok, igények alapján a konferenciát jelenléttel, személyes találkozásokkal szeretnénk volna megszervezni.

Erre most nyílt lehetőség, és reményeink szerint az érdeklők is nagyon várták. Talán igazolja is ezt a jelentkezők magas száma. Visszatekintve a sorozatra, a kezdetektől többször is megújultunk, de mindig is Bükfürdő adott helyszínt a rendezvénynek. Most is, immár második alkalommal a Caramell Hotelbe várjuk kedves vendégeinket, de szállást a jól megszokott Greenfield hotelben is biztosítunk.

Megújultunk a tekintetben is, hogy konferencia kiadványunk – amelyben szeretnénk ízelítőt adni az elhangzó előadásokból – digitális formában lesz elérhető. Az előadások vetített anyagai a konferenciát követően a KTE honlapján is elérhetőek lesznek.

A Magyar Mérnöki Kamarával való együttműködésnek köszönhetően az idén is lehetőség lesz részt venni a Mérnöki Kamarai továbbképzésen, melyre már szintén nagy érdeklődés mutatkozik – nemcsak a konferenciárésztvevők körében, de önállóan meghirdetett programként is.

Ezúton is köszönetünket fejezzük ki a konferencia előadóinak, kiállítóinak és támogatóinak.

Fogadják szeretettel e kiadványunkat digitális formában, érezzék jól magukat Bükfürdön, használják ki a személyes találkozás lehetőségét, melyre igyekeztünk a program összeállításakor megfelelő időt is biztosítani.

Szombathely, 2021. szeptember

A Szervező Bizottság nevében:



Stangl Imre
a KTE Vas Megyei Területi
Szervezet titkára



Csilléry Béla
a KTE Vas Megyei Területi
Szervezet elnöke



Integráció és fejlődés a közösségi közlekedésben

A közlekedési rendszer működtetése, összehangolása és fejlesztése kormányzati ciklusokon átívelő, nemzeti ügy. A közlekedés a szűken vett iparágnál sokkal szélesebb és mélyebb szerepet tölt be a társadalomban, az emberek mindennapi életében.

A közlekedésben rendszeres időközönként jelentkező kihívásoknak kizárólag egy korszerű, jól szervezett közlekedési rendszerrel, valamint a szabályozó, megrendelő és tulajdonosi feladatokat hatékonyan ellátó kormányzati szerepvállalással lehet megfelelni. E célok elérése érdekében 2010-ben megkezdődtek a MÁV-csoport, valamint a teljes magyar vasúti rendszer működőképességének stabilizálásához szükséges konszolidációs intézkedések. Ennek eredményeként a MÁV csoportot (VOLÁNBUSZ Zrt. és a VOLÁN Buszpark Kft. nélkül) terhelő, közel 300 milliárd forintos adósságállományt 2021. július 31-re 22,5 milliárd forintra csökkentettük, a közel 50 vállalatból álló nemzeti vasútvállalatot pedig átlátható működési keretek között, fenntartható finanszírozási pályára állítottuk.

Ezzel egyidejűleg – több évtizedes hiányt pótolva – az Országgyűlés által 2012-ben elfogadott személyszállítási szolgáltatásokról szóló törvény a közösségi közlekedés egységes szabályozási és irányítási kereteinek kialakításával megteremtette a korszerű, európai közlekedési rendszer működési feltételeit.

Az állami tulajdonú közlekedési szolgáltató társaságok összehangolt, egységes közlekedésszakmai működtetésének és közös stratégiai irányításának hosszú távú erősítése érdekében több lépésben ésszerű szervezeti átalakításokat hajtottunk végre. Az integrációs folyamat eredményeként az országosan működő Volánbusz Zrt. 2021. januárjától a MÁV Csoport tagjává vált. A MÁV-Volán Csoport közös irányítása új szintre emeli a közösségi közlekedés szervezését: elősegíti az egységes és összehangolt autóbuszos és vasúti menetrend kialakítását, hozzájárul a vasúti ráhordó hálózatok és csatlakozások fejlesztéséhez, a jegy- és tarifaközösség létrehozásához. Az egységes működést biztosító vállalatirányítási rendszer által az állam megrendelői, szabályozói és tulajdonosi szerepkörében megfogalmazott elvárások hatékonyabban teljesíthetők.

A szükséges jogszabályok megalkotása és a hatékonyabb működést biztosító szervezeti átalakítások mellett a kormány jelentős erőforrásokat mozgósított a kötött pályás infrastruktúra fejlesztése érdekében is. 2010 óta mintegy 1700 milliárd forint európai uniós és állami forrásból közel 1100 km vasúti pálya újult meg. A pálya fejlesztésekkel érintett 150 állomáson túl további 50 vasútállomás és pályaudvar rekonstrukciója indult el, a fejpályaudvarok, a Keleti és a Nyugati Pályaudvar fejlesztésével párhuzamosan.

Fontosnak tartjuk, hogy az utasok színvonalas kiszolgálása érdekében a MÁV-Volán Csoport vonzó, modern, akadálymentes járműállománnyal rendelkezzen. 2010 óta több mint 115 motorvonat és 57 IC+ kocsi került forgalomba, illetve számos további van gyártás alatt. Az autóbuszos közlekedésben elindított járműcsere program keretében pedig az elmúlt években több mint 1300 új vagy újszerű autóbuszt adtak át országszerte.

Meggyőződésem, hogy az állami közlekedési vállalatok járműfiatalítási programjának elmúlt időszakban elért látványos eredménye az integráció sikerességének kézzelfogható jele is egyben. A minőségi cserék legfőbb haszonélvezői pedig az utasok, akik számára fontos feltétel, hogy modern, kényelmes, a mindennapi életüket megkönnyítő, igényeiket kielégítő közlekedési eszközökkel utazhassanak.

A MÁV-Volán Csoport rugalmasan alkalmazkodott a megváltozott körülményekhez és sikeresen kezelte a világjárvánnyal összefüggő kihívásokat is. A 2020 nyarán bevezetett ideiglenes járványügyi menetrenddel és a szükséges védelmi intézkedésekkel a teljes járványügyi veszélyhelyzet alatt biztosított volt a közszolgáltatások folyamatos, zavartalan ellátása.

A kormány a MÁV-Volán csoporttal karöltve folyamatosan azon dolgozik, hogy az ország vérkeringése tovább erősödjön, a közlekedési infrastruktúra minél magasabb színvonalon szolgálja ki az utasok igényeit. A közösségi közlekedés átfogó korszerűsítése érdekében több mint egy évtizede megkezdett munka eredményei immár a mindennapjainkban is érezhetőek.

Hatalmas munka van mögöttünk, és még több áll előttünk, hiszen a közlekedésfejlesztés sosem tekinthető befejezettnek. E munka folytatása közös feladatunk és közös felelősségünk.



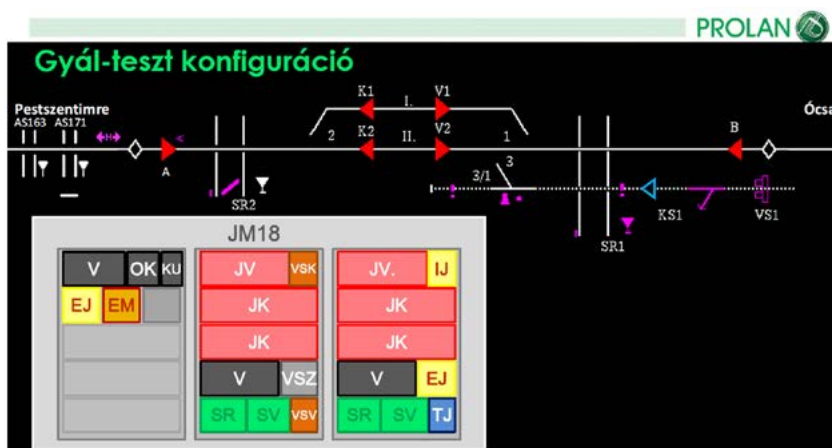
ProRIS-H, a Prolan Zrt. állomási biztosítóberendezése

A Prolan Zrt. 2017-ben kezdte el a ProRIS típusú biztosítóberendezési család – a ProRIS-H hibrid és a ProRIS-E elektronikus biztosítóberendezés – fejlesztését. Első lépcsőként a ProRIS-H hibrid (jelfogós és elektronikus logikájú rendszer) megalkotását céloztuk meg. A fejlesztés alapját a MÁV Zrt. tulajdonát képező, de a Prolan Zrt.-vel együttesen kidolgozott feltéttfüzet („Feltéttfüzet a hibrid állomási biztosítóberendezés létesítéséhez”) képezte. A dokumentum mind a MÁV Zrt. TEBI, mind az ITM Vasúti Hatósági Főosztály jóváhagyásával rendelkezik.

A berendezés kezelő- és visszajelentő felülete (EMU) a MÁV, a GySEV és a MÁV-HÉV hálózatán bevált és százas nagyságrendben alkalmazott Elpult-rendszer alapján, azzal megegyező szimbólumkészlettel készült annak érdekében, hogy a Prolan Zrt. által gyártott távezérlő központokba (Elpult, AKF) könnyen integrálható legyen. Már a ProRIS-H rendszerben is számos egyedi biztonsági funkció (pl. hívójelzés, váltók egyedi lezárása) elektronikusan, a Prolan Zrt. által fejlesztett ProSigma-B biztonsági platform felhasználásával valósul meg. A vágányúti logikát nyomvonal-elves jelfogós alrendszer (JM18) valósítja meg, ahol az egyes vasúti objektumokhoz (jelző, váltó, sorompó stb.) egy-egy, egy vagy több kártyát tartalmazó modul tartozik. A kártyák és a modulok kialakítása olyan, hogy az adott állomáson megkövetelt funkcionalitásnak megfelelően rugalmasan tervezhetők: pl. a jelzőmoduloknál a hagyományos, 75 Hz-es jelfeladás hiánya, vagy a váltómodulnál a vágányúti funkciók elmaradása esetén bizonyos kártyákat nem szükséges beépíteni. A modulokat az állomás topológiája, a nyomvonal-elves technika szerint – a Domino70 berendezéshez hasonlóan – nyomkábelek kötik össze. A ProRIS-H a fejlesztési cél szerint vonatvágányutas biztosítóberendezés, azonban a tervezés során előkészítettük a tolatóvágányúti funkcionalitás integrációját is.

Azért, hogy a gyártó a biztosítóberendezési fejlesztés MSZ EN5012x szabvány szerinti adminisztrációjának hosszú időtartama alatt is üzemi tapasztalatot szerezhessen, a MÁV Zrt. és a Prolan Zrt. közötti megállapodás értelmében a biztosítóberendezés éles üzemi próbáihoz az üzemeltető rendelkezésre bocsátotta Gyál állomást; itt 2020. augusztusában üzembe helyeztük az első ProRIS-H berendezésünket. A rendszer jelzőberendezésként történő üzembe helyezése azt jelenti, hogy minden működés már e fázisban a biztosítóberendezés biztonságával, de a forgalom lebonyolítása jogilag az érvényben levő forgalmi és üzemeltetési szabályok szerint (jelzőberendezési szinten) valósul meg.

A Prolan Zrt. a Pro RIS-H generikus biztonsági ügyének (BÜGy) lezárását 2021. őszére, a Gyál specifikus BÜGy zárását 2021. év végére tervezi. Az AsBo és DeBo eljárások a Certuniv Kft. közreműködésével folyamatban vannak. A Prolan Zrt. ütemezése szerint Gyál állomás ProRIS-H 2022 első negyedében rendelkezni fog az Üzemeltető, a Tanúsító és a Hatóság üzembe helyezésre vonatkozó engedélyeivel, így biztosítóberendezésként üzembe helyezhető.





A magyarországi vasúti infrastruktúra középtávú fejlesztése

I. A magyarországi vasúti infrastruktúra rövid ismertetése:

Az uniós forrásból fejlesztett rövid szakaszok kivételével az *infrastruktúra* (pálya, felsővezeték, biztosító-berendezések és távközlési rendszerek) 30-50 éves, ezért egyre gyakoribbak a többórás késéseket okozó üzemzavarok.

A vonalak 45%-a sebességhatárolással érintett, az *átlagsebességek alacsonyok* (pl. Budapest és a megyei jogú városok közötti IC-k átlagsebessége 85 km/h).

A hálózat 41%-át kitevő *villamosított szakaszok* a személyszállítás 83,2%-a és az áru fuvarozás 90%-a zajlik.

A közel 1200 állomás és megállóhely közül alig 300 napi utasszáma haladja meg a 100-at, és csak 130 helyen éri el a napi 1000 főt. Több utasforgalmi szempontból indokolt helyszínen nincs megállóhely.

Az állomások és megállók zömében *korszerűtlenek, mind a szolgáltatási minőséget* (pl. utastájékoztatás, P+R, B+R), *az akadálymentességet, mind az épületek energetikai, épületszerkezeti és funkcionális jellemzőit figyelembe véve.*

II. A magyarországi vasúti infrastruktúra jövőképe:

A magyar közlekedéspolitikai jövőképe, hogy 2030-ra a vasút legyen:

- Hatékony pályahálózatú, amely:
 - a TEN-T törzshálózat legforgalmasabb szakaszain átjárható,
 - a főváros és agglomerációjának életébe integrálódó,
 - a fő társadalmi-gazdasági kihívásokra reagáló, illetve
 - biztonságos és üzembiztos.
- Szolgáltatás-központú, azaz:
 - Utasbarát:
 - Az állomások, a járművek minőségének javításával, utas-tájékoztatással, az „utasokért vagyunk” szemlélet érvényesülésével, és az utasok egyéb igényeinek figyelembe vételével vonzó vasúti környezetet kínál.
 - A jelentős forgalmi igények kiszolgálásának javításával, késések mérséklésével, többi közlekedési móddal való jobb kapcsolattal (intermodalitás) jobb eljutási idejű és megbízhatóságú.



1. ábra: A távolsági alaphálózat paraméterei 2025-ben

A magyarországi vasúti infrastruktúra középtávú fejlesztése

- Versenyképes és szegmensekre szabott díjak.
- A meghatározó árufuvarozási, logisztikai igényekhez alkalmazkodó.
- Fenntartható:
 - A vasúti szolgáltatás-nyújtáshoz szükséges infrastruktúra és eszközállomány hosszú-távú fenntartásának biztosításával, költség-hatékonyságának javításával műszaki-pénzügyi szempontból.
 - Az energiatakarékossággal, a klímaváltozáshoz alkalmazkodással, a vasúti közlekedés szerepének megtartásával, egyes szegmensekben növelésével (elővárosi személyszállítás, kombinált árufuvarozás) környezeti szempontból.

III. A vasútstratégiai célok az alábbiak:

- A helyközi buszokkal és helyi közlekedéssel jobban összehangolt vasúti menetrend és tarifa.
- A menetrendszerűség 87%-ról 95%-ra történő javítása.
- A fővárosi és vidéki nagyvárosi agglomerációban az utasszám növekedjen.
- Vonzó, modern, színvonalas, akadálymentes, a mai funkcionális és technológiai igényekhez igazodó állomások és jármű-állomány
 - A járműállomány átlagéletkora 25 év alá csökkenjen.
 - A személyszállító járművek üzemképessége meghaladja a 90%-ot
- A vasúton szállított áru évi 52 millió tonnáról évi 60 millió tonnára nőjön, ezzel mintegy évi 500 ezer kamion kiváltva.
- A TEN-T törzshálózat legforgalmasabb szakaszain a pályára engedélyezett sebesség legalább 100 km/h és a tengelyterhelés 225 kN legyen.

IV. Jelenleg zajló főbb vasútiinfrastruktúrát érintő projektek:

- Vasútépítő nagygépek beszerzése
- Pályafejlesztések:
 - 100a. sz. vasútvonal Vecsés – Üllő és Üllő – Monor közötti szakaszának felújítása(MÁV Zrt. saját projekt)
 - 1. sz. vasútvonal Budapest – Hegyeshalom tervezett fejlesztései(NIF Zrt.közreműködésével megvalósuló projekt – CEF-es költségvetés)
 - 136. számú Szeged – Rőszke – Oh vasútvonal fejlesztése (MÁV Zrt. saját projekt – hazai költségvetés)
 - Európai uniós támogatás felhasználásával megvalósuló hazai és nemzetközi korridorokat érintő fejlesztések (80a, 40a, 100, 101, vasútvonalak) (NIF Zrt.)
 - Budapest-Belgrád vasútvonal magyarországi szakasza (MÁV Zrt., saját projekt)
- Állomásfejlesztések:
 - Nyugati pályaudvar felvételi épület tető és a homlokzati üvegfalak felújítása és állagmegóvása (MÁV Zrt. saját projekt),
 - Keleti utascentrum (MÁV Zrt. saját projekt),
 - 50 megújuló állomás (MÁV Zrt. saját projekt),
 - Magyar Falu Program keretében vasútállomások rekonstrukciója (MÁV Zrt. saját projekt – hazai költségvetés).
 - P+R, B+R létesítése (MÁV Zrt., BFK Zrt.)
- Új infrastruktúra-fejlesztések előkészítése:
 - 2021-27 időszak Európai Unió támogatásból megvalósuló projektek előkészítése (NIF Zrt., BFK Zrt.)
 - VO projekt, (HUNGRAIL)
 - Észak- és Dél-Balaton állomásépületek rekonstrukciója (NIF Zrt)
 - IMCS projektek előkészítése (NIF Zrt.)
 - Tatabánya állomás új felüljáró tervezése (MÁV Zrt.)

A NoBo és DeBo megfelelőségértékelés gyakorlata: múlt, jelen és jövő – Profitálás a tapasztaltakból

Bevezetés

Az Európai Unió az átjárhatósági követelmények rendszerét egységes uniós belüli szabályozással teremtette meg a 96/48/EK, majd a módosítások és a 2008/57/EK Irányelv létrehozásával. Az elmúlt években újabb változások léptek életbe a vasúti rendszer Európai Unió belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló, az Európai Parlament és Tanács (EU) 2016/797 Irányelv (2016. május 11.), továbbá egyéb végrehajtási rendeletek bevezetésével, mindezek felül a 4. Vasúti Csomag megjelenése is feladatokat ró a piaci szereplőkre.



Elmúlt időszak jelentős változásai

A 2016. május 11-től 2020. június 16-áig (ténylegesen a koronavírus világjárvány miatt 2020. október 31-ig) tartó átmeneti időszak végével a 2008/57/EK irányelv hatályát veszítette, azonban az „új” irányelv bevezetésével az alapelvek nem változtak. Mindazonáltal néhány meghatározó változást eszközöltek az (EU) 2016/797 Irányelv bevezetésével:

- Megjelent a vasút-villamos (jármű) fogalma → nemzeti hatáskörben történik a szabályozás.
- Bővült az Ügynökség (European Union Agency for Railways) feladatköre:
 - ÁME-k kidolgozása, módosítása;
 - eljárás lefolytatása rendszerelem meg nem felelése esetén;
 - nyilvántartások vezetése;
 - ERTMS Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer kezelése.
- Kidolgozásra került a mentesülésre irányuló kérelem (derogáció) benyújtásáról szóló folyamata: a tagállamok engedélyezhetik a Kérelmező számára, amelyről a tagállam tájékoztatja a Bizottságot (2020/424/EU Végrehajtási Rendelete alapján).

Továbbá olyan pályamenti ellenőrző-irányító és jelző alrendszerek esetében, amelyek az ETCS és/vagy a GSM-R berendezéseit is magukban foglalják, az Ügynökség biztosítja az ERTMS harmonizált végrehajtását az Unióban. Ez több szempontból érinti a piaci szereplőket, ugyanis példaként már az Ajánlati felhívás kiírása előtt az Ügynökség ellenőrzi az átjárhatóságot, valamint ezzel együtt a jóváhagyást is kérelmezni kell, amelynek a kérelmét a nemzeti hatóságnak is véleményeznie szükséges.

Megfelelőségértékelés jelenlegi gyakorlata a változások figyelembevételével

Az értékelések során négy strukturális alrendszert különböztetünk meg:

- Infrastruktúra (INF)
- Energia (ENE)
- Ellenőrző-irányító és jelző (CCS)
 - Pályamenti (CCT)
 - Fedélzeti (CCO)
- Gördülőállomány

A szabályozások értelmében a vasúti rendszert alkotó strukturális alrendszerek használatbavétele csak akkor lehetséges, ha tervezésük, kivitelezésük és létesítésük során a vonatkozó alapvető követelmények megfelelősége biztosított az üzembehelyezéskor hatályos előírásoknak megfelelően.

A „kölcsönös átjárhatóság” lehetővé teszi, hogy az Európai Unió belüli működő vasúttársaságok járművei akadálytalanul és biztonságosan vegyék igénybe a vasúthálózatokat, valamint azok létesítményeit, rendszerelemeit és berendezéseit.

Az európai uniós jogszabályok hazai jogszabályokba történő átültetését követően a 289/2012. (X.11.) Korm. rendelet előírja a megfelelőségértékelő szervezetek tevékenységéről szóló törvény szerint kijelölt szervezet tanúsítását mint az engedély iránti kérelemhez kötelezően csatolandó dokumentumot.

A NoBo és DeBo megfelelőségértékelés gyakorlata: múlt, jelen és jövő – Profitálás a tapasztaltakból

NoBo – Bejelentett Szervezet	DeBo – Kijelölt Szervezet
Átjárhatósági követelmények teljesülése Átjárhatósági Műszaki Előírások (ÁME-k)	Nemzeti követelmények teljesülése - OVSZ I. (103/2003. (XII.27.) GKM rendelet) - OVSZ II. (18/1998. (VII.3.) KHVM rendelet)
Csak uniós vasúti rendszer részeit tanúsíthatja (országos közforgalmú vasút)	Minden hazai vasút (országos, közforgalmú vasút, iparvágány, városi vasút stb.)

A hitelesítési eljárások folyamatát, továbbá az eljárásban részt vevő szereplők feladatait a 2010/713/EU Határozat írja elő, ahol különböző, Kérelmező által választott modulok alapján kerül lefolytatásra a Bejelentett/Kijelölt Szervezet által a kérelmezett eljárás. A választott és alkalmazható modulok vagy modulokkombinációk az érintett alrendszerrel függenek, azon belül pedig az alkalmazott ÁME-ktől. Mindezeket túlmenően a modulok számos paramétert határoznak meg:

- benyújtandó dokumentumok tartalmát:
 - kérelem,
 - műszaki dokumentáció,
 - eljárások,
 - minőségirányítási rendszer dokumentumai;
- EK-Hitelesítés folyamatát;
- gyártói intézkedéseket;
- elvégzendő vizsgálatokat, azok módját, szereplőit;
- szervezet által kiadandó dokumentumokat;
- meghatalmazott képviselő jogkörét.

Itt hívjuk fel a figyelmet arra, hogy a 2021. május 31-éig tartó átmeneti időszak lezárásával számtalan további feladat vár a hazai piaci szereplőkre, különös tekintettel arra az energia-alrendszer érintő követelményre, amely szerint EK-megfelelőségi nyilatkozattal vagy EK-alkalmazhatósági nyilatkozattal szükséges rendelkeznie az átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket tartalmazó alrendszernek (itt: felsővezeték). Ennek hiányában – az időszakot követően – már nem állítható ki EK-hitelesítési tanúsítvány az energia-alrendszer hitelesítési eljárása során.

A változások egyik fontos kihatása, hogy a saját célú vasúti pályahálózatok vasúti építményeinek használatbavételi (és továbbhasználati) engedélyezése során a 2020. december 31. után indult eljárásokban is igazolni kell az egyéb műszaki szempontokra a megfelelőségértékelő szervezetek tevékenységéről szóló törvény szerint kijelölt szervezet tanúsításának megtörténtét.

Érdemes megjegyeznünk, hogy az elmúlt években hatályba lépett szabályozások és azok magyar jogrendbe történő átültetései meghatározzák a Kérelmező személyét, amely jelentősen befolyásolhatja a hitelesítési eljárás lefolytatását. A Kérelmező személye az alábbi két típus szerint változhat:

- rendszerelem és jármű alrendszer tekintetében: a rendszerelem vagy a vasúti jármű gyártója, a Vtv. 2. § 5. pont 5.8. alpontja szerinti vasúti társaság, a vasúti jármű tulajdonosa, üzembentartója, vagy azok meghatalmazott képviselője;
- további alrendszerek tekintetében: a Vtv. 2. § 5. pont 5.8. alpontja szerinti vasúti társaság vagy azok meghatalmazott képviselője.

A megoldandó feladatok között szerepel a 413/2020. (VIII.30.) Korm. rendelet és a 2010/713/EU Határozat által bevezetett fogalom, a rendszerintegráció, amelynek hazai megvalósulási gyakorlata még folyamatban van.

Profitálás a tapasztalatokból

Az elmúlt évek tapasztalatai biztos alapot nyújtanak a jövőben azoknak a piaci szereplők számára, akik szoros kapcsolatba kerültek a megfelelőségértékelési eljárásokkal, hazai szervezetekkel. Megbízó, Tervező, Vállalkozó, Mérnök, Üzemeltető és Tanúsító kölcsönös együttműködése és kitartó, közös munkájavezetett oda, hogy a hitelesítési eljárások

A NoBo és DeBo megfelelőségértékelés gyakorlata: múlt, jelen és jövő – Profitálás a tapasztaltakból

jelentőségét – műszaki és gazdasági szempontból is – minden szereplő belátása.

A szigorúan szabályozott megfelelőségértékelési eljárások lefolytatása számos előnnyel járhat valamennyi piaci szereplő számára, ezek közül kiemelten fontosnak tartjuk:

- Nemmegfelelőségek és hiányosságok időben történő feltárása, akár az engedélyezési tervfázis során, ahol már a kezdetekben elkerülhetőek és megoldhatók az induló projektek esetleges szakmai hibái.
- A Tanúsítóval történő folyamatos együttműködéssel biztosítható a projektek költségeinek és bármely engedélyezési eljárási idejének csökkentése, valamint sikeres zárásuk, a használatbavételi engedélyek megszerzése.
- A Tanúsító folyamatos részvételével kizárhatóak az esetlegesen hibásan megvalósuló elemek javítási költségeinek a terhe. A felmerülő többletkiadásokhoz viszonyítva a tanúsításra fordított összegek elenyészőek.
- Vasúti közlekedés hozzáférhetőségének, azaz az akadálymentesség teljes körű biztosítása és megvalósulása.
- Biztos és folyamatos szakmai visszajelzés a tervezéstől a kivitelezésen át egészen a létesítmények megvalósulásáig.
- Garantált minőség, vasútbiztonság és átjárhatóság.

Összegzés

Megfelelőségértékelési tevékenységünkkel a követelmények független értékelése mellett tettük le névjegyünket, elhivatottak vagyunk a vasúti közlekedésben megteremteni az esélyegyenlőséget és biztonságot azáltal, hogy szigorúan megköveteljük és betartatjuk a vasúti projektek összes szereplőjével a jogszabályi előírásokat és a megfogalmazott ajánlásokat. Feladatunk a tervezési szakasznál kezdődik, lefedi a teljes megvalósulási vagy gyártási időszakot, és egészen a vasúti építmények üzembehelyezéséig, használatbavételéig vagy rendszerelemek forgalomba hozataláig tart. Munkánkat a folyamatosan változó jogszabályi környezet teljes körű ismeretében, dinamikusan és kiszámíthatóan végezzük. A vasúti beruházások jogszabályi előírások szerinti megfelelőségértékelés mindenre kiterjedő és időben történő teljesítésére, valamint minőségi megvalósítására a RailCert Hungary Kft. a garancia.

Közös úton a MÁV-Volán-csoport



A közúti személyszállítási közszolgáltatás fejlesztésének folyamatában ma egy éve született meg az a stratégiai döntés, amelynek értelmében a Volánbusz tulajdonosi joggyakorlása átkerült a MÁV-hoz. A folyamat következő lépéseként, idén januárban a Volánbusz és a Volán Buszpark a MÁV tulajdonába került. A magyarországi közösségi közlekedés két meghatározó szereplője immár egy éve közös úton jár. A MÁV-Volán-csoport célja, hogy hosszú távon megteremtse az egységes és összehangolt autóbuszos és vasúti menetrend kialakításához, a vasúti ráhordó hálózatok és menetrendi csatlakozások létrehozásához és fejlesztéséhez, valamint az egységes jegy- és tarifarendszer, utastájékoztató és arculat kialakításához szükséges feltételeket.

Magyarország legnagyobb közösségi közlekedési szolgáltató cégcsoportja jött létre a MÁV-Volán-csoport megalakulásával, amely közel 57 ezer dolgozójával egyben az ország egyik legnagyobb foglalkoztatója.

Az elmúlt egy évben számos közös fejlesztés valósult meg a MÁV-Volán-csoportnál, mely a közösségi közlekedést választó utasok számára jobb és átláthatóbb szolgálatot, egyszerűbb és gyorsabb átszállási lehetőségeket és utazási feltételeket biztosít. A MÁV és a Volánbusz közös irányításának, valamint az elmúlt egy év menetrend-fejlesztéseinek köszönhetően több térségben is összehangolt vasúti és buszos csatlakozások jöttek létre, melyek javítják a közösségi közlekedési rendszer versenyképességét.

Az egységes irányítási struktúra megteremtésével megvalósul azon kormányzati szándék, hogy *a jövőben az ország valamennyi településén javuljon a közösségi közlekedési közszolgáltatás és a vidéki lakosok mobilitásának biztosítása, továbbá mindez hozzájárul ahhoz, hogy a városi és agglomerációs forgalom a környezetkímélő közösségi közlekedésre terelődjön át*, ezzel is hozzájárulva a károsanyag-kibocsátás jelentős mértékű csökkentéséhez és az élhetőbb, zöldebb környezethez.

A MÁV-Volán-csoport célja *2050-ig a klímasemlegesség* elérése, ennek érdekében a vállalatcsoport kidolgozta fenntarthatósági célkitűzéseit. A zöldstratégiai célok között kiemelt jelentőségű többek között a közlekedési szolgáltatók károsanyag-kibocsátásának csökkentése, a zöld digitalizáció, a hulladékok környezeti terhelésének csökkentése, valamint a környezetbarát, fenntartható vállalati működés kialakítása.

A MÁV-START és a Volánbusz fenntarthatósági célkitűzései támogatják és népszerűsítik az alternatív közlekedési lehetőségeket, amelyek hozzájárulnak környezetünk megővéséhez. A MÁV és a Volánbusz közötti stratégiai együttműködés kiemelt célja a városi, elővárosi, országos és regionális közösségi közlekedés fejlesztése, a szolgáltatások összekapcsolása, egy 21. századi közösségi közlekedési platform létrehozása.

Egyre nő azoknak a vasúti és autóbuszos vonalaknak, vonalszakaszoknak a száma, amelyeket autóbuszbérlettel, illetve vasúti bérlettel egyaránt igénybe vehetnek az utasok. A lista folyamatos bővítése és a további fejlesztések révén *a tervek szerint 2022-től egy bérlettel vagy jeggyel lehet majd utazni bármelyik államilag finanszírozott közösségi közlekedési eszközön.*

Közös úton a MÁV-Volán-csoport

A szolgáltatásfejlesztés mellett a MÁV-Volán-csoport járműparkja is folyamatosan újul meg.

A MÁV és a Volánbusz egységes stratégiai irányításának köszönhetően egyre több területen profitálhatnak az utasok a közlekedési szolgáltatók szoros együttműködéséből. Az irányítási struktúra változása nem csak az utasok számára jelent változást, de kiemelt hangsúlyt kap a közlekedési szakmában dolgozók szociális biztonságának és megbecsülésének további erősítése, a munkahelyek megőrzése, illetve a közlekedésben dolgozók hivatásának és életpályamodelljének versenyképessé és vonzóvá tétele is.

A MÁV-Volán-csoport továbbra is azon dolgozik, hogy a közösségi közlekedés versenyképes alternatívát nyújtson az utasok számára, és az ország vasúti és közúti hálózatán egységes, kiszámítható, jó minőségű szolgáltatást tudjon kínálni.

A MÁV-Volán-csoport közös oldala itt érhető el: www.menetrendben.hu



Vasúti pályás szaktanfolyami képzések,
továbbképzések

Hatósági forgalmi alapképzések, vizsgák,
időszakos oktatások lebonyolítása



www.gleisbild.hu



A távolsági személyszállítás fejlesztési lehetőségei a világjárvány után

A pandémia idején a távolsági személyforgalom sokkal nagyobb mértékben esett vissza, mint az elővárosi és a regionális szegmensben, 2020 márciusa és decembere között közel 50%-kal utaztak kevesebben belföldön 100 kilométer feletti távolságra, mint egy évvel korábban. (Jelen előadásnak nem témája a nemzetközi forgalom, ezért csupán megemlíjtük, hogy az csaknem 90%-kal zuhant vissza, noha 2010 és 2019 között mintegy 45%-kal növekedett.) Azonban utasaink mintegy 80%-a idén nyáron már visszatért a vasútra, különösen azon viszonylatokon, ahol az elmúlt években szolgáltatásfejlesztéseket hajtottunk végre, így a Balaton mentén, illetve többek közt a 20-as, 30-as, 80-as vasútvonalon.

Az is szemmel látható ugyanakkor, hogy utasaink körében a relatív zsúfoltság fogalma a járvány következtében megváltozott, már egy 70-80%-os telítettségű kocsit is túlterheltnak érznek. Ezért mind járványügyi-higiéniai megfontolásból, mind az utasok komfortérzete miatt fontos az egyre nagyobb kapacitás biztosítása, amelynek viszont jelentős költségei vannak. Emellett távolsági utasaink megtartása érdekében és különösen új utasok megnyeréséhez elengedhetetlen az eljutási idők további csökkentése, a késések mérséklése, átszállási kapcsolatok megbízhatóságának növelése (átszállásmenedzsment) és a fedélzeti szolgáltatási színvonal folyamatos emelése is.

A MÁV-START célja, hogy 2030-ra a belföldi és a nemzetközi távolsági közlekedésben egyaránt a vasút válhasson a legfontosabb közlekedési eszközzé, ezzel elősegítve az utasok mobilitását fenntartható, zöld módon, a lehető legmagasabb színvonalon, kiszámíthatóan és megfizethető áron. Valamennyi belföldi fővonalon legalább óránként közlekedjenek távolsági járatok az utasigényeknek leginkább megfelelő struktúrában, egyenszilárd szolgáltatási szintekkel, és olyan kiegészítő szolgáltatásokat nyújtva, amelyek a MÁV-START versenyképességét növelni tudják, és más közlekedési módokon nem érhetők el (pl. fedélzeti vendéglátás, magasabb osztálykategóriák, kerékpárszállítás, családbarát utazás, esélyegyenlőség stb.).

A menetidők, eljutási idők csökkentése

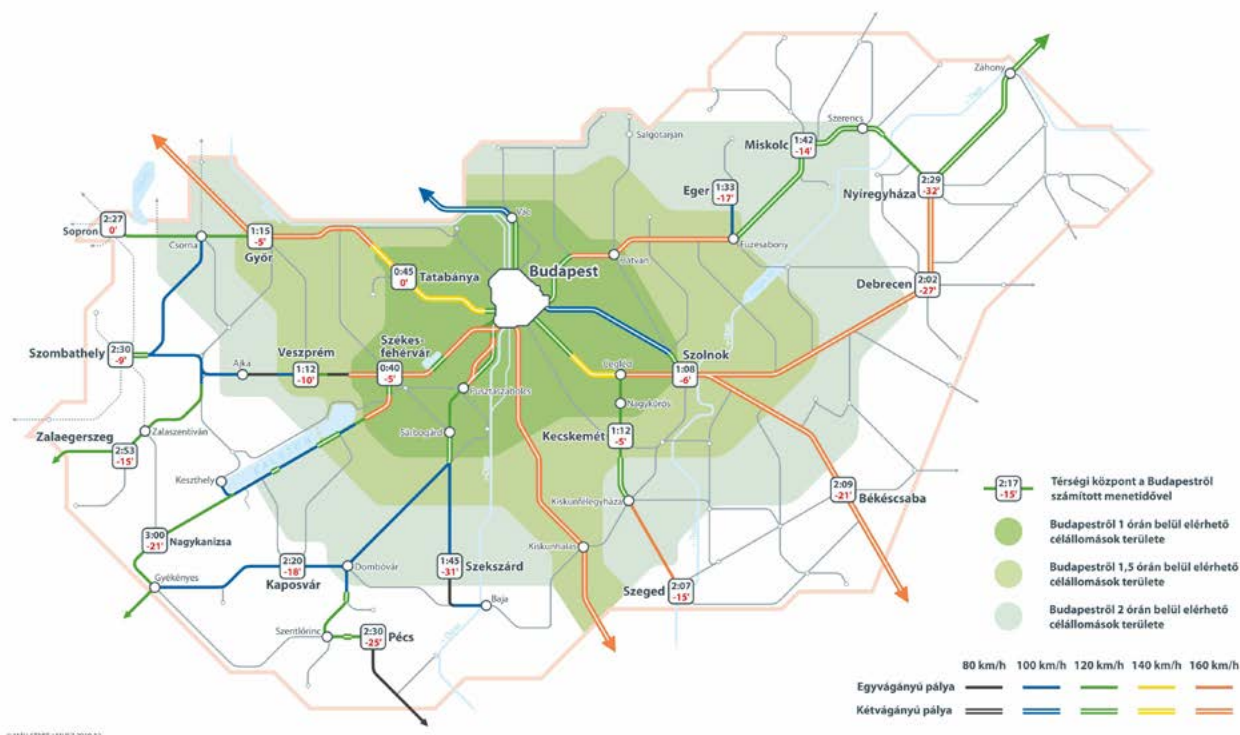
A Budapestről a nagyvárosokba irányuló menetidők számos megyeszékhely esetében a legutóbbi évekig versenyképesek voltak, azonban a gyarapodó autópálya-hálózat miatt egyre több útirány relatív versenyhátrányba kerül. Legalább óránként vagy még sűrűbben és kedvező menetidővel közelíthető meg a fővárosból Győr, Tatabánya, Székesfehérvár, Szombathely, Veszprém, Szolnok, Debrecen, Nyíregyháza, Kecskemét, Szeged, Békéscsaba, Eger, Miskolc, illetve a Balaton déli partja. Ritkábban és a közúti eljutásnál kedvezőtlenebbül, de közvetlen IC vonattal elérhető Pécs, Zalaegerszeg, Kaposvár, a Balaton északi partja. Csak átszállással, részben dízelvontatással érhető el Salgótarján és Szekszárd. Hódmezővásárhely távolsági kapcsolatait ösztöli a tram-train is segíti. Az utasok gyorsaságérzete akkor van meg, ha az IC-vonatok minimum 90 km/h-t meghaladó átlagsebességgel közlekednek.

Az eljutási időket és a módválasztást nagyban befolyásolja viszont, hogy sok távolsági utas nem IC-megállóhelyekre, továbbá a vasútállomásoktól távoli településrészekbe utazik; hiába magas színvonalú tehát egy útvonal 90-95%-án a szolgáltatás, ha az utolsó 5-10% gyenge vagy megoldatlan. Országszerte a vasúti törzshálózathoz hangolt regionális ráhordó vasúti közlekedés, közösségi közlekedés, intermodális és mini-intermodális csomópontok, egyjegy rendszerek, B+R és P+R parkolókkialakításának folytatása tovább emelheti a távolsági hálózat versenyképességét. A vasútállomás megközelítésének támogatása érdekében törekedni kell együttműködésre helyi közösségi közlekedési társaságokkal, járműmegosztó szolgáltatókkal.

Utasszám-gyarapodáshoz vezetett az órás IC-ütem bevezetése a 20/25-ös, 80/90-es vonalakon. A fővárosból a Balatonhoz vezető vasútvonalak teljes felújításával, illetve villamosításával Budapestről és Kelet-Magyarországról minden korábbinál rövidebb menetidővel és magasabb komforttal lehet a Balatonhoz utazni, ennek következtében is idén nyáron rekordmagas utasszámok jellemzők. Fontos célkitűzés az észak-balatoni vasútvonal további villamosítása Tapolcáig, majd Keszthelyig és Ukkig.

A távolsági kötőtpályás közlekedés színvonalának emelésével minden utazni szándékozó számára könnyebbé válik hazánk fővárosának, nagyvárosainak, idegenforgalmi régióinak megközelíthetősége. A levegőminőség javítható, az közutak zsúfoltsága mérsékelhető, a parkolási problémák csökkenthetők, így a közterületek általános minősége is emelhető. A kerékpáros turizmus és általában az idegenforgalom fenntarthatóbbá tehető, itt azonban szemléletformálás és komplex kedvezményes ajánlatok kialakítása is tervben van.

A távolsági személyszállítás fejlesztési lehetőségei a világjárvány után



1. ábra: A távolsági alaphálózat paraméterei 2030-ban

Turisztikai forgalom erősödése

A járvány utáni időszaki értékesítési adataiból jól látszik, hogy a turisztikai jelentőségű vonalak mindegyikén gyorsabb volt az utasok visszatérése. A balatoni utasfő adatok már 2020 nyarán is sokkal kevesebbet csökkentek az országos átlagnál, 2021 nyarára pedig a járvány előtti adatokat is meghaladták. De ehhez hasonlóan szintén a járvány előtti értékeket is meghaladó növekedést regisztráltunk a Bakony és a Tisza-tó térségében is. A kerékpárszállítás volumene is mindenhol növekedett, de nemzetközi forgalomban az Adria irányába állt helyre leginkább a kereslet. Ebből következik, hogy a vasútnak nagyon fontos a szabadidős típusú utazásokra fókuszálnia, a járvány következtében ugyanis a hivatásforgalom, a heti ingázás és az üzleti utazások száma a homeoffice, az online értekezletek és a távmunka elterjedésével együtt várhatóan hosszútávon is csökkenni fog, mindeközben az szabadidős tevékenységek száma viszont válság utáni konjunktúrában növekedhet. A szabadidős utazások kiszolgálásához viszont elengedhetetlen a magasabb szolgáltatási színvonal garantálása, a szabadidős utasok ugyanis jobb fizetőképességűek, és általában jobb szolgáltatásokhoz vannak szokva. Ezért prioritásként kell kezelni a kerékpárszállító járműpark fejlesztését, a fedélzeti (nappali vagy éjszakai) vendéglátás prémium minőségű megújítását, valamint a korábbiaknál is erősebben fókuszba kell kerülni a turisztikailag fontos régiók vasúti kínálatának tervezése.

Az InterRégió-hálózat kiterjesztése

Az InterRégió-hálózat egységes és magas színvonalú fedélzeti szolgáltatásokkal újítja meg a korábbi sebesvonati márkanévét (vagyis a minőségi távolsági és a helyközi szegmens közötti kategóriát) országszerte.

Az elmúlt időszakban három új IR viszonylat indult a Dunántúlon Desiro motorvonatokkal, valamint egy a keleti országrészben (Budapest és Eger között) Flirt motorvonatokkal, amelyek versenyképes eljutási időket, gyors átszállási kapcsolatokat teremtenek. IR vonatnemben közlekednek a Balaton északi partján a távolsági eljutások mellett a rövidebb távú, tóparti települések közötti utazási igényeket egyaránt kiszolgáló járataink is. Új InterRégió vonatokat

A távolsági személyszállítás fejlesztési lehetőségei a világjárvány után

tervezünk indítani többek között Debrecen – Füzesabony – Eger és Kecskemét – Szentes – Békéscsaba között, valamint fokozatosan az ország több régiójában is, azonban ehhez nélkülözhetetlenek a motorvonat-felújítások és -beszerzések.

Magas minőségű járművek

Az IC-közlekedés a legkényelmesebb és legbiztonságosabb belföldi közlekedési módozat. A megfelelő járműbeszerzésekkel a vasút országszerte a leggyorsabb és legmegbízhatóbb közszolgáltatóvá is tehető – az egységes, magas szolgáltatási színvonal biztosításával. A gyarapodó IC-hálózatot és utasszámokat azonban összességében nem tudták lekövetni a járműfejlesztések, ezért több viszonylaton korszerűtlen gyorsvonati kocsikat is kell közlekedtetni.

Ennek rendezése érdekében megkezdődött a belföldi távolsági közlekedés teljeskörű modernizálása. Több mint 50 új, saját gyártású IC+ kocsi már elkészült, folyamatosan haladunk a meglévő InterCity és EuroCity flotta felújításával, ezért számos vonalon már minden IC-vonatban számíthatnak az utasok a magas színvonalú kocsikra. Az alacsonyabb kategóriájú kocsikat is tartalmazó hibrid IC viszonylatokon (Balaton, Tópart, Kék Hullám, Bakony, Göcsej, Békés IC) egyre népszerűbbek az InterCity minőségű kocsik, utasaink szívesen váltanak rájuk jegyet.

A teljes szolgáltatáscsomag biztosítása érdekében egységesen meg kell jelennie a magas minőségű többcélú teres (kerékpárszállításra, illetve akadálymentes utazásra alkalmas), magasabb osztályú, illetve vendéglátásra alkalmas kocsiknak a teljes hálózaton. Ehhez folytatni kell az IC+ járműcsalád tervezését és a gyártás előkészítését, a teljes hálózatot az 500 darabos IC+ projekt végrehajtásával tudjuk lefedni. A megbízható vontatás-szolgáltatáshoz szükséges 115 db, legalább 160 km/h végsebességű mozdony beszerzése is, melyek hatékony felhasználása a rövid fordulóidőt lehetővé tevő vezérlőkocsikkal biztosítható. Célunk, hogy 2030-ra valamennyi fővonalon az alapütem az új koncepció szerint alakuljon, a távolsági kínálat gerincét az ebbe a kategóriába tartozó vonatoknak kell biztosítani, tisztán IC/EC minőségű szerelvényekkel, a jelenlegi hibrid rendszert felváltva.



2. ábra: A távolsági szolgáltatás minőségi jellemzőinek megléte 2030-ra

Jegyváltási módok gyarapítása, kedvező ajánlatok

A vasúti utazás fontos része a jegyváltás, amelynek kényelme, egyszerűsége, gazdaságossága annak komfortját jelentősen növelni képes, ezért fontos az online és automatás szegmens folyamatos fejlesztése, egyszerűsítése, ugyanakkor az utasok által igényelt funkciókkal kiegészítése (például a helybiztosítás paraméterezése terén). Sok a kedvezményes jegyet váltó utas, a teljesárú jegyek ára viszont annak ellenére is kevésbé versenyképes, hogy tíz év óta nem nőttek a jegyárak. Ennek megoldására kedvező árú, globáldíjas konstrukcióban elérhető (tehát a menetjegyen felül helybiztosítást is tartalmazó) okosjegy-ajánlatokkal jelentkeztünk idén tavasztól, amelyek sikerét látva ezeket egyre több

A távolsági személyszállítás fejlesztési lehetőségei a világjárvány után

távolsági viszonylatra tervezzük kiterjeszteni, segítve a csúcsidők széthúzását, az egyenletesebb kapacitáselosztást. Cél, hogy a vonatok a menetrendi és foglalási rendszerben könnyen megtalálhatók legyenek, azok egységes brand alatt, az azonos útvonalon közlekedő járatokat *csoportos vonatnévvel* összekötve fussanak.

Fedélzeti vendéglátás

A minőségi távolsági szegmens egyik legfontosabb tulajdonsága, hogy a vonaton *lehet ételt és italt kapni* étkező- vagy bisztrókocsiban. A vasúti utazás kínálta kényelemnek hagyományosan is az étkezőkocsi jelenti a csúcst, mely megújult kínálattal és korszerű technológiával a 21. századi vasúti közlekedésnek is fontos kiegészítője lehet, kiemelt versenyelőnyt kínálva belföldi és nemzetközi eljutásokhoz egyaránt. Célunk az összes MÁV-START tulajdonú étkezőkocsi felújítása és a mai kor elvárásai szerinti színvonalas, egységes fedélzeti vendéglátási szolgáltatás feltételeinek megteremtése érdekében. A vendéglátás minimum szintje a kisebb forgalmú IC viszonylatokon a *bisztró* szakasszal ellátott kocsi, ahol forró italok, üdítők, néhány féle alkoholos ital, ropogtatnivalók és egyszerűbb ételek kaphatók.

1. osztály és 1+ osztály

A magasabb osztályú szolgáltatás jelentős megújulás előtt áll. Az új szolgáltatási koncepcióban a kocsik egységes, kiszámíthatóan magas minőségűek, azokban biztosított a nyugodt pihenés, vagy éppen a munkára alkalmas környezet. 1. osztályon a jegyár választható üdvözlőitalt tartalmaz, valamint lehetőség van a fedélzeti vendéglátás kínálatának megrendelésére és felszolgálására az utas ülőhelyén az 1. osztályú utaskísérők által. A kiemelt figyelem már a vasútállomásokon kezdődik, az 1. osztályú utasok (belföldi és nemzetközi forgalomban egyaránt) jogosultak belépni az országos hálózatu, nagyállomásokon elérhető üzleti váróterembe, ahol színvonalas, prémium jellegű, nyugodt környezetben lehet várakozni, emellett meghatározott termékkörből díjmentesen fogyasztani, illetve további büfé-áru vásárolni.

A legmagasabb fedélzeti szint az *1+ osztály*, ahol *prémium minőséggel* várjuk utasainkat minden eddiginél tágasabb helykiosztással, gombnyomásra állítható ülésekkel, különleges megjelenésű fülkékkel, és korszerű kényelmi funkciókkal. 2030-ra valamennyi InterCity-vonat alapszerelvényében 1. és 1+ osztályú szolgáltatást is indítunk, mind a MÁV-START, mind – megfelelő megállapodások esetén – a Társvasutak járatain (közel azonos szolgáltatási színvonallal).

Jegyzetek

Az esetleges nyomdai hibákért szíves elnézésüket kérjük!

Konferencia kiállítói és támogatói

Fő támogatóink:



Kiállítók, támogatók:



Médiatámogatóink:



Az esetleges nyomdai hibákért szíves elnézésüket kérjük!

Fő támogatóink:



SWIETELSKY Vasúttechnika Kft.
www.vasuttechnika.hu



Dömper Kft.
www.domper.hu