

**DR. RIXER ATTILA**

okleveles aranydiplomás gépészmérnök,
ny. főiskola docens, professzor emeritus

Az EU-konform vasúti mellékvonali problémamegoldás koncepcióelemei

***Móttó:** A hazai mellékvonali probléma hosszú távú és fair kezelésének lényege, és a fenntartható és attraktív közüzem létrejöttének eszköze az önrontó ördögi kör önjavító angyali körre alakítása.*

I. Aktualitás és célok

A mellékvonali probléma a MÁV Rt. egyik évtizedek óta fennálló és jelenleg is állandó **vállalatgazdasági és az állam közlekedés-, illetve társadalompolitikai problémája**, amely az eddigi „kezelésére” irányuló vonalmegszüntetési kísérletek és koncepciók esetén minden alkalommal komoly és széles körű **politikai ellenállásba** ütközött a lakosság, a civil szervezetek, az önkormányzatok, az országgyűlési képviselők, valamint a vasutasság részéről.

Ezen tény és a probléma idült jellege miatt célszerűnek látszik **feltárni kialakulásának okait és folyamatát, továbbá a probléma „kezelésére”** irányuló eddigi kísérletek módszereit és mérőföldköveit, majd ennek tanulságait értékelve, és szembeesítve a jövő potenciális lehetőségeivel, **kísérletet tenni a probléma végleges megoldásának lehetséges projektjére.**

Az ún. mellékvonali probléma **mindhárom vasúti koncesszióköteles tevékenységi körre** – amelyek a vasúti

- infrastruktúra működtetése
 - személyszállítás és
 - áru fuvarozás –
- kiterjed. Ezek a tevékenységek

ugyanakkor egymással is (**szinergikus**) **kölcsönhatásban** vannak, miután

- egyrészt az infrastruktúra csaknem teljes hálózatán **vegyes** (személy és áru) **forgalom** van, így **egymást befolyásolják** a menetrendi trasszok alakulása, száma és (áru- és személyszállítási) megoszlása (azaz az infrastruktúrapotencialitás kihasználása) tekintetében,
- másrészt **mindkét szállítási ág szolgáltatását** mennyiségileg, minőségileg és gazdaságossági-hatékonyági szempontból **meghatározza az infrastruktúra** (pálya- és állomási) rendelkezésre állása, mennyiségi és minőségi jellemzői.

A hazai mellékvonali problémának ezen és további nemzetközileg azonos ok-, következmény- és megoldáselemei mellett a **nemzetközitől eltérő jellegzetességei** is vannak, ezért az ezeket is kezelő végleges és teljes körű **megoldást megalapozó feltáró-elemző vizsgálatot** célszerű beindítani.

Szükségszerű végre megszakítani a mellékvonali probléma kétszeres **önrontó „ördögi körét”,** és a mellékvonalak kezelését **önjavító „angyali körbe”** helyezni.

A hazai közlekedéspolitikai gyakorlatban a vasúttársaság üzemgazdasági problémájává leegyszerűsített és sommásan „veszteséges” jelzővel aposztrofált mellékvonalak problémája lényegesen **összetettebb,** és – az EU társult tag és EU-csatlakozásra felkészülő Magyarországon –

EU-konform megoldást érdemel és igényel.

A jelen tanulmány lényegében egy ilyen célú és eredményű, **vázlatos megoldási javaslat,** amely elsősorban a helyzetfeltárára és a főbb újszerű megoldási lehetőségekre irányul. A jelen tanulmánynak **nem célja** az Évkönyvben korábban már publikált megoldási javaslatok, valamint a mellékvonalak összhálózati, térségi és interregionális funkcióinak részletes bemutatása vagy a Közlekedéstudományi Szemlében már megjelentetett, a nemzetközi viszonylatban is létező mellékvonali probléma nemzetközi sikermegoldásainak ismertetése, a vasút – a mellékvonali közlekedésben is azonosan megmutatkozó – közismert környezetbarátágának, externális előnyeinek ismételt bemutatása, továbbá a vasúti és közlekedési körökben jól ismert, 1995 óta megkezdett mellékvonali koncepcionális előkészítési és végrehajtási intézkedések, pálya-rehabilitációs projektek részletezése. **Célja** viszont a teljes körű és újszerű szempontokat is figyelembe vevő problémafeltárás és -elemzés, valamint ennek alapján a végleges megoldást megalapozó stratégia kialakítását szolgáló, a közeljövőben minden bizonnyal beinduló **megoldási út-kereső vita induló bázisaként** szolgálni a mellékvonali infrastruktúra-rehabilitáció és szolgáltatásfejlesztés **újszerű szempontjainak és megoldási lehetőségeinek** felvetésével.

Természetesen a hazai mellékvonali probléma teljes körű, stratégiai,

EU-konform kezelési, azaz a fenn tartható fejlődésű, régió- és ügyfél-orientált, attraktív, és az egyéni motorizált közlekedéssel versenyképes vasúti mellékvonali üzem kialakítási koncepciójához a jelen tanulmány helyzetfeltárását és megoldási javaslatait **ki kell egészíteni** a jelen tanulmányból tudatosan kihagyott – és az előbbieken felsorolt – részekkel.¹

2. A mellékvonali probléma alakulása és kezelésének eddigi módjai és EU-konform kezelési irányai

A mai **mellékvonali hálózat** lényegében az 1880 és 1888-i ún. **HÉV** (Helyiérdekű Vasút) **törvények** alapján épített egykori HÉV-vonalakból alakult ki. Ezek térségi kezdeményezésű és elsősorban térségi ráhordó jellegűek, illetve funkciójuk voltak, és szervesen illeszkedtek a teljes hálózathoz, az adott régió/térség személy- és áruszállítási igényeinek kielégítését szolgálták.

A **trianoni békeszerződés** következtében a mai Magyarország területén maradó HÉV-vonalak (68 vonal) közül sokat **elmszettek az új államhatárokon**, egyeseket kétszer is (pl. Párkány - Nána - Ipolyság - Losonc). Több vonal tekintetében a vonal közbülső része került külföldre peage-lehetőség nélkül (pl. Szeged - Baja). Az elmszett vonalakon, az új államhatáron néhány kilométer hosszúságban **felszedték a vágányt**, így ezek az új határkijelöléssel nemzetközi vonallá és határátmenetté válás helyett belföldi csonka szárnyvonalakká degradálódtak (*1. ábra*). Ezáltal megszűnt e vonalak eredeti térségi-, össze- és bekötő szerepe is, és egyidejűleg létrejött a máig is ki-
ható ún. **mellékvonali probléma**.



1. ábra: Az új határ által elvágott vasútvonalak

A mellékvonali probléma „**kezelésének**” keretében a II. világháború után **több fázisban végzett hálózatsők-
kentés** (vonal- és állomásbezárások, illetve megszüntetések) ellenére (*2. ábra*) – amely volumenében az 1959-1982 időszakban a maradó hálózat és az állomások mintegy 30%-át tette ki – a mellékvonali probléma ma sem megoldott, azaz a mellékvonali probléma hazai kezelése ún. **ördögi körbe** került. Azaz pusztán az ún. legveszteségesebb mellékvonalak fokozatos bezárásával, vagyis a hálózat fokozatos lecsökkentésével a probléma újratermelődik, sőt fokozódik. Ez tehát csak egy tüneti kezelés, a valódi probléma-, illetve a feladatmegoldás helyett. Erre az **EU-Bizottság** 1996. évi Fehér Könyve (A közösségi vasutak revitalizációs stratégiája) is felhívja a figyelmet.

Ugyanakkor egy **másik ördögi kör** is létezik minden egyes mellékvonal vonatkozásában, ez a karbantartási /technikai /üzemviteli technológiai elmaradás → elégtelen szolgáltatáskínálat → utas- és áruforgalom-vesztés → bevételcsökkenés →

költségfedezet-romlás ördögi köre (*3. ábra*).²

Nyilvánvaló, hogy ebből a kétszeres ördögi körből **ki kell törni**, és ki kell alakítani a mellékvonali probléma ún. **angyali körét**, amely az ördögi kör folytonos rosszabbá válása helyett **folyamatos helyzetjavulást** eredményez.

A **mellékvonali angyali kör** nyilvánvaló **általános sémája**: korszerű mellékvonali technika és technológia + attraktív szolgáltatáskínálat → utas- és áruforgalom-többlet → bevétel-növekedés + költségcsökkenés → költségfedezet-javulás. Ez a séma már bevált az EU minden országában (a legjobb megoldások a **svéd, a német vagy a francia KKTSSZK-kezelési példa**).^{3*}

A kitörési lehetőségek, illetve a problémamegoldási módok kidolgozásánál természetesen **külön kell kezelni**

- az ún. trianoni és
- a technikailag „félrekezelt”
- mellékvonalakat.

¹ Ezekre vonatkozóan a megfelelő helyeken hivatkozom az idevágó publikációkra; ezek tulajdonképpen a jelen tanulmány kiegészítésének tekinthetők.

² Közlekedéstudományi Szemle 1994. 11. szám és a MÁV Rt. FKI Évkönyve, 1991-1993

³ Közlekedéstudományi Szemle 1998. 2., 5. és 9. szám

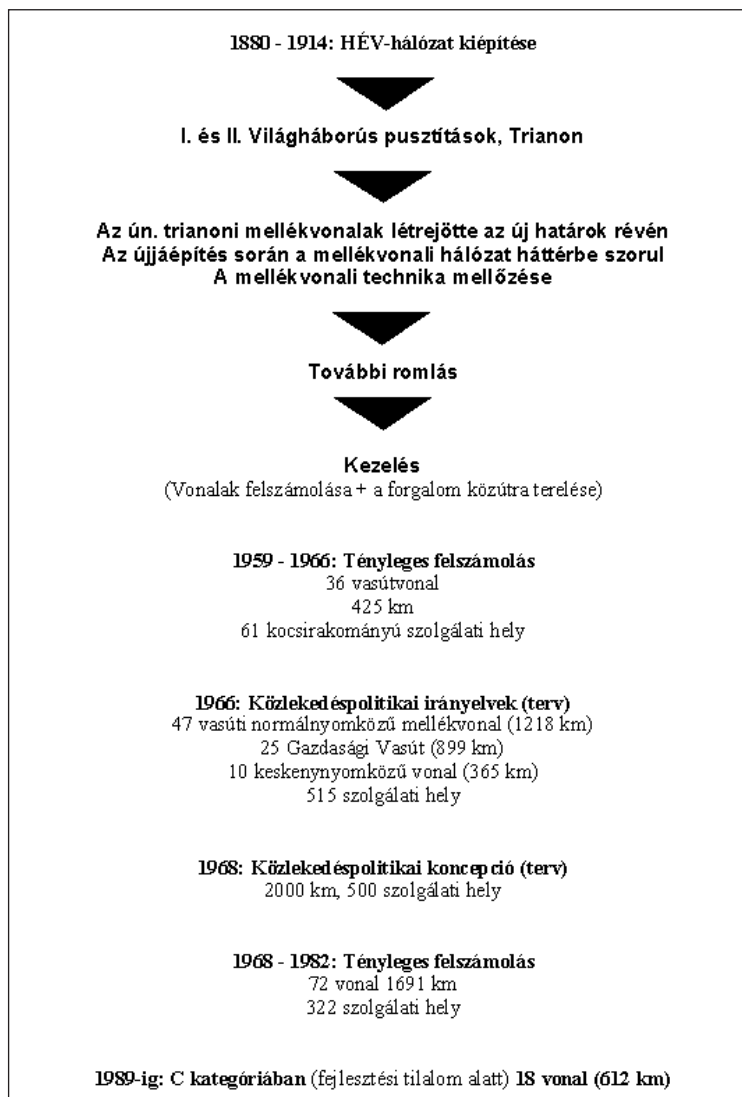
A helyzetet csak súlyosbítja, de nem bonyolítja az, hogy a technikai félrekezelés a trianoni mellékvonalakra is vonatkozik.

A **trianoni mellékvonalak** azok a határtérési mellékvonalak, amelyek az új határok kijelölésével váltak a jelenlegi belföldi csonka szárnyvonalakká. Nyilvánvaló, hogy az ok megszűnésével az okozat is megszüntethető. A határok megszűnése és a politikai helyzet megváltozása (amely a vonal határszakaszi részének felszedését okozta) az **egyértelmű kitörési, illetve probléma-megoldási helyzet**.

A trianoni mellékvonalak közül a jelenleg is meglévő vonalak az érintett országok **EU-taggá válása esetén az országhatárok feloldásával** visszanyerhetik természetes térségi funkciójukat a felbontott szakaszok visszaépítésével.

Természetesen az **EU társult tagság**, illetve a közelmúltban megkötött magyar-szlovák, -ukrán, -román **államszerződések** is módot adhatnak erre. Az érintett országok kölcsönös egyetértése esetén a Phare INTEREG-, illetve CBS programok (interregionális) keretében a finanszírozás is megoldható. Jó példa erre a szlovén-magyar vasúti határátmenet vagy az Esztergom-Sturovó közötti híd újjáépítési projektje. Sajnálatos, hogy az 1959-1982 időszaki „problémakezelés” kapcsán számos, a trianoni békeszerződés következtében belföldi csonka szárnyvonallá vált (HÉV) mellékvonalat bezártak, illetve ténylegesen felszedtek. Ezek esetében is mérlegelhető azonban – és valószínűleg célszerű és közgazdaságilag is hatásos lesz – a vonal-rehabilitáció, illetve reaktíválás, esetleg új nyomvonalon a megépítés, amint az a szlovén-magyar határátmenet esetében történt.

A problémát csak súlyosbítja, de nem bonyolítja az, ha a szomszédos országban is hasonló okokból hasonló



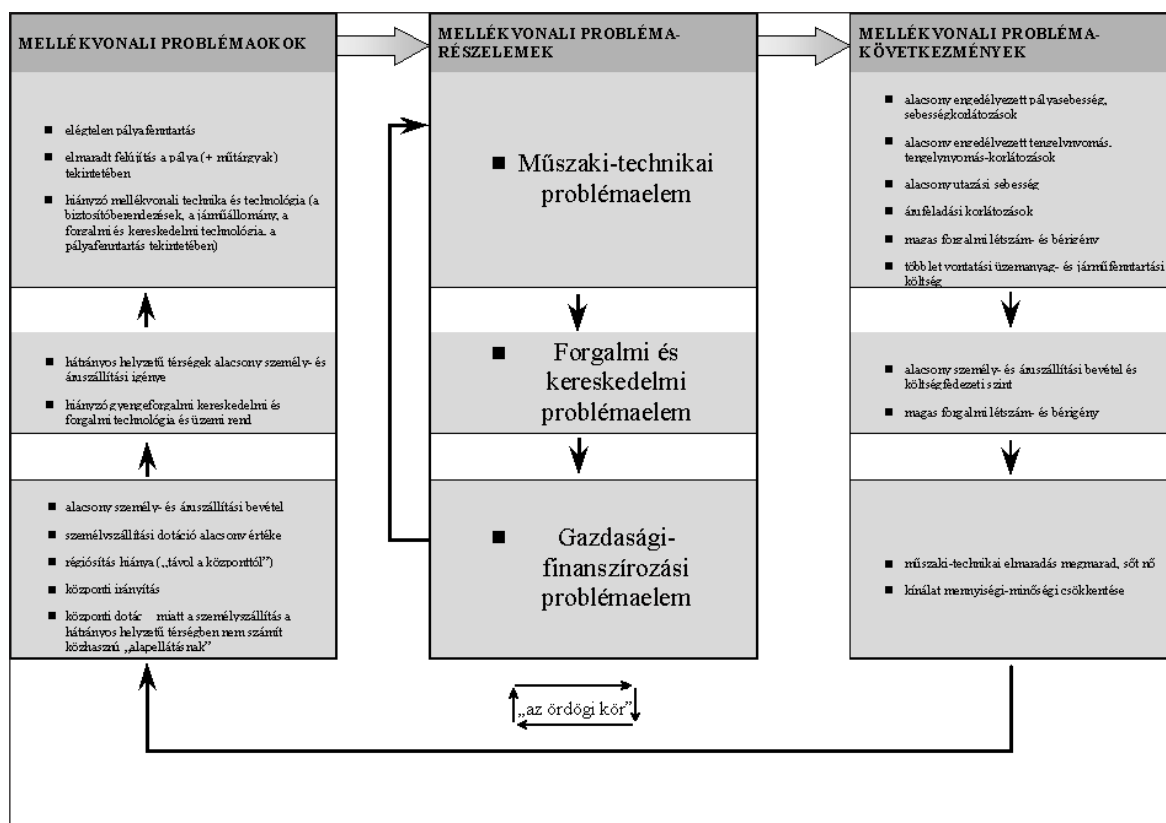
2. Ábra: A vasúti mellékvonali probléma alakulása és kezelésének „ördögi köre”
(Ördögi kör: A vonalbezárások – „a kezelés” – ellenére a probléma újratermelődik, mert nem ez „a megoldás”)

vonalszakasz-megszüntetés történt az adott viszonylatban.

A **technikai félrekezelés** fogalmába tartoznak azok az intézkedések (vagy nem intézkedések), amelyek ezeknek a vonalaknak az ún. gyenge forgalmú mellékvonalakká válásával ellentétesek, vagy a folyamatot nem követték. Tömören és képletesen megfogalmazva: a „kisvasúton” nagyvasúti, illetve fővasúti előírások, technikák és technológiák alkalmazása. Ez azt jelentette, hogy a könnyű felépítésű gördülő állomány helyett nagyvasúti mozdonyok és személykocsik közlekedtek, nagyvasúti biztonsági előírás-

sok és forgalmi, kereskedelmi, biztosítási, pálya- és állomásüzemi technológiák szerint. Ez nyilvánvalóan többszörös többletköltséget jelentett a valódi **mellékvonali technológiához** képest. Ugyanakkor az elhanyagolt pályakarbantartások miatt, de a nagyvasúti biztonsági (pl. sebességi) előírások fenntartása következtében a menetrendek attraktivitása folyamatosan csökkent.

Ez a probléma nemcsak a hazai viszonylatban, hanem nemzetközileg is igaz. Ezt ismerte fel a Vasutak Nemzetközi Szövetsége (UIC), amikor a 400 sz. **döntvényében** összefoglalta



3. ábra: A vasúti mellékvonali probléma részelemei, okai, következményei és „ördögi köre”

a gyengeforgalmú vonalak gazdaságos üzemvitel érdekében alkalmazható javító és ésszerűsítő intézkedéseket.

Bár ezt megelőzően és követően is, történtek hazánkban is ilyen típusú **gyakorlati intézkedések** (Bz motorkocsik, BKV-jegyrendszer adaptálása, MERÁFI, MEFI, rugós váltók stb.), de ezek **szigetszerűek és egyediek** voltak, nem pedig a teljes hálózatot lefedően, rendszerként és integráltan bevezetettek. Ezért nem adhattak átütő és átfogó megoldást sem a probléma, sem a mellékvonali hálózat összessége, sem az egyes mellékvonalak vonatkozásában.

Ebben a tekintetben a helyzet még a mai napig sem megoldott teljes körűen, bár kétségtelen előrehaladás van.

1982 óta számos **forgalmi-gazdaságossági mellékvonali vizsgálatra** került sor – különböző metodikák szerint –, ezek eredménye mindig az volt, hogy a mellékvonalak a rá- és elhordó funkciójukkal a teljes hálózat szerves részei, a status quo megtartása társadalom- és közlekedéspolitikai érdek, a mellékvonali mérleghiány üzletpolitikai kockázatként kezelhető, és fokozatos technológiai racionalizálással ellensúlyozható.⁴

A **mellékvonali probléma érdemi, globális kezelésének** igénye az eddigi tüneti kezelés helyett, az ördögi körből kitörés igényével 1992-ben merült fel. Ekkor a MÁV vezetése komplex vizsgálattal bízta meg a MÁV Fejlesztési és Kísérleti Intézetet. A kutatás eredményeként az FKI a mellékvonali probléma **komplex innovációs stratégiai** kezelésére tett

javaslatot. (Az innovációs **program-csomag** négy részcso magja: a mellékvonali járművek, biztosító és távközlő berendezések, útátjárók és pályák innovációja, azaz rehabilitációs felújítása). A kutatási eredmények bázisán a megvalósításra, illetve **stratégiai akciótervnek részletes kidolgozására** 1994. novemberében a MÁV vezetése **munkabizottságot** hozott létre a szakszolgálatok és az igazgatóságok képviselőiből. A munkabizottság **üzemviteli technológiaegyszerűsítési** (szervezési, biztosítottság és műszaki rehabilitációs részcso magokból álló) **projektcso magot** dolgozott ki, amelynek megvalósítása már 1995. januárjában megkezdődött.

A munkabizottság ezzel egyidejűleg **projektjavaslatokat** dolgozott ki

- a regionális vasutak kialakítási és működési feltételei és keretei,

⁴ Közlekedéstudományi Szemle 1994. 11. szám és a MÁV Rt. FKI Évkönyve, 1991-1993

- a MÁV Rt. szervezetén belül elkülönített mellékvonali regionális vasúti profitcenterek kialakítási és működési feltételei,
- a MÁV Rt. vasúti mellékvonalainak üzemeltetési lehetőségei és keretfeltételei harmadik felek közreműködésével

témákban.

Ennek alapján került sor 1995-ben

- **pilotprojektként** három regionális vasút létrehozására, és
- a mellékvonali települések önkormányzataival mintegy 70 együttműködési megállapodás megkötésére.

A pilot-projekt sikere nyomán 1996-ban a teljes mellékvonali hálózat tekintetében sor került a MÁV Rt. **Regionális Vasutak rendszerének** bevezetésére a 20 regionális vasút megalakításával.

Időközben 1996-1997 folyamán sor került

- a biztosítottság és
- a műszaki rehabilitációs projekt-csomag

fokozatos megvalósítására és folyamatos aktualizálására. A folyamat **jelenleg is folyik, és tovább folytatása is tervezett**

- egyrészt állami költségvetésből,
- másrészt Phare-támogatásból.

A technikai félrekezelés rehabilitációjára, illetve a helyes technikai megoldás megvalósítására újabb, a jelenlegit kiváltó, illetve kiegészítő **komplex mellékvonali rehabilitációs rendszermegoldó projektcso-mag** kialakítására van szükség.

Az ún. **mellékvonali technológia helyes kialakítására** kiváló svájci, német, angol és osztrák vasúti példák és rendszermegoldások állnak rendelkezésre.⁵

A mellékvonali probléma **további EU-konform stratégiai kitörési, il-**

letve megoldási lehetőségei

- a vasúti kistávolságú személyközlekedés **regionalizálása**,
- a vasúti mellékvonali személyszállítás **közszolgáltatási-alapellátási státuszának** rendezése,
- **attraktív** mellékvonali személyszállítási **szolgáltatási kínálat** kialakítása, fenntartása és folyamatos javítása, amelyek **egy csomagban** kezelhetők.

Ezekre ugyancsak jó és EU-konform megoldást mutat a **svájci, svéd, német, francia és osztrák** tagállamok és vasutak **példája**.⁶

3. A mellékvonali probléma kezelésének személyszállítási közszolgáltatás-alapellátási vonatkozású megoldáselemei

A személyszállítási **közszolgáltatás és alapellátás** tekintetében a vonatkozó vasúti törvény és az **Állam-MÁV szerződés** szabályozását veszem a továbbiakban figyelembe.

Nyilvánvaló, hogy a mellékvonalakon történő **menetrend szerinti vasúti személyszállítás is közszolgáltatási** tevékenység, mert a **vasúti törvény** (az 1993. évi XCV. törvény a vasútról) szerint a „menetrend alapján végzett helyi és helyközi személyszállítás közszolgáltatási tevékenység” (12. § (1)).

Itt jegyzem meg, hogy mivel a mindenkor érvényes – és a MÁV-Állam szerződés szerint a KHVM által minden évben **alapellátásként** elismert – menetrend a mellékvonali vonatközlekedést is magában foglalja, ezért érthetetlen a MÁV műszaki rehabilitációjához hitelt adó EIB és EBRD azon véleménye a mellékvonalak működtetésével és közszolgáltatási finanszírozásával kapcsolatban, hogy „az állam e vonalak további

működtetésével csupán vasútidegen terheket rak a MÁV Rt.-re”, és azon megoldási javaslata, amelynek lényege: „1000 km mellékvonal leválasztása a MÁV Rt.-ről.”

A törvény további rendelkezése szerint a „vállalkozó vasutat, illetve a vasúti társaságot a közszolgáltatási tevékenység végzésére... **szerződéskötési kötelezettség** terheli” (12. § (1)).

A törvény következő joghelye szerint a „közszolgáltatási tevékenységnek a 6. §... alapján kötött szerződésben meghatározott része minősül **alapellátásnak**”.

Itt nyilvánvalóan **zavart** okoz, hogy

- nem törvény specifikálja az alapellátást, hanem (csak egy) szerződés,
- a törvény a közszolgáltatási kötelezettséget leszűkíti az alapellátásra.

Természetes, hogy a mellékvonali probléma megoldásához tisztázni kell az olyan fogalmakat, mint a közlekedési közszolgáltatás, alapellátás, és ezeket elkülönítetten értelmezni és **specifikálni kell a mellékvonalakra** is.

Nyilvánvaló az is, hogy a definíció mellett egyértelműen **specifikálni kell** a közlekedési (vasúti) közszolgáltatás és alapellátás, a közszolgáltatási/alapellátási kötelezettség, azok mennyiségi-minőségi tartalma és színvonala, továbbá az igénybe vett ilyen teljesítményekért teljesítendő végső fogyasztói (utas) ellentételezés, illetve díjtétel mértéke fogalmakat.

E nélkül is nyilvánvaló azonban az, hogy az **állami kötelezettségek**, állami feladatok a **szubszidiaritás elve** alapján lejjebb, azaz alacsonyabb hatalmi, illetve közigazgatási

⁵ Közlekedéstudományi Szemle 1998. 2., 4., 5., 8., 9. és 11. szám

⁶ Közlekedéstudományi Szemle 1998. 2., 4., 5., 8., 9. és 11. szám

hierarchiaszintre **delegálhatók**, amennyiben az alsóbb szintek ezt (önként) elvállalják, de természetesen csak a **szükséges feltételek megelőző megteremtésével, illetve a megfelelő anyagi, jogi stb. eszközök egyidejű delegálásával**. Így az állami (közigazgatási) – azaz kormány-, illetve állami költségvetési – szintről a regionális (tartományi, megyei/járási), sőt helyi (települési) önkormányzati szintre.

Ezzel kapcsolatban nyilvánvaló, hogy a feladatdelegálás ellenére sem szűnik meg az **állami ellátási kötelezettség elvi elsődlegessége, illetve az állam végső (abszolút) felelőssége**. Ez azt jelenti, hogy az **állam maradékos kötelezettsége**: felügyelni a delegált feladatok és köteleességek végrehajtását, és a szükséges eszközök vagy a közszolgáltatási normák elégtelensége esetén közbeavatkozni.

Ugyanakkor nyilvánvaló az is, hogy az állami ellátási, szolgáltatási felelősség nem jelent(het) feltétlenül az adott teljesítmények és szolgáltatások **személyes** (állami) nyújtását, azaz a közvetlen végrehajtást, vagyis a feltétlen állami tulajdonú vállalat általi végrehajtást, hanem a végrehajtás lehetséges bármely társasági jogi státuszú harmadik fél révén is. A lényeg itt az állam **ellátási, illetve biztosítási felelőssége**.

A közszolgáltatás értelmezésében számunkra is irányadó lehet a német definíció, ami szerint a **közszolgáltatás**, amelynek német megfelelője a **Daseinvorsorge** (szó szerint: a(z emberi) létről való gondoskodás, létfenntartás), eredetileg a „létszükségleti javak állami biztosítását” jelentette, de aztán kibővült, és jelenleg „azoknak az **állami és magánszervek teljesítményeinek összességét** jelenti, amelyek a **polgárok normál** (azaz a mindenkori életszínvonal-normáknak megfelelő) **élethelyének megfelelő igényeinek** kielégítését szolgálják”.

Nyilvánvaló, hogy a közszolgáltatás, illetve közellátás a közszükségletek, illetve a közjavak fajtái, illetve területei szerint **specifikálható**. Így megkülönböztethető a közegészség, a közoktatás, a közrend, a közbiztonság stb. területek szerinti közszolgáltatás, így a **közlekedési közszolgáltatás** is.

Nyilvánvalóan a közlekedésen belül – továbbontva a közlekedési módok (eszközök) szerinti bontás alapján – megkülönböztethető a közúti, belvízi, légi, **vasúti**, városi stb. **közszolgáltatás** is.

Más kérdés viszont a közszolgáltatási **kötelezettség**, illetve azon belül a közlekedési és a vasúti közlekedési közszolgáltatási kötelezettség problémaköre és fogalmi tisztázása.

Továbbá megint csak más kérdés a felajánlott (azaz rendelkezésre bocsátott, mintegy készenléti), illetve az igénybe vett közszolgáltatási teljesítményekért teljesítendő végső fogyasztói (utas) **ellentételezés**, illetve díjtétel mértéke.

Ugyancsak tisztázandó kérdés még a közszolgáltatások **menyiségi és minőségi tartalma, színvonala**, illetve teljesítmény- és minőségfokozat-skálája.

Nyilvánvaló, hogy ezeket a **fogalmakat pontosan definiálni és specifikálni** kell, mert ennek hiányában ezek nem tekinthetők jogi (azaz felelőségekkel, kötelezettségekkel és jogokkal, számonkérésekkel, felelőségre vonásokkal járó) fogalmaknak és szabályozásoknak, csak jól hangzó, de üres, kötelezettségvállalás nélküli propaganda-kifejezéseknek.

Az előbbiek alapján nyilvánvaló, hogy az állam joga, kötelezettsége és feladata megállapítani egy adott időszakban a (vasúti) személyszállítási közszolgáltatás teljesítmény- és minőségfokozatát, azaz **konkrét és specifikált ellátási kötelezettségét**.

Az állam jogosult – természetesen a megfelelő közigazgatási eljárással (az érdekelt képviselőkkel egyeztetés során) – megállapítani, hogy milyen ellátási szint felel meg az adott időszakban a „polgárok normál élethelyének”. Itt az igényeket nyilvánvalóan ütköztetni kell a mindenkori államháztartási és (vasúti) közlekedési infrastrukturális, gördülőállományi és egyéb meghatározó technikai, személyi és eszközfeltételekkel.

A közlekedési közellátási igény (közszükséglet) ezen realizálható része tekinthető a **közszolgáltatási alapellátásnak**.

Nyilvánvaló azonban, hogy ezt az **alapellátási kínálatot megfelelően kell specifikálni a vonatkozó közszolgáltatási szerződésben**, amennyiben az állam az ellátási kötelezettsége tényleges végrehajtását megrendelőként, pl. egy adott vasút-társasággal teljesített az ún. **megrendelő-teljesítő viszonyban** a vonatkozó **EU-direktívának** megfelelően.

Nyilvánvaló az is, hogy a szerződésben az adott állami alapellátási szolgáltatási kötelezettség (teljesítmény) **teljes ellentételezését** – beleértve a végső fogyasztói (utas) ellentételezés, illetve díjtétel mértékét – is rögzíteni kell, az állami ellátási kötelezettséggel nyilvánvalóan együtt járó **állami finanszírozási kötelezettség** miatt.

Az idevágó **EU-szabályozás** azt is megengedi, hogy az állam erre a célra létesítsen **saját tulajdonú vállalatot**. Akkor nyilvánvalóan nincs szükség szerződéses viszonyra, viszont a finanszírozás akkor is az állam feladata.

Az EU-gyakorlat szerint stratégiaileg a közhasznú személyszállítás/személyszállítási közszolgáltatás

- távolsági és
- kistávolságú

területre osztható, és a kistávolságú közlekedés tekintetében – amely

- helyi/városi
- városkörnyéki/elővárosi
- területi/regionális

szektorra bontható – az állam a **közszolgáltatási felelősséget** a régiókra, illetve a településekre **delegálta** a **kistávolságú közlekedés ún. regionalizálása** keretében.

A **közhasznú kistávolságú személyszállítás (KKTSSZK)** a **vasúti (VKTSZK)** és az **általános/egyéb (közúti busz, városi közlekedési) KKTSSZK-területre bontható**.

A közszolgáltatásokra is vonatkozó **Állam-MÁV szerződés** specifikálja az **alapellátás** fogalmát hazai viszonylatban.

Az EU-mércével nézve ez azonban egyrészt **nem elegendően részletes specifikáció**, másrészt **rendkívül alacsonyak a kiszolgálási normák**, de nem megfelelő a hazai gyakorlat szempontjából sem. Ebből erednek nyilvánvalóan a mellékvonalak veszteségességével, illetve annak mértékével, valamint a mellékvonali alapellátás színvonalával kapcsolatos Állam-MÁV, KHVM-PM, települési önkormányzatok-MÁV, utasok-MÁV, civil szervezetek-MÁV stb. **viták**.

A specifikáció mennyiségi meghatározására, illetve a regionális kiszolgálási alapellátási normákra a **svájci gyakorlat** lehet minta (4. ábra).

Ugyanakkor az Állam-MÁV szerződés nem tartalmaz **irányelveket** sem a **változatok kialakítására**, sem az azok közötti **választásra**, így a döntés is valószínűleg véletlenszerű, vagy a legkisebb költségű változatra irányul.

Másrészt a **menetrend** végül is nyilvánvalóan teljesen pontosan specifikálja mennyiségileg az alapellátási teljesítménykínálatot, másrészt annak költségvetületét, így **akár vo-**

Közszolgáltatási minimumkövetelmények	
■ <i>Legalább 2 órás ütem</i> <i>Rendszerint azonban órás ütem, mint korábban</i> Az ütemes menetrend 1982. évi bevezetésekor a kisforgalmú időszakok rendszerint ütemhiányosak voltak. Az 1987. évi ütemkiegészítés ellenére az utasok mégsem használták ki ezt a lehetőséget. Ezért keresleti és költségokokból fel kell adni a „mindenütt és mindig órás ütem” elvét.	
■ <i>Minden állomásról indul legalább egy vonat munkanapokon 7,00, ünnepnapokon 8,00 előtt</i>	
■ <i>Minden állomásra érkezik naponta legalább egy vonat 21,30 után</i>	
■ <i>Átlagosan kevesebb, mint 25-30 utassal közlekedő vonatok</i> Egyes vonatjáratok megszüntetése nem jár költségcsökkentéssel, mivel a személyzetet és a járműveket „vissza kell utaztatni” pl. az ellenvonat miatt.	

4. ábra: A svájci vasúti regionális közszolgáltatási normák

nalankénti bontásban is meghatározhatók a felmerült költségek és a – legalább nullszaldós üzemeltetéshez – szükséges ellentételezések.

4. Ábra: A svájci vasúti regionális közszolgáltatási normák

Természetesen, ha az alapellátási menetrendi változatok költségvetülete **valóságos teljes költség-alapú**, akkor az **ennek megfelelő állami ellentételezés** (a termelési és fogyasztói árkiegészítések formájában) esetén nincs jogi-gazdasági alapja az adott mellékvonalak gazdaságtalanná, illetve veszteségessé minősítésének. Kivéve abban az esetben, ha ez a vasúttársaság tárgyevi gondatlan gazdálkodása, elhibázott teljesítménytervezése, költség-meghatározása, vagy a vasúttársaság hatókörén kívül eső (pl. árhatósági stb. állami-központi, illetve kormányintézkedések, vis major stb.) körülmények következtében történt. Ezekben az esetekben azonban természetesen külön kell eljárni.

Lényegében **ez az alapja az EU-konform regionalizálásnak** is a VKTSZK tekintetében. Pl. Németországban az 1993/94. évi menetrendet vették alapul mind a regionális tel-

jesítményi kínálat, mind pedig a regionális finanszírozási kötelezettség tekintetében.^{7*}

A **menetrend alapján** tehát az állam és a vasút maguk is, lényegében már most is (a regionális önkormányzatok hiányában, illetve azok megalakulásáig) megteremtheti, illetve specifikálhatja akár a **régiókénti** (pl. megyéenként, de akár célszerűen képzett közlekedési régióként is) **(mellékvonali) vasúti közszolgáltatási alapellátást** is. Ehhez a megfelelő részletességű számvitel és statisztika lényegében rendelkezésre áll. Természetesen az átállás speciális előkészítési, döntési és adatfeldolgozási munkákat is igényel, ezáltal az állam, a kormány és a MÁV előzetesen felkészülhet a regionális közlekedés tényleges regionalizálására, amikor is létrejön az **EU-konform regionális közigazgatási rendszer**.

Megjegyzem, hogy ehhez a **kvázi regionalizáláshoz** semmiféle törvényi változtatásra nincs szükség, a kérdés az Állam-MÁV szerződés keretében – a jelenlegi jogszabályi keretek között – rendezhető EU-konform módon.

⁷ Közlekedéstudományi Szemle 1998. évi 9. szám

4. A mellékvonali probléma kezelésének területfejlesztési és regionális vonatkozású megoldáselemei

A mellékvonali probléma megoldásának egy további lehetőségét alapozza meg az 1996. évi XXI. törvény a területfejlesztésről és területrendezésről.

A törvény **preambuluma** szerint a törvény célja többek között „az ország... térségei társadalmi-gazdasági, kulturális fejlődésének előmozdítása, az országos és a térségi területfejlesztési feladatok összehangolása.”

A törvénynek a **mellékvonalakat és azok térségeit érintő kiemelhető főbb vonatkozásai** a következők:

- a területfejlesztés és területrendezés célja többek között:
 - a) az ország valamennyi térségében a szociális piacgazdaság kiépítésének elősegítése, a fenntartható fejlődés feltételeinek megteremtése, az innováció térbeli terjedésének elősegítése, a társadalmi, gazdasági és környezeti céloknak megfelelő térbeli szerkezet kialakítása;
 - b) a főváros és a vidék, a városok és a községek, illetve a fejlett és az elmaradott térségek és települések közötti – az életkörülményekben, a gazdasági, a kulturális és az infrastrukturális feltételekben megnyilvánuló – jelentős különbségek mérséklése, és a további válságterületek kialakulásának megakadályozása a társadalmi esélyegyenlőség biztosítása érdekében;
 - c) az ország térszerkezete, településrendszere harmonikus fejlődésének elősegítése”;
- a területfejlesztés és területrendezés feladata:
 - a) a térségi és helyi közösségek területfejlesztési és területrendezési kezdeményezéseinek elősegítése, összehangolása az országos célkitűzésekkel;

b) fejlesztési koncepciók, programok és tervek kidolgozása, meghatározása és megvalósítása a társadalom, a gazdaság és a környezet dinamikus egyensúlyának fenntartása, illetve javítása érdekében;

c) a nemzetközi együttműködés keretében az Európai Unió regionális politikájához illeszkedés elősegítése, valamint a regionális együttműködésben rejlő kölcsönös előnyök hasznosítása és a határ menti (különösen a hátrányos helyzetű határ menti) térségek összehangolt fejlesztésének elősegítése”;

- a területfejlesztés feladata különösen – többek között – „az elmaradott térségek felzárkóztatásának és fejlődésének elősegítése”;
- a területrendezés feladata különösen – többek között – „a környezet terhelését, terhelhetőségét és a fejlesztési célokat figyelembe vevő terület-felhasználásnak, az infrastrukturális hálózatok területi szerkezetének, illetve elhelyezésének – az ágazati koncepciókkal összhangban történő – megállapítása”;
- az állam területfejlesztési feladata különösen:
 - a) az elmaradott térségek felzárkóztatása;
 - b) a szerkezetátalakítás térségeinek fejlesztése;
 - c) a közszolgáltatásokban meglévő területi különbségek mérséklése;
 - d) az európai integrációs, innovációs területfejlesztési feladatok támogatása, a térségi terület-felhasználási célok megvalósításának elősegítése.”

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.”

Itt jegyzem meg, hogy az „elmaradott térség” csaknem **valamennyi mellékvonal térségére** vonatkoztatható, míg a „hátrányos helyzetű határ menti térség” ezen felül egyértelműen értelmezhető az **ún. trianoni mellékvonalak térségére**.

A törvény definiálja még többek között a **tervezési-statisztikai (nagy) régió**, a **fejlesztési régió**, a **városkörnyék**, a **térség** és a **kistérség** fogalmát. Eszerint:

- 1) „**tervezési-statisztikai (nagy) régió**: több megye (a főváros) területére kiterjedő, az érintett megyék közigazgatási határával határolt, egybefüggő tervezési, illetve statisztikai területi egység”;
- 2) „**fejlesztési régió**: egy vagy több megyére (a fővárosra), vagy azok meghatározott területére kiterjedő, társadalmi, gazdasági vagy környezeti szempontból együtt kezelendő területi egység”;
- 3) „**városkörnyék**: városközpontú kistérség, a fejlesztések összehangolása érdekében kialakult önszerveződő területi egység”;
- 4) „**kistérség**: a települések között létező funkcionális kapcsolatrendszerek összessége alapján behatárolható területi egység, egymással intenzív kapcsolatban lévő, önszerveződő, egymással határos települések összessége”;
- 5) „**térség**: különböző területi egységek (a régió, a megye, a kiemelt térség és a kistérség) összefoglaló elnevezése”.

Nyilvánvaló, hogy ezen régiók, térségek tekintetében a tömegközlekedési személyszállítási **közszolgáltatásokban területi különbségek** vannak, amelynek mérséklése **különös állami területfejlesztési feladat**.

Továbbá egyértelmű, hogy a trianoni mellékvonalak tekintetében különösen érvényes a **területfejlesztés és a területrendezés** előbbiekben idézett **c) feladata**.

A **kistérségek** előzőekben idézett definíciója tökéletesen lefedi egy mellékvonal tekintetében a **közlekedési kistérség** (illetve térség és fejlesztési régió) fogalmát, hiszen az adott mellékvonal, illetve annak tömegközlekedési személyszállítási közszolgáltatási funkciója megfelel „a települések között létező funkcionális kapcsolatrendszernek” megfogalmazásnak. Mégis célszerű lehet a **törvényben külön alapfogalomként megjeleníteni a közlekedési kistérség, térség és fejlesztési régió** fogalmát.

A törvény definiálja, illetve lehetővé teszi a **területfejlesztési önkormányzati társulást** a közös területfejlesztési programok kialakítására és megvalósítására. Eszerint:

10. §

- (1) „A **települési önkormányzatok képviselő-testületei megállapodással** a települések összehangolt fejlesztése, közös területfejlesztési programok kialakítása, a fejlesztések megvalósítását szolgáló közös pénzalap létrehozása érdekében önálló jogi személyiséggel rendelkező **területfejlesztési társulást** hozhatnak létre.
- (2) A **megállapodásnak** tartalmaznia kell:
 - a) a társulás résztvevőinek nevét, székhelyét,
 - b) a társulásban intézendő közös tervezési és fejlesztési feladatok körét,
 - c) a feladatok ellátásának módját, a költségek viselésének arányát,
 - d) a társulásba való belépés, illetve a kiválás szabályait.
- (3) A területfejlesztési önkormányzati társulás által készített **területfejlesztési koncepciót, programot** a területileg érintett megyei területfejlesztési tanács,

illetve a Budapesti Agglomeráció Fejlesztési Tanács vagy a Balaton Fejlesztési Tanács véleményének kikérése után a **társulás hagyja jóvá.**”

Az adott mellékvonalra alapuló, illetve vonatkozó **tömegközlekedési személyszállítási közszolgáltatási fejlesztési program** erre kiváló példa lehet.

A törvény tartalmazza a **megyei önkormányzat** területfejlesztési és területrendezési feladatait, köztük felsorolva a közszolgáltatási feladatokat, így a törvény nyilvánvalóan értelmezhető a **tömegközlekedési személyszállítási közszolgáltatási feladatokra**, de mégis célszerű lenne az egyértelmű értelmezés érdekében és céljából a „különösen” (11. § (1) b)) utáni felsorolásban megjelölni a **„közlekedési” feladatot** is.

A törvény tartalmazza a **megyei és a regionális fejlesztési tanácsok** feladatait is. Így a megyéhez, illetve a régiókhoz tartozó **mellékvonalak tömegközlekedési személyszállítási közszolgáltatási funkciója és annak fejlesztése** egyértelműen hozzájuk rendelhető.

A törvény felsorolja a **területfejlesztést segítő pénzügyi eszközöket** is (20. §). Ezekből a területfejlesztés **térségi eszközeit** emelem ki, mint a térségi tömegközlekedés fejlesztésére alakult **területfejlesztési önkormányzati céltársulás** részére lehetséges eszközöket:

- (4) „a területfejlesztés **térségi eszközei**:
 - a) a területfejlesztési célokat szolgáló **központi költségvetési előirányzat** (a Területfejlesztési Alap átvett feladatai) **legalább 50%-a**,
 - b) az önkormányzati szabályozás keretében működő, az önkormányzatok infrastruktúra fejlesztését támogató **területi kiegyenlítő pénzeszköz**,
 - c) a térség helyi önkormányzatai

által átadott **források, helyi adókedvezmények.**”

A **térségi tömegközlekedés-fejlesztési önkormányzati céltársulás** által végzett térségi **helyzetértékelésre** és attraktivitási-racionalizálási **stratégia**-ra mutat mintát a német gyakorlat alapján az 5. ábra.

A **területfejlesztési törvény céljai, feladatai és adott rendelkezései, joghelyei egyértelműen vonatkoztathatók** mind a trianoni, mind az egyéb **mellékvonalakra**, mert ezek

- egyrészt **elmaradott**,
- másrészt **hátrányos helyzetű határ menti térségekben vannak**, és
- **közszolgáltatási funkciójukat**.

Véleményem szerint a törvény a **jelelenlegi megfogalmazásában is** lehetővé teszi a törvényben foglaltak alkalmazását a mellékvonalak, mint infrastruktúra, és a mellékvonali tömegközlekedési személyszállítás, mint közszolgáltatás tekintetében a meglévő, és rájuk hátrányos „meglévő területi különbségek mérséklése” érdekében, és az „európai integrációs, innovációs területfejlesztési feladatok támogatása” keretében.

Erre a feladatra alakíthatók az **érintett települések** önkormányzatainak közlekedési-, területfejlesztési **önkormányzati társulásai**, másrészt ezek a feladatok beilleszthetők a **megyei és a regionális fejlesztési tanácsok** feladat- és illetékességi körébe.

A törvény egyértelmű közlekedési (infrastruktúra és közszolgáltatási) vonatkozása érdekében célszerű volna a törvény adott joghelyein a „közlekedési” fogalom konkrét megjelenítése (pl. közlekedési infrastruktúra-fejlesztés, közlekedési közszolgáltatás fejlesztése, közlekedési fejlesztési régió, közlekedési térség), illetve új fogalomként a **regionális közlekedési térség** bevezetése.

Ugyanakkor a MÁV Rt., illetve az illetékes KHVM (mint szaktárca, és

mint tulajdonos) részéről **felül** kellene **vizsgálni** a jelenlegi MÁV Rt. **Regionális Vasutak vonal-hozzárendelését** a megyehatárokhöz, valamint a tervezési-statisztikai (nagy) régiók határaihoz való hozzáigazítás céljából. Ez a **területfejlesztési illetékesség területi hozzárendelését** nagymértékben segítené.

Az így esetlegesen **mégsem be-sorolható mellékvonalak**, illetve regionális vasutak esetében viszont értelmezhető lehetne

- a területfejlesztési önkormányzati társulás,
- a közlekedési fejlesztési régió, vagy
- a regionális közlekedési térség megoldások valamelyike.

Továbbá az előzők mellett a **MÁV Rt.-nek is tovább kellene „regionalizálni” önmagát**, azaz

- egyrészt szervezeten és számvitelesen tisztán el kellene választania
- az áruszállítási és
- a személyszállítási,
- valamint a személyszállításon belül
- a távolsági és
- a kistávolsági
- személyszállítást, valamint az utóbbin belül
- a helyi (városi)
- a városkörnyéki/elővárosi és
- a **regionális személyszállítást természetesen a vállalati hierarchia teljes vertikumában** (jelenleg pl. a mellékvonali, illetve a regionális vasúti illetékesség a vezérigazgatósági szinten szabályozatlan),
- másrészt meg kell valósítani a **mellékvonalak, illetve a regionális vasutak területfejlesztési törvényben értelmezett, illetve alkalmazott területi, térségi egységekhez,**
- harmadrészt ezeket a területfejlesztési egységekhez hozzárendelt mellékvonali, illetve regionális vasúti MÁV Rt. szervezeti egységekhez a MÁV Rt. multidivizionális szervezetében a divíziókat, illetve a stratégiai üzleti egységeket megillető **jogosultságokat kell delegálni** az

– Helyzetvizsgálat (tény)
– Üzemeltetett vonalak/menetrendi mező – Termelési koncepció – vontató járművek – személykocsi – vonat-összeállítás – Kiszolgálási koncepció (vonalként/hétköznapi/hétfégen) – vonattípus – ütem – első és utolsó vonatok indulási időpontja – Értékesítési koncepció (vonalként, állomástípusonként) – Teljesítményi koncepció (vonalként) – teljesítmények (vonatkilométer, férőhely-kilométer) – munkahelyek
– Attraktivitási – racionalizálási stratégia (terv)
– Célok
– szoros ügyfél-orientáció – méltányos díjszintű kínálat kidolgozása maximális teljesítőképesség ellett – teljes hálózatra kiterjedő kínálat – innovatívabb kínálatok – többi versenytárs kínálatától pozitívan megkülönböztethető kínálat (differenciálódás)
– Kínálati koncepció
– Innovatív járműpark: vonalhálózat speciális követelményeihez illesztett és maximális ügyfél-orientációs megválasztás és kialakítás – sebesség-gyorsulás – férőhely-kapacitás (ülő-álló helyek száma) – komfortelemek – minőségelemek – mozgáskorlátozott-elemek – Kibővített kiszolgálási koncepció (vonalként/hétköznapi/hétfégen) – vonatmix – integrált ütemes menetrend – éjszakai vonatok bevezetése – igények szerinti ütemkialakítás (ütem sűrítése csúcsidőben és a nagy forgalmú vonalszakaszokon) – hétfégen vonatok bevezetése igény szerint – távolsági és kistávolsági vonatok összehangolása
– Új értékesítési szervezetstruktúra
– nagyállomási utazási központok bekapcsolása – új értékesítési partnerszervezet bevonása – vonatok felszerelése mobil menetjegy-automatákkal – állomások, megálló felszerelése fix jegyárú automatákkal – hitelkártya-elfogadás – (fokozott) jegyellenőrzés
– Minőség-megállapodás
– pontossági mutatószámok kialakítása és folyamatos alakuláskövetése – minőségi bonusz- és másútfizetési rendszer bevezetése – külső megjelenési kép megővése – utasbiztonság növelése (audió-vizuális) – utas-információs rendszer (audió-vizuális) – vonati ügyfélgondozó személyzet
– Hálózatképzés
– kétvágányos képzés – új biztosítóberendezés – új megállóhelyek képzése – megállóhelyek áthelyezése
– Megrendelő-teljesítő viszony
– tendereztetés – hosszú szerződési futamidő (járműamortizáció, infrastruktúra-beruházások gazdaságossága)

5. ábra: A regionális vasutak helyzetértékelésének és attraktivitási-racionalizálási stratégiájának alapelemei (a kölni dízelüzemű vonalhálózat példáján)

adott területi önkormányzatokkal, illetve önkormányzati társulásokkal, valamint az adott területfejlesztési tanácsokkal történő közvetlen kapcsolatfelvétel érdekében és céljából,

- negyedrészt újra kell gondolni és szabályozni a **MÁV Rt. területi szervezetének területi hozzárendelését** a területfejlesztési tervezési-statisztikai (nagy)régiók és a megyék közigazgatási határaihoz, és a MÁV Rt. területi szervek **kistávolságú tömegközlekedési illetékességét**.

A **MÁV Rt. szervezetének** ilyen célú, értelmű és tartalmú **regionalizálásával** a kistávolságú tömegközlekedési személyszállítás

- infrastruktúrája és
- közszolgáltatási

funkciója egyértelműen hozzárendelhető – EU – és **hazai közigazgatási, területfejlesztési és koncessziós konform módon** (azaz az ezekre vonatkozó törvényeknek megfelelően) – a **hazai közigazgatási szerkezethez**.

5. A mellékvonali probléma kezelésének irányadó EU-dokumentumai és EU-gyakorlata szerinti megoldáselemek

A mellékvonali probléma és a kistávolságú (helyi/város, elővárosi/városkörnyéki, területi/regionális) személyszállítási, közszolgáltatási (KKTSZK) probléma – amely problémakört az EU, az **EGK Tanács** 1969. június 6.-i, **1191/69 (EGK) sz. rendeletében** szabályozza, a **tagállamok eljárásáról a vasúti, közúti és a belvízi hajóközlekedésben nyújtott közszolgáltatások területén** címmel (továbbiakban: rendelet) – között nyilvánvaló az egyértelmű megfelelés és vonatkozás.

Ezért a mellékvonali probléma kezelésénél – hazánk és az EU közötti társulási megállapodás (az ún. **Eu-**

rópai megállapodás) értelmében, és ugyanakkor hazánk **EU-csatlakozásra felkészülése időszakában**, amelynek **legfőbb lényege a közösségi jogszabályok törvényi és gyakorlati átvétele** – feltétlenül figyelembe kell venni a rendelet idevágó szabályozásait.

A rendelet **preambuluma** szerint a „**közös közlekedéspolitika** egyik célja azoknak a különbségeknek a megszüntetése, amelyek abból adódnak, hogy „egyes tagállamok a közlekedési vállalatokra” különböző „közszolgáltatási kötelezettségeket rónak”, amely „különbségek a versenyfeltételek jelentős” és az egyes tagállamokban jelentősen különböző „torzításához vezetnek”. Ezért „indokolt” az ilyen „közszolgáltatási kötelezettségek megszüntetése”.

„Bizonyos esetekben azonban **fenn kell tartani**” az ilyen **közszolgáltatási kötelezettségeket**, hogy a „kereslet és kínálat szerint, illetve a **közszükségletek alapján**” megítélt „**megfelelő közlekedési szolgáltatást** lehessen biztosítani”.

A preambulum szerint „a kötelezettségek megszüntetésére irányuló intézkedések nem terjednek ki azokra a viteldíjakra és szállítási feltételekre, amelyek a közlekedési vállalatokat a **személyforgalomban meghatározott lakossági csoportok érdekében** terhelik”.

„A közlekedési vállalatok azon terheit, amelyek ebből adódnak”, az **EGK Tanács** 1965. május 13.-i, **a vasúti, közúti közlekedés és a belvízi hajóközlekedés versenyét befolyásoló egyes rendelkezések összehangolásáról** rendelkező határozata szerint a „tagállamoknak ki kell egyenlíteniük”.

A preambulum szerint a rendelet a nemzeti vasúttársaságokra és azokra az egyéb közlekedési vállalatokra vonatkozik, amelyek „főképp nem helyi és térségi helyközi jellegű szállítást végeznek”.

A rendelet **rendelkező része** szerint (I. fejezet 1. cikkely):

- (4) „Annak érdekében, hogy olyan megfelelő közlekedési szolgáltatást biztosítsanak, amely különösen a szociális és környezeti tényezőket, valamint a város- és területrendezés szempontjait veszi figyelembe, vagy az utasok egyes kategóriáinak viteldíjkezelményt ad, a tagállamok illetékes hatóságai **közszolgáltatási közlekedési szerződést** köthetnek a közlekedési vállalatokkal. Az ilyen szerződések feltételeit és működésének részleteit az V. fejezet tartalmazza.” (6. ábra).
- (5) „a tagállamok illetékes hatóságai azonban **maguk is fenntarthatnak** – a 2. cikkelyben meghatározott hivatkozással – városi, városkörnyéki vagy területi személyfuvarozási közszolgáltatást, vagy kiszabhatnak ilyen kötelezettséget. Az üzemeltetés feltételeit és részleteit, beleértve a térítés módszereit, a II – IV. fejezet tartalmazza.” „Ha a közlekedési vállalat nemcsak a közszolgáltatási kötelezettséget ellátó szolgáltatásokat üzemelteti, hanem más tevékenységekkel is foglalkozik, a közszolgáltatást legalább” a rendelet következő részében részletezett „feltételeknek megfelelő külön egységekben kell üzemeltetni...”

A rendelet szerint a tagállamok illetékes hatóságai (útvonal- vagy berendezés-) **üzemeltetési** (azaz infrastruktúraműködtetési), **szállítási** (általában személyszállítási) és **díj-szabási** (általában személyszállítási) közszolgáltatási és egyéb **kötelezettségeket** szabhatnak ki a közlekedési vállalatokra, amelyek definícióját a rendelet 2. cikkelye tartalmazza.

Megjegyzem, hogy a **közszolgáltatási kötelezettségek kiszabását az indokolja**, hogy az ilyen közszolgáltatások esetében a rendelkezésre állás, hozzá-

- SZKSZ fogalma
Illetékes állami vagy önkormányzati hatóságok és közlekedési vállalatok között kötött szerződés egy adott közösség részére megfelelő közlekedési szolgáltatás nyújtása céljából.
- SZKSZ-vonatkozások
– 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
- SZKSZ-szabályozások elemei
– 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

6. Ábra: A közszolgáltatási kötelezettségen alapuló közlekedési szolgáltatásokra vonatkozó szerződés alapelemei az EGK Tanács 1191/69 sz. rendelkezésének megfelelően

férhetőség, elfogadhatóság, koordináció, rendszeresség, megbízhatóság, kapacitás, adaptálhatóság vagy a stabilitás feltételei – általában lényegesen – jobbak, és maga a közszolgáltatás a végső fogyasztók, az utasok számára minden esetben lényegesen olcsóbb, mint amit a normál piaci viszonyok között az adott közlekedési-szállító, illetve infrastruktúraműködtető vállalkozások nyújtanának a közhatóság (állam/önkormányzatok) ilyen fajta beavatkozásának hiányában.

Az EU Bizottság 1996. július 30.-i Fehér Könyve (A közösségi vasutak revitalizációs stratégiája) szerint a rendeleti keret érvényesítése előtt „az állam a vasútvállalatokat közvetlen és közvetett **kötelezettségekkel** terhelte meg, azok **pontos megfogalmazása**, vagy a vállalatok teljes és közvetlen **kiegyenlítése nélkül**. Ezen kötelezettségek túlnyomórészt a közszolgáltatási közlekedési szolgáltatásokra vonatkoztak; néhány tágan megfogalmazott célt szolgáltak, mint pl. a foglalkoztatottság, közjó, területi fejlesztés.” Ugyanakkor a „rendelet általános irányelv-ként rögzíti, hogy a tagállamok” ille-

tekes hatóságai „a közszolgáltatási (vasút)közlekedési szolgáltatásokra vonatkozó igényüket érvényesíthetik,

ha a közlekedési vállalatok ebből eredő **terheit kiegyenlítik**. A városi, városkörnyéki vagy területi közlekedési közszolgáltatások azonban a rendelet hatálya alól kivonhatók. Ez azt jelenti, hogy a vasúttársaságnak esetleg olyan közlekedési szolgáltatást kell nyújtania, amit **sem pontosan nem határoztak meg, sem méltányosan nem térítenek meg**. Ugyanakkor – a szerződéskötéstől függetlenül – nincs **nyilvános pályázati kötelezettség**.” Ennek következtében egyrészt „a vállalat így nem versenykörülmények között szolgált”, másrészt „a tagállam illetékes hatóságainak nincs biztosítékuk arra, hogy a megrendelt teljesítményekért a piaci árat fizetik meg.” Ezért „a jelenlegi szervezeti forma mind **az átláthatóságnak, mind a hatékonyságnak híján van**, amelyek pedig szükségesek a kiváló minőségű és gazdaságilag életképes közszolgáltatás megteremtéséhez.”

A **probléma rövid távú megoldása** a Bizottság szerint a következő (7. ábra):

- Alapelv
A köz(érdekű)szolgáltatások az európai gazdaság és társadalom központi eleme
- Cél
Tartós és minőségi mobilitási kínálattal 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
– az állami támogatás fejében jobb és hatékonyabb közszolgáltatás – átláthatóság az állam és a közlekedési vállalatok pénzügyi kapcsolataiban – piacgazdasági elemek bevezetése a közszolgáltatások korszerűsítésének ösztönzésére – szubszidiaritás a történelmi, jogi és kulturális sajátosságok miatt
- Eredmények
– 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
– 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 meggyezésszerű térítés pontos megállapítása, az ellentételezés állami felelőssége, a közlekedési vállalatok költség- és veszteségfelelőssége) – piaci erők bevezetése

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

„Az állam (önkormányzat) által ki-
szabott kötelezettségeket olyan **köz-
szolgáltatási szerződésekben** sza-
bályozzák az állam (önkormányzat)
és az üzemeltető társaságok között,
amelyek egyrészt a közszolgálta-
tások minden fajtájára kiterjednek,
beleértve a városi, városkörnyéki és
regionális közlekedési szolgáltatást,
másrészt, amelyek **pontosan megha-
tározzák a nyújtandó szolgáltatást
és az érte járó díjat**. Így az állam
(önkormányzat) pénzügyi hozzájá-
rulása világosan meghatározott és át-
látható **kiegyenlítés** lesz az üzemgaz-
daságtalan közlekedési szolgáltatás
igénybevételért.

A **költségek és az esetleges vesz-
teségek felelőssége** így a **vasútvállal-
laté**, ami az üzemgazdaságosság ja-
vítására ösztönzi. A **tagállamok** (ön-
kormányzatok) **illetékessége a köz-
szolgáltatás meghatározása** (illetve
specifikálása), különösen a minőség,
az állandóság, a rendszeresség, a tel-
jesítőképesség, a hozzáférhetőség és
a díjszabás tekintetében.”

A KKT SZK – és ezen belül a regioná-
lis/mellékvonali közhasznú személy-
szállítási közszolgáltatás ezen rende-
letnek megfelelő, azaz – EU-konform
szabályozását a **német** gyakorlat, illet-
ve **jogszabályozás** alapján javaslom
megoldani, amely a teljes jogszabályo-
zási, illetve terület-, és településszer-
kezeti láncot átfogja (EU/közös piac
– ország/szövetségi állam – tartomá-
nyok/nagyrégiók – megyék/középrégi-
ók – járások/kisrégiók – települések) a
szubszidiaritás elvére alapozva⁸, ami
szerint minden feladatfelelőséget és –
illetékességet a lehető legalacsonyabb
államigazgatási, illetve területi hierar-
chiaszinthez kell rendelni.

A **szabályozás** legalapvetőbb és leg-
fontosabb elemeit, **kulcskérdéseit** a
8. ábra sorolja fel.

Nyilvánvaló, hogy a KKT SZK/
VKTSZK ilyen értelmű **regionalizá-
lásával** egyidejűleg célszerű bevezet-
ni a **megrendelő-teljesítő viszonyt**
is.⁹

Mindez természetesen igényli a tag-
állami **vasúttársaságok regionális
átszervezését** is. Erre jó példát mutat
az **osztrák**, a **német** vagy a **francia
vasutak gyakorlata**.¹⁰

6. Az Európai Polgári Hálózat, mint a mellékvonali probléma kezelésének tömegközlekedési infrastrukturális megoldáseleme

Az EU Bizottság az 1995.11.29.-i
**Zöld Könyvében (A Polgári Háló-
zat – A tömegközlekedési személy-
szállítás lehetőségeinek megvaló-
sítása Európában)** foglaltak szerint

a „forgalmi torlódások csökkentése,
valamint a munkához, a tanuláshoz,
a szolgáltatáshoz, a pihenőhelyekhez
és üdülési célpontokhoz való eljutás
növekvő igényeinek kielégítése, to-
vábbá az életminőséget és a környe-
zetet érintő további káros következh-
mények elkerülése céljából nagyobb
elsőbbséget kell adni a tömegköz-
lekedési személyszállítási rendsze-
reknek az integrált megközelítés
részeként. Ez mindenkire érvényes,
de különösen az európai háztartások
mintegy 40%-ára, amelyek **nem ren-
delkeznek saját gépkocsival**.”

A dokumentum szerint „**cél** a tömeg-
közlekedési személyszállítás rugal-
masabbá, vonzóbbá, alkalmasabbá
és használhatóbbá tétele, a gépkocsi-
tól való függőség csökkentése, és a
gépkocsikkal nem rendelkezők köz-
lekedési lehetőségeinek bővítése, a
felhasználók igényeinek kielégítése
céljából. Ezért a tömegközlekedési

– Régiók (RKKT) behatárolása
– Közszolgáltatási kötelezettségek azonosítása, definiálása és specifikálása
– KKT SZK fogalmi körének meghatározása és specifikációja
– Regionalizálási célrendszer meghatározása
– KKT SZK elsőbbségét biztosító és támogató intézkedések
– KKT SZK kiszolgálási kínálat és normák specifikálása
– KKT SZK-feladatfelelősség meghatározása
– Közlekedési kooperáció formáinak és területeinek meghatározása a KKT SZK keretén belül
– KKT SZK-szerződés típusának, irányultságának és tartalmának meghatározása
– KKT SZK tervek típusának és tartalmának meghatározása
– KKT
– beruházási terv
– VKKT
– KKT SZK finanszírozásának szabályozása
– pénzügyi segélyek/támogatások
– KKT SZK-kiutalások

Rövidítések:

RKKT – Regionális kistérségi közlekedési térség
KKT SZK – Közhasznú kistérségi személyközlekedés
KKT – Kistérségi közlekedési terv
VKKT – Vasúti kistérségi közlekedési terv
VKTSZK – Vasúti kistérségi személyközlekedés

8. ábra: A (vasúti) közlekedés regionalizálásának kulcskérdései (súly-pontjai és alapelemei)

⁸ Közlekedéstudományi Szemle 1998. évi 9. és 11. szám

⁹ Közlekedéstudományi Szemle 1998. évi 5., 9. és 11. szám

¹⁰ Közlekedéstudományi Szemle 1998. évi 2., 8. és 9. szám

rendszereket és járműveket úgy kell megtervezni, hogy azok **elérhető** legyenek a mintegy 80 millió olyan európai polgár számára is, akik **állandóan, vagy életük egyes szakaszaiban mozgáskorlátozottak**.

Szükséges, hogy a közlekedés szempontjából az utasok igényei kerüljenek a **döntéshozás fókuszába** a helyi (városi, városkörnyéki), regionális, országos és a közösségi (uniós) szinten. A **megoldás a tömegközlekedési rendszerek** olyan **hálózatának** kialakítása, amelyek (intermodálisan és egyéb módon) illeszkednek egymáshoz (azaz az utasok könnyen átszállhatnak az egyéni közlekedési eszközökről (kerékpár, gépkocsi) a tömegközlekedési eszközökre, illetve az egyik tömegközlekedési eszközről a másikra (vonat, autóbusz, villamos, metró, városi vasút stb.)), amelyek összekapcsolják a távolsági és a kistávolságú (helyi/városi, városkörnyéki, regionális/területi) közlekedési hálózatokat, továbbá, amelyek lehetővé teszik a gépkocsival rendelkező polgár(ok) számára, hogy gépkocsijukat csak azokra az utazásokra használják, ahol fontos a mobilitási rugalmasság és függetlenség. Ezenkívül a tömegközlekedés olyan **szolgáltatás** kell legyen, amely minden polgár számára nyitott az infrastruktúrához és a járművekhez hozzáférés szempontjából, amelyet a viteldíjszint szempontjából anyagilag mindenki megengedhet magának, és amelynél teljes körű szolgáltatások állnak rendelkezésre.”

Ezáltal a tömegközlekedési személyszállításnak **kettős funkciója** van:

- a **személyi mobilitás biztosítása a mozgáskorlátozott polgárok számára** (ez az ún. **eredeti** vagy elsődleges tömegközlekedési személyszállítási közszolgáltatási **funkció**),
- az **externális hatások csökkentése** céljából a személygépjárművekkel rendelkező polgárok egyéni gépjárműves közlekedése egy részének kiváltása (ún. **pótlólagos**

vagy másodlagos személyszállítási **funkció**).

A másodlagos funkció okából és céljából a **tömegközlekedési személyszállítási közszolgáltatás (összehasonlító) mértéke**, illetve követelménye az **egyéni személygépkocsi komfortja** a minőségi és a háztól-házig szolgáltatás tekintetében.

A **megoldás infrastrukturális alapja** az EU területén az ún. Transzeurópai, és az EU-n kívül az ún. Páneurópai Hálózatok Rendszerén belül a **Transz/páneurópai Közlekedési Hálózat**, amely nyilvánvalóan a távolsági kapcsolatokra fókuszál, de világos az is, hogy ezeknek a távolsági hálózatszakaszoknak **szervesen kell kapcsolódnia a helyi és a regionális közlekedési rendszerekhez**

- egyrészt a háztól-házig koncepció miatt,
- másrészt, hogy mindegyik régió, illetve terület (illetve annak polgára) hozzáférjen az EU bármely

más regionális vagy területi, helyi piacához.

Ez a helyi/városi–városkörnyéki–regionális–távolsági tömegközlekedési hálózat az ún. **Polgári Hálózat**.

A Polgári Hálózattal, illetve a tömegközlekedési rendszerrel szemben támasztott általános **követelmény**

- a minőségi,
- az integrált és
- a háztól-házig szolgáltatás.

A **minőségi** követelmények a szolgáltatások (és a járművek)

- fizikai és
- anyagi elérhetőségét,
- (közlekedés)biztonságát,
- komfortját és
- környezetbarátságát
- jellemzik (9. ábra).

A **háztól-házig** követelmény a helyi – városkörnyéki – területi – távolsági közlekedési szolgáltatások,

– A rendszer elérhetősége
– 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 perifériális övezetek összekapcsolása
– Anyagi elérhetőség
– viteldíjszintek
– társadalmilag kívánatos szolgáltatások (koncessziós viteldíjak)
– Biztonság / Biztonságérzet
– biztonsági szabványok
– a világítás minősége
– a dolgozók szakképzettsége
– a szolgálatban lévő dolgozók száma/ellenőrzési rendszer
– Az utazás kényelme
– utazási idők
– megbízhatóság
– gyakoriság
– tisztaság
– kényelem
– tájékoztatás
– integrált jegykiadás
– rugalmasság
– Környezeti hatás
– szennyezőanyag-kibocsátás
– zaj
– infrastruktúra

9. Ábra: A „Polgári Hálózat” minőségi követelményei

illetve hálózatok szerves összekapcsolását, illetve összekapcsolhatóságát – **intermodalitását** – jelenti.

A rendszerintegráció

- az egyéni közlekedési módok (gyaloglás, kerékpározás, gépjármű-közlekedés) és a tömegközlekedés hagyományos és rugalmas módjainak hatékony integrálását, valamint
- a tömegközlekedési személyszállítási alrendszerek (vasút, busz, villamos, metró stb.) jobb koordinálását jelenti

a **csatlakozó szállítási infrastruktúra és a közlekedési szövetségek** kialakítása révén.

Az EU Bizottság Polgári Hálózat koncepciója révén a **hazai mellékvonalak** a közlekedési lánc értékes és hasznos **regionális** elemei lehetnek, ezen belül a trianoni mellékvonalak külön is **interregionális** jelentőségűek.

7. Összefoglalás, kitekintés

Magyarország egykori területén 1880-tól számos **Helyi Érdekű Vasút** (HÉV) épült folyamatosan helyi kezdeményezésre, koncessziós rendszerben (ezek megépítésük után többnyire **MÁV (szabványszerződéses) kezelésbe** kerültek).

1918-ra lényegében kiépült a teljes HÉV-hálózat (13050 km, 157 vonal). 1921 után az új határok kialakításával a maradék HÉV-hálózat (4798 km, 68 vonal) jelentős része **megcsonkult**, mert a szomszédos államok politikai okokból felszedték a **határokon átmenő mellékvonalak határszakaszi** részét.

Ezzel megszületett a mai értelemben vett **mellékvonali probléma** az ún. **trianoni mellékvonalakon**, mert ezek még az eredeti térségi/regioná-

lis szerepüket is elvesztették, ahelyett hogy új **interregionális funkciót** kaptak volna.

A helyzetet súlyosbította, és a teljes mellékvonali hálózatra kiterjesztette, a **mellékvonalak „nagyvasúti technikai félrekezelése”**.

A mellékvonalak kétszeres ún. „**ördögi körbe**” kerültek, mert

- egyrészt az **ismétlődő „hálózatra-cionalizálás”** ellenére (1959-1982 között kb. 2000 km mellékvonal és gazdasági vasút és mintegy 380 szolgálati hely megszüntetésére került sor) a probléma újratermelődött,
- másrészt a **helytelen technikai kezelés és az elégtelen/elmaradó karbantartás** miatt a kínálat folyamatosan degradálódott, amit a forgalom és a bevétel csökkenése követett, ami viszont még kevesebb ráfordítást eredményezett, és ezzel beindult a „kör”.

A mellékvonali probléma „**ördögi köréből**” való teljes **kitörés**, és a mellékvonali ún. „**angyali kör**” megteremtése – az eddigi intézkedéscsomagon és annak eredményein kívül – **további intézkedéseket** igényel, amelyek

- a vasúti kistávolságú személyközlekedés regionalizálása,
- a vasúti személyszállítás közszolgáltatási státuszának rendezése,
- attraktív mellékvonali személyszállítási szolgáltatási kínálat kialakítása, fenntartása és folyamatos javítása.

Ezekre **jó és EU-konform nemzetközi megoldások** állnak rendelkezésre a svájci, német, francia, svéd és osztrák tagállamok és vasutak bevált gyakorlatából és eljárásából.¹¹

Ezen intézkedéseken kívül még további **potenciális lehetőségek** vannak, amelyek azonban **aktív cselek-**

véssel intézkedésekké konvertálhatók.

Ilyen lehetőségek:

- hazánk és a szomszédos országok **EU-csatlakozása**, illetve **EU társsult tagsága**, amelynek következtében a **politikai államhatárok oldhatók**, és előtérbe kerül a határok, illetve a határátkelőhelyek interregionális összekapcsoló szerepe: ez **viSSzaállíthatja a trianoni mellékvonalak eredeti térségi funkcióját, és pótlólagos interregionális funkciót** teremthet meg számukra,
- a **területfejlesztési törvény** potenciális lehetőségei az ún. hátrányos térségekben és a hátrányos helyzetű határ menti térségekben lévő, és azokat kiszolgáló mellékvonalak számára **mind az infrastruktúra, mind a személyszállítási közszolgáltatás** tekintetében meglévő, és rájuk hátrányos „meglévő területi különbségek mérséklése” érdekében, és az „európai integrációs, innovációs területfejlesztési feladatok támogatása” keretében,
- hazánk **EU-csatlakozásáig** ki kell alakítani az EU területi statisztikai rendszerének, a NUTS-nómenlatúrának, a **három regionális szintet** kijelölő **rendszerét**, azaz a makro- mezo- és mikrorégiókat, amelyekhez igazodva megvalósulhat a kistávolságú, és azon belül a **mellékvonali személyszállítás végleges és teljes regionalizálása**,
- hazánk **EU-csatlakozásáig** át kell venni az **EU jogszabályozását**, és azon belül az idevágó jogszabályokat, pl. a 1191/69 sz. irányelvet a **közlekedési közszolgáltatásokról**, ami az EU-tagországok ún. közlekedési regionalizálási jogszabálya, így megteremtődik a **mellékvonalak regionális státuszának** hazai jogi alapja is,
- folyamatban van az idevágó hazai **törvények** (pl. a koncessziós, a vasúti törvény), továbbá az

¹¹ Közlekedéstudományi Szemle 1998. évi 2., 4., 5., 8., 9. és 11. szám

Állam-MÁV szerződés időszakos felülvizsgálata, valamint új típusú közlekedési törvények (pl. a személyszállítási törvény) **előkészítése.** Ezekben újraszabályozhatók, illetve finomíthatók a problémás fogalmak és intézmények (a közszolgáltatás, alapellátás specifikálása és finanszírozásának rendezése, a kistávolságú, és azon belül a helyi, az elővárosi és a regionális közlekedés szétválasztása, az országos közforgalmú vasutak helyi forgalmi jogosultsága, a helyi, elővárosi és regionális vasúti forgalmi teljesítmények statisztikai megjelölése, a termelési és a fogyasztói árkiegészítések közlekedésen belüli összehangolása, a közlekedés regionalizálása, a regionális közlekedési szövetségek alakítása stb.).

Ezeket a lehetőségeket a **közlekedési tárca és a MÁV Rt.** vezetése részéről aktívan gerjeszteni kell, és a lehetőségek realizálására **projektváltozatokat** kell időben előre kidolgozni, amelyek bázisán a lehetőségek akart és céltudatos bekövetkezése a célnak megfelelően irányítható.

Emellett és ezekkel párhuzamosan a MÁV Rt.-nek

- **regionalizálni** kell önmagát (**szervezetét, kapacitásait, teljesítményeit**) a régiókkal, illetve az érintett településekkel való szerves funkcionális kapcsolat kiépítése és fenntartása céljából, és ezen belül
- meg kell teremtenie az eszköz- vagy, a fenntartási források és tervek, a költségvetési kapcsolatok (rehabilitációs és fejlesztési források, termelési és fogyasztói árkiegészítések stb.) regionális hozzárendelésének lehetőségét,
- **műszakilag és üzemtechnológiailag rehabilitálnia** kell a mellékvonalakat a pálya, az üzem, az állomások és a gördülő állomány tekintetében a fenntartható „mellékvonali üzem” kialakítása érdekében,
- **komplex, egységes, de ugyanak-**

kor az egyes mellékvonalak adott műszaki-technológiai helyzetállásának megfelelően **differenciált mellékvonali rehabilitációs stratégiát és akció-projektsomagot** kell kidolgoznia az előbbi feladat hatékony és hatásos, és célirányos és tervezhető megvalósítása céljából,

- **attraktív** és az adott régió sajátos igényeihez, feltételeihez és körülményeihez **hozzáillesztett regionális szolgáltatáskínálatot kell kialakítania** az ügyfelek (állam, régiók, települések) és a végső fogyasztók érdekében (vállalatok, utasok), és igényeinek megfelelően,
- az előbbieket érdekében hatásos és hatékony **regionális imázsteremtő, marketing- és PR-tevékenységet** kell végeznie a regionális ügyfelek igényeinek megfelelő, illetve azokat szolgáló regionális politika kialakítása, megvalósítása, bemutatása és ügyfél-elfogadottsága, illetve az utasszám növelése céljából,
- ki kell mutatnia az előzőekben felsorolt rehabilitációs és attraktivitási intézkedések – amelyek célja egyaránt a hatékonyságnövelő, racionális és erőforrás-takarékos teljesítmény-előállítás, és az attraktív regionális szolgáltatáskínálati kialakítás támogatása – **erőforrás-megtakarítási és bevétel-növelési eredményeit és azok visszaforgatási lehetőségeit a továbbjavítási célokra.**

Természetesen a MÁV Rt. ezen erőfeszítései mellett szükséges és elengedhetetlen a **KHVM – mint szakigazgatási szerv, és mint tulajdonosi jogokat gyakorló – irányítói, költségvetési finanszírozói, nemzeti közti vonatkozás- és controlling-funkciója, és támogatása a potenciális lehetőségek aktív kihasználására és a javító intézkedések megvalósítására.**

Nyilvánvaló, hogy a megnevezett **intézkedések komplex projektsomagot** kell, hogy képezzenek. Ezek

együttes megvalósításával a mellékvonali probléma halmaz **véglegesen és EU-konform módon** megoldható, a mellékvonali rendszer **önfenntartó anyagi körbe** kerül, valamennyi érdekcsoport hasznára. A mellékvonali probléma végleges rendezése ugyanakkor minden bizonnyal a MÁV Rt., sőt a közlekedés egésze gazdasági-társadalmi pozícióját, legitimitását, imázsát és elismerését is jelentősen javítja mind hazai, mind EU-tekintetben.

Nyilvánvaló az is, hogy az eddigi – több, mint egy évtizede folyó, és évente többszöri alkalommal is elvégzett – tünetkezelési célú, a regionális vasúthálózat fokozatos csökkentésére és megszüntetésére, a regionális vasúti személyszállítási közszolgáltatási-alapellátási kínálat és színvonal visszafogására, valamint a mellékvonali vasúti alapellátási kiszolgálás közútra terelésére irányuló erőltetett vizsgálatok és kezdeményezések helyett, az előzőleg bemutatott **potenciális lehetőségek kihasználására való aktív felkészülésre, és az előzőekben felsorolt javító intézkedésekre kell az erőfeszítéseket és a rendelkezésre álló és potenciális forrásokat irányítani.**

Az előzők mellett a **KKTSZK/VKTSZK regionalizálása** céljából szükséges a **KHVM, a Belügyminisztérium, a Földművelésügyi és Vidékfejlesztési Minisztérium, a Gazdasági Minisztérium és a Pénzügyminisztérium együttes cselekvése a regionális közlekedési szövetségek rendszerének és a regionális megrendelő-teljesítő viszony kialakítása érdekében.**

Nyilvánvaló továbbá, hogy **minden olyan formális intézkedés,** amely nem a mellékvonali probléma lényegi és végleges megoldására irányul, hanem csak az egyes mellékvonalaknak a MÁV Rt. üzemműködéséből kivételére (pl. pusztán a vonal helyi közforgal-

művá minősítése, vagy a vonalankénti új vasúti társaságok alapítása), az a vasúti koncesszióköteles tevékenységekért és közszolgáltatásért való állami-kormányzati **felelősséget csak egy másik, alsóbb felelősségi szintre hárítja át** – esetleg a felelősség teljesítési feltételeinek biztosítása nélkül –, **de nem oldja meg a problémát.**

Végezetül felhívom a figyelmet arra a közelmúltban és jelenleg is világszerte gyakran hangoztatott véleményre, hogy a közép- és kelet-európai reformországok megkezdett és jelenleg is folyó politikai-gazdasági rendszerváltására **nincs történelmi példa és bevált recept**, ami nyilvánvalóan igaz a közlekedési, és azon belül **a mellékvonali problémára** is. Nyilvánvaló ezért, hogy a mellékvonali probléma „kezelése” egyedi – a speciális **magyar gazdaság- és társadalompolitikai körülményeket és adottságokat** messzemenően figyelembe vevő – külön megközelítést és megoldást igényel.

Irodalomjegyzék

- Dr. Rixer Attila: A kislelővonal mel-
lékvonali hálózat üzemeltetése gaz-
daságosabbá tételének komplex stra-
tégiája. Haladási jelentés. MÁV FKI.
Budapest, 1993. február
- Dr. Rixer Attila: A kislelővonal mel-
lékvonalak üzemeltetési és finanszíro-
zási problémái. Vitaanyag. MÁV FKI.
Budapest, 1993. március 4.
- Dr. Rixer Attila: A kislelővonal mel-
lékvonalak üzemeltetési és finanszíro-
zási problémái. Kiegészítés és pótlás
a Vitaanyaghoz. MÁV FKI. Budapest,
1993. augusztus 30.
- Dr. Rixer Attila: A kislelővonal mel-
lékvonali hálózat üzemeltetése gaz-
daságosabbá tételének komplex stra-
tégiája. Zárójelentés. MÁV FKI. Bu-
dapest, 1993. szeptember
- Dr. Rixer Attila: A kislelővonal vas-
úti mellékvonali probléma alapjai és
megoldásának elemei. MÁV Rt. FKI
Évkönyve, 1991-1993. Budapest,
1994
- Dr. Rixer Attila: Munkabizottsági
összefoglaló jelentés a mellékvona-
lak üzemeltetésének gazdaságosabbá
tételének állásáról és további lehetősé-
geiről. MÁV Rt. FKI. Budapest,
1994. szeptember 12.
- Dr. Rixer Attila: A vasúti mellékvona-
li probléma és közlekedéspolitikai
kezelésének egy lehetséges stratégi-
ája. Közlekedéstudományi Szemle.
Budapest, 1994/11
- Dr. Rixer Attila: A MÁV Rt. mellék-
és fővonal hálózati forgalomtech-
nikai és –szervezési koncepciójának
megalapozása. 2. A vasúti közlekedés
regionalizálásának jogszabályi keretei
és nemzetközi tapasztalatai. Rész-
jelentés. MÁV Rt. FKI. Budapest,
1996. augusztus 2.
- Dr. Rixer Attila: A MÁV Rt. mellék-
és fővonal hálózati forgalomtech-
nikai és –szervezési koncepciójának
megalapozása. 3. Európai vasutak
regionalizálási és mellékvonali gya-
korlata. Részjelentés. MÁV Rt. FKI.
Budapest, 1996. szeptember
- Dr. Rixer Attila: A MÁV Rt. mellék-
és fővonal hálózati forgalomtech-
nikai és –szervezési koncepciójának
megalapozása. 7. Regionális áruszállí-
tási vasútvállalati együttműködési és
kínálati koncepció alapelvei és alap-
elemei. Nemzetközi áttekintés. Rész-
jelentés. MÁV Rt. FKI. Budapest,
1998. február
- Dr. Rixer Attila: Vasúti mellékvonalak
társasági működtetésének lehetőségei.
1. Háttéranyagok a szakértői csoport
részére. MÁV Rt. FKI. Budapest,
1998. március 9.
- Dr. Rixer Attila: Vasúti mellékvonalak
társasági működtetésének lehetőségei.
2. A koncessziós alapú regionális vas-
úttársaságok alapításának és működ-
tetésének hazai és nemzetközi jogsza-
bályi keretei és alapjai. MÁV Rt. FKI.
Budapest, 1998. július 9.
- Dr. Rixer Attila: A vasúti regionali-
zálás európai gyakorlata és hazai irá-
nyai. I. A vasúti regionalizálás francia
gyakorlata. Közlekedéstudományi
Szemle. Budapest, 1998/2
- Dr. Rixer Attila: A vasúti regionali-
zálás európai gyakorlata és hazai irá-
nyai. II. A vasúti regionalizálás svájci
gyakorlata. Közlekedéstudományi
Szemle. Budapest, 1998/4
- Dr. Rixer Attila: A vasúti regionali-
zálás európai gyakorlata és hazai irá-
nyai. III. A személyközlekedési regio-
nizálás és deregulálás svéd gya-
korlata. Közlekedéstudományi Szemle.
Budapest, 1998/5
- Dr. Rixer Attila: A vasúti regionali-
zálás európai gyakorlata és hazai irá-
nyai. IV. Az Osztrák Szövetségi Vasu-
tak mellékvonali és regionális straté-
giája. Közlekedéstudományi Szemle.
Budapest, 1998/8
- Dr. Rixer Attila: A vasúti regionali-
zálás európai gyakorlata és hazai irá-
nyai. V. A vasúti regionalizálás német
gyakorlata. Közlekedéstudományi
Szemle. Budapest, 1998/9
- Dr. Rixer Attila: A vasúti regionali-
zálás európai gyakorlata és hazai irá-
nyai. VI. A regionalizálás nemzetközi
gyakorlatának összevont értékelése
és a magyar gyakorlatban is haszno-
sítható elemei. Közlekedéstudományi
Szemle. Budapest, 1998/11
1996. évi XXI. törvény a területfej-
lesztésről és a területrendezésről
- Az 1993. évi XCV. törvény a vasútról
- A MÁV Rt. Alapító Okirata
- Szerződés a Magyar Állam, valamint
a Magyar Államvasutak Részvénytár-
saság között
- Az EU Tanács 1969. június 6.-i,
1191/69 (EGK) sz. rendelete a tag-
államok eljárásáról a vasúti, közúti
közlekedésben és belvízi hajóközle-
kedésben nyújtott szolgáltatások
területén
- Dr. Kerkápoly Iván: Vasúti földrajz és
történet. KMEY. Budapest, 1943
- Dr. Palotás Zoltán: A trianoni határok.
Tanulmány. Interedition, Budapest,
1990
- EU-Bizottság Fehér Könyve: A kö-
zösségi vasutak revitalizációs straté-
giája 1996. 07. 30.
- EU Bizottság Zöld Könyve: A Polgári
Hálózat – A tömegközlekedési sze-
mélyszállítás lehetőségeinek megva-
lósítása Európában. 1995. 11. 29.
- Dr. Rixer Attila: Az Árufuvarozási
Szakigazgatóság üzletági stratégiá-
jának megalapozása. 3. A regionális
árufuvarozási és logisztikai szolgálta-
tási szövetségek kialakításának alap-
elvei és alapelemei. MÁV Rt. FKI.
Budapest, 1998
- Dr. Rixer Attila: A MÁV Rt. rehabi-
litációs és fejlesztési koncepciójának
továbbfejlesztése. 6. A mellékvonali
probléma eddigi kialakításának és ke-
zelésének fázisai és EU-konform ke-
zelésének lehetősége. MÁV Rt. FKI.
Budapest, 1998
- Dr. Rixer Attila: Vasúti mellékvonalak
társasági működtetésének lehetőségei.
2. A koncessziós alapú regionális vas-
úttársaságok alapításának és működ-

- tetésének hazai és nemzetközi jogszabályi keretei és alapjai. Vitaanyag a KHVM részére. MÁV Rt. FKI. Budapest, 1998. július 9.
31. Dr. Rixer Attila: Vasúti mellékvonalak társasági működtetésének lehetőségei. 3. A mellékvonali probléma EU-konform kezelésének alapelvei és alapelemei. Vitaanyag a KHVM részére. MÁV Rt. FKI. Budapest, 1998. szeptember 7.
 32. Dr. Rixer Attila: A MÁV Rt. EU-konform regionális vasúti koncepciójának megalapozása az EU regionalizálási rendeletének megvalósítása érdekében. 1. A mellékvonali probléma helyzetfeltárása és a kitörési irányok kijelölése. MÁV Rt. FKI. Budapest, 1998
 33. Dr. Rixer Attila: A MÁV Rt. rehabilitációs és fejlesztési koncepciójának továbbfejlesztése. 7. A mellékvonali probléma infrastruktúrávetülete EU-konform kezelésének koncepcionális alapelvei és alapelemei. MÁV Rt. FKI. Budapest, 1998. szeptember
 34. Dr. Rixer Attila: A Személyszállítási Szakigazgatóság üzletági és marketingfejlesztési stratégiájának megalapozása. 2. A mellékvonali regionális vasúti személyszállítási közszolgáltatási és alapellátási probléma EU-konform megoldási keretei és lehetőségei. MÁV Rt. FKI. Budapest, 1998
 35. Dr. Rixer Attila: A vasúti mellékvonali probléma EU-konform kezelésének alapelvei és potenciális alapelemei. Közlekedéstudományi Szemle, 1999/3.
 36. Dr. Ehrlich Éva – Dr. Csiba József – Fehér László – Dr. Jánosi Imre – Dr. Kerkápoly Endre – Lovas József – Maizl Erik – Polgár László – Preislerné Dr. Cserhalmi Dóra – Dr. Ritoók Pál: Infrastruktúra EU-csatlakozással kapcsolatos stratégiai kérdések I. Európai tükr. Műhelytanulmányok 31. Budapest, 1997
 37. Dr. Horváth Ferenc: A magyar vasút építkezései a két világháború közötti időszakban (1915-1944). Magyar Vasúttörténet 5. kötet. 1915-től 1944-ig. Budapest, 1997

Dr. Rixer Attila szakmai életrajza

Vácott született, 1945. január 11-én. Általános iskolai tanulmányait Nagymaroson, a gimnáziumot Vácott vé-

gezte kitűnő eredménnyel. 1968-ban a Budapesti Műszaki Egyetem Gépészmérnöki Karán jeles eredménnyel gépészmérnöki oklevelet szerzett. Ezután 1970-ig a MÁV Szolnoki Vontatási Főnökségen dolgozott reszortos, majd 1974-ig a MÁV Budapesti Igazgatóságán főelőadói, majd csoportvezetői beosztásban. Eközben ismerte meg a vasúti közlekedés problémáit és sikereit, amely később meghatározóvá vált a szakmai élete során. Időközben 1972-ben német állami középfokú nyelvvizsga-bizonyítványt szerzett.

1974 szeptemberétől a MÁV és a Főiskola vezetése közötti megállapodásnak megfelelően a MÁV illetmény nélküli szabadságosaként, a Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola győri beindulásától 1988-ig a Vasútüzemi Tanszéken főállású adjunktusként, majd az Üzemgazdasági és Szervezési Tanszéken docensként önállóan kifejlesztette, illetve összeállította az Anyagmozgatás és raktározás, a Vasúti üzemgazdaságtan, a Vasúti üzemszervezés, a Szervezés, a Munkaszervezés, a Munka- és üzemszervezés, a Munkaelemzés és a Megbízhatóság- és minőségvizsgálat tárgyak előadási és gyakorlati tananyagát, és a Főiskolán önállóan tartotta ezen tantárgyak előadásait és vezette gyakorlatait. Ezen tantárgyak oktatási anyagaként hat jegyzetnek volt szerzője és kettőnek társszerzője. Eközben 1976-ban a BME Közlekedésmérnöki Kar Gazdasági Mérnöki Szakán közlekedési gazdasági mérnöki oklevelet, 1978-ban orosz állami középfokú nyelvvizsga-bizonyítványt szerzett, majd 1980-ban a BME Közlekedési Karán Anyagmozgató gépek szaktudományból Műszaki doktorrá avatták. Ezen időszak alatt a Közlekedési Minisztérium által szervezett Munkaelemző tanfolyam négy tantárgyának volt előadója és jegyzetének társszerzője, valamint harmincnégy szerződéses kutatási munkában vett részt témavezetőként, illetve társkutatóként, és ehhez kapcsolódóan ezek kutatási zárójelentésének társszerzője volt, valamint hat

szakértői tanulmányt állított össze, és huszonegy folyóirat- és évkönyvcikket írt. Időközben két diplomatervet és 8 díjazott pályázati tanulmányt készített.

1988-tól a Főiskola és a MÁV vezetése közötti megállapodás következtében Vasúti Tudományos Kutatóintézet (a Magyar Tudományos Akadémia vasúti kutatóintézete) Vasútüzemi Osztályán, majd ennek utódintézménye, a MÁV Rt. Fejlesztési és Kísérleti Intézet Üzemgazdasági Osztályán osztályvezetői, majd a Vasútüzemi és Gazdasági Irodáján irodavezetői, és utóbb egyben intézeti igazgatóhelyettesi beosztásban dolgozott, illetve végzett és irányított vasútüzemi, vasútgazdasági és közlekedési kutatásokat 2000-ig. Ezen időszak alatt a MÁV Rt. és a Közlekedési Minisztérium által megrendelt hatvan vasúti kutatási jelentésnek, valamint három szakértői tanulmánynak és negyvennégy folyóirat- és évkönyvcikknek volt szerzője. Időközben kandidátusi ösztöndíjas tanulmányokat végzett, majd 1990-ben megvédte kandidátusi értekezését.

1999-től a Főiskola és a MÁV vezetése közötti megállapodás következtében mellékállású oktatóként, majd 2000 szeptemberétől az Egyetem főállású oktatójaként, mint főiskolai tanár, önállóan kifejlesztette, illetve összeállította a Szolgáltatások minőségbiztosítása, Pénzügyi szolgáltatások minőségbiztosítása, Vasútgazdaságtan, Közlekedési rendszerek minőségirányítása, Ügyfélszolgálat-menedzsment, Közlekedési rendszerek menedzsmentje, Minőségmenedzsment tárgyak előadási és gyakorlati tananyagát, és önállóan tartotta ezen tantárgyak előadásait és vezette gyakorlatait. Ezen tantárgyak oktatási anyagaként tizenkét jegyzetnek, illetve oktatási segédanyagnak volt szerzője és egynek társszerzője. Ezen időszak alatt huszonegy folyóirat- és évkönyvcikknek volt szerzője és tizennégynek társszerzője.

Időközben a Főiskola, majd az Egyetem és a MÁV Zrt., illetve a MÁV START Zrt. közötti – a diplo-

más szakember-utánpótlás minőségének javítása és a képzési érdekek kölcsönös figyelembevétele, valamint a képzés vasúti szaktárgyi tananyagainak és tárgyi feltételeinek fejlesztése érdekében történő – együttműködés intézményesítése érdekében személyes közreműködéssel Együttműködési, illetve Fejlesztési Megállapodásokat készített elő, amelyek ténylegesen is megkötésre kerültek 2001-ben, 2002-ben, 2003-ban, 2004-ben, 2006-ban és 2011-ben, amelynek keretében a MÁV szakképzési hozzájárulásának keretében az Egyetem mintegy 20 MFt-os támogatásban részesült. A megállapodások operatív kapcsolattartója volt a Főiskola, majd az Egyetem részéről.

2020-ban a Széchenyi István Egyetem Rektora és az Egyetem Szenátusa úgy döntött, hogy az Egyetemen végzett kiemelkedő szakmai, oktatói, oktatásszervezői munkáját Professor Emeritus cím adományozásával ismeri el, és őt a cím használatára jogosítja fel.

2024-ben a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Gépészmérnöki Karának Tanácsa a BME GMK egykori hallgatójának ötven éven át kifejtett szakmai tevékenysége elismerésül Gépészmérnöki Arany Díszoklevél adományozásáról döntött.

Összefoglalás

Legmagasabb iskolai végzettség: Budapesti Műszaki Egyetem, Gépészmérnöki Kar, Gépgyártás-technológia Szak, 1968.

Tudományos fokozat: Egyetemi doktori cím: BME, 1980., Közgazdaságtudomány kandidátusa cím: MTA, TMB, 1991., Ph D.: BME és a Műszaki Menedzser Szak Doktori Tanácsa, 2000.

Szakképzettség: BME gépészmérnöki diploma, 1968., BME közlekedési gazdasági mérnöki diploma, 1976., BME közlekedési manager gazdasági mérnöki diploma, 1996.

Idegennyelv-tudás: német állami középfokú nyelvvizsga, 1972., orosz állami középfokú nyelvvizsga, 1978., angol: alapfok

Munkahelyek és beosztások: 2000. júliustól: Széchenyi István Egyetem, MTK BGI Közlekedési Tanszék, Győr: főiskolai tanár, 2000-1988: MÁV Rt. Fejlesztési és Kísérleti Intézet, Budapest: intézeti igazgatóhelyettes, Vasútüzemi és Gazdasági Iroda, irodavezető, Üzemgazdasági Osztály, osztályvezető, Vasútüzemi Osztály, osztályvezető; 1988-1974: Széchenyi István Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola, Győr; Üzemgazdasági és Szervezési Tanszék, docens, Vasútüzemi Tanszék, adjunktus; 1974-1970: MÁV Igazgatóság, Budapest, IV. osztály: főelőadói, majd csoportvezetői beosztás; 1970-1968: MÁV Vontatási Főnökség, Szolnok, reszortos beosztás.

Oktatási tevékenység: 1974-1988. között (KTMF, Győr) főállású adjunktusként, majd docensként a Vasútüzemi, majd az Üzemgazdasági és Szervezési Tanszéken Anyagmozgatás és raktározás, Vasúti üzemgazdaságtan, Vasúti üzemszervezés, Szervezés, Munkaszervezés, Munka- és üzemszervezés, Munkaelemzés, Megbízhatóság- és minőségvizsgálat tárgyak előadásainak és gyakorlatainak tartása; 1999-ben (SZIF, Győr) Szolgáltatások minőségbiztosítása tantárgy oktatása mellékállású oktatóként, 2000. szeptembertől (SZE, Győr) főállású főiskolai tanárként a Szolgáltatások minőségbiztosítása, Vasútgazdaságtan, Szervezés, Közlekedési rendszerek minőségirányítása, Ügyfélszolgálat-menedzsment tantárgyak oktatása. Kutatási tevékenység: 1974-1988. között (KTMF Győr), 1989-2000 között (Vasúti Tudományos Kutató Intézet; MÁV Rt. Fejlesztési és Kísérleti Intézet, Budapest) és 2000 óta (SZE Győr) közlekedéspolitikai, vasúti stb. témájú kutatások irányítása és végzése.

Külföldi tanulmányutak és speciális képzések: „Die Rolle des Verkehrsministeriums bei der Gestaltung der Transportpolitik” Loucen, Szlovákia. PHARE tanf., 1993. 02. 23-27., „Intermodal Management” Loucen, Szlovákia, PHARE tanf., 1993. 03. 08-12., „Preparing Projects for International Funding” Gárdony. Phare Multi Transport Programme, 1997. 04. 07-11., „Local Courses on EU Transport Legislation and Approximation of Laws and Standards” Budapest, Phare Multi Transport Programme, 1999. 07. 06-09., „Fidic Training Course for MÁV Staff” Budapest. PHARE tanf. 2000., „Workshop on preparation of ISPA Transport projects(methods). Phare SPP Twinning Programme. Budapest, 2000. 05. 15-18.

Tudományos szervezetekben való tagság: Magyar Tudományos Akadémia, Veszprémi Akadémiai Bizottság, Közlekedéstudományi Egyesület, Magyar Logisztikai Egyesület.

Tudományos folyóiratok szerkesztőbizottsági tagság: Schienen der Welt szerkesztő bizottság, Közlekedéstudományi Szemle szerkesztő bizottsági tag.

Szakmai kitüntetései, díjai: Elfogadott Kiváló Ifjú Mérnök pályázat (MÁV, Budapest, 1973), Díjazott Alkotó Ifjúság pályázat (KTMF Győr, 1976 és 1977), Felsőoktatási Intézmények VII. Országos Munkavédelmi Pályázat tanulmány II. díj (1983), MTA Veszprémi Akadémiai Bizottság díjazott pályázati tanulmány (KTMF Győr, 1985), Díjazott felsőoktatási pályázati tanulmány (KTMF, Győr, 1987), KTE Irodalmi díj, 1997., MTESZ Minőségi Érem díj, 1998., KTE Aranyjelvény, 1999., KTE Irodalmi díj, 2000., „A vasút szolgálatáért” kitüntetés, ezüst fokozat, 2002., SZE: Publikációs Nívódíj Pályázat Rektori dicséret, 2002., KTE Irodalmi díj, 2004., KTE: Jáky József díj, 2004., Emberi Erőforrások Minisztériuma: A Pedagógus Szolgá-

lati Emlékérem, 2014., SZE: Professor Emeritus cím, 2020.

Kiemelt kutatásvezetői tevékenységek főbb területei: A szolgáltatási minőségfogalmak elméleti alapjai és összefüggése a személyszállítási szolgáltatások példáján. T 017071 sz. OTKA kutatás (1995-1997), témavezetés, Az áruszállítási logisztikai szolgáltatások minőségének elméleti alapjai, alapelvei és alapelemei. T 025761 sz. OTKA kutatás (1998-2001), témavezetés, LOGMIN. A logisztikai szolgáltatások ügyfélorientált minőségbiztosítása, mint a hazai logisztikai szolgáltatók EU-gazdaságba való bekapcsolódásának feltétele. FKFP-0321/2000. OM Felsőok-

tatási Kutatási Program (2000-2001.), KÖZMIN 2003. A közlekedési-szállítási szolgáltatások ügyfélorientált és EU-konform minősége, mint az EU-csatlakozás feltétele. SZIF belső kutatási főirány (2000-2001), SZOLGMINTAN 2002. A képzési profilba tartozó szolgáltatások minőségkonceptióinak integrált és moduláris oktatási módszertanának fejlesztése. FKFP 46/2002 OM Felsőoktatási Kutatási Program (2002-2003), témavezetés, MOBILMIN 2005. A személyközlekedési-mobilitási közszolgáltatások EU-konform ügyfélkapcsolati minőségmenedzsmentjének alapelvei, alapelemei és módszertani alapjai. T 043311 sz. OTKA kutatás (2003-2005), témavezetés, SZOLG-

MINTAN 2006. Az egyetem képzési profiljába tartozó szolgáltatások minőségkonceptióinak integrált és moduláris oktatási módszertanának fejlesztése az EU-csatlakozás utáni időszakra és az Európai Oktatási Tér-séghez csatlakozásra való felkészülés keretében. SZE belső kutatási főirány Felsőoktatási Kutatási (2003-2006), témavezetés, Megvalósíthatósági tanulmány készítése az Osztrák-Magyar Fertő-térségi fenntartható közlekedési projekthez. 2. modul: Határokon átnyúló regionális forgalmi központ létrehozása. Phare CBC Magyarország-Ausztria Program (2003), modulvezető.