



Interreg
Austria-Hungary

European Union – European Regional Development Fund



SMART Pannonia

**Sustainable Mobility and Accessibility for Regional Transport in
Burgenland – West-Hungary
SMART Pannonia projekt (ATHU017)**

Tanulmány

a „SMART Pannonia projekt keretében határon átnyúló közlekedési szövetség kialakításának feltételeiről és kapcsolódó intézkedésekről szóló szakértői tanulmány kidolgozása, valamint a határon átnyúló közlekedési platform szakmai megvalósítását kísérő szakértői tevékenységek ellátása”

tárgyú vállalkozási szerződés keretében

Készítette: KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.

Budapest, 2019. december 31.

KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.

Közlekedésfejlesztési Kutatóközpont

A téma címe:

A SMART Pannonia projekt keretében határon átnyúló közlekedési szövetség kialakításának feltételeiről és kapcsolódó intézkedésekről szóló szakértői tanulmány kidolgozása, valamint a határon átnyúló közlekedési platform szakmai megvalósítását kísérő szakértői tevékenységek ellátása

Témaszám a vállalkozónál: **2121-003-4-7**

Megrendelő: **Nyugat-Pannon Nonprofit Kft.**

Konzulens: **Halinka Péter, határon átnyúló projektek igazgatója és Sali-Korándi Lídia, projektmenedzser**

Témafelelős: **Dr. Siska Miklós, tudományos munkatárs**

.....
aláírás

Közreműködött: **Dr. Berényi János, tudományos tanácsadó**

Szűcs Hajnalka, tudományos munkatárs

Lévai Zsolt, tudományos munkatárs

Tartalom

Vezetői összefoglaló	7
I. Integrált belföldi és határon átnyúló közforgalmú közlekedési kapcsolatok Európában	9
I.1 Bevezető	9
I.2 Közlekedési szövetségek és tarifaközösségek Európában	11
I.2.1 Osztrák közlekedési szövetségek	11
I.2.1.1 Uralkodó szervezeti formák	12
I.2.1.2 A helyi és regionális közúti-vasúti közforgalmú közlekedés piaci részesedése	13
I.2.1.3 Finanszírozás	13
I.2.1.4 Tarifamodellek	14
I.2.1.5 A minőség, a fejlesztés és a hozzáférhetőség biztosítása és monitoringja	15
I.2.1.6 Verkehrsverbund Steiermark (VVSt)	16
I.2.2 Németország	20
I.2.2.1 A német közlekedési szövetségek általános jellemzői	20
I.2.2.2 Verkehrsverbund Rhein-Necklar (VRN)	23
I.2.2.3 Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund (bodo)	25
I.2.2.3 Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB)	28
I.2.3 Svájc	29
I.2.3.1 Zürichi Közlekedési Szövetség	31
I.2.4 Spanyolország	33
I.3 Jó példák határon átnyúló közforgalmú közlekedésre	34
II. Helyzetelemzés	39
II.1 Határon átnyúló funkcionális régió mozgásai	39
II.1.1 Bevezetés	39
II.1.2 Határon átnyúló személyforgalom	39
II.1.3 Demográfia	42
II.1.4 Turizmus	45
II.1.4.1 Turisztikai kínálat	45
II.1.4.2 Vendégek száma	46
II.1.4.3 Vendégéjszakák száma	48
II.1.4.4 Következtetések – a fenntartható közlekedésre fókuszálva	51
II.1.5 Összefoglalás	52
II.2 „Határmenti vasútállomások és vasúti megállóhelyek értékelése” scenárió	54
II.2.1 Megállapítások, háttérvizsgálatok az alap-scenárióval kapcsolatban:	57
II.2.1.1 Állomás/Vasúti megállóhely elhelyezkedése	57
II.2.1.2 A scenárió súlyozása	58

II.2.1.3 További javasolt al-szenáriók	58
III. Közlekedéspolitikai célok Ausztriában és Magyarországon a nemzeti és a határon átmenő közlekedés ügyében	60
III.1. Burgenland tartomány komplex közlekedési stratégiája	60
III.1.1. Előzmények	60
III.1.2 A közlekedési stratégia fontossága	60
III.1.3 Módszertan	60
III.1.4 A stratégia főbb fókuszpontjai	61
III.1.4.1 Környezet és klímavédelem	61
III.1.4.2 Európai integráció	62
III.1.4.3 Gazdaság	62
III.1.4.4 Elérhetőség	63
III.1.5 Együttműködés a szomszédokkal	67
III.1.5.1 Határon átnyúló közlekedési koncepció Burgenland és Magyarország között	67
III.1.5.2 Mobilitás a Keleti Régióban – Egy közös stratégia	67
III.2. Magyarország közlekedéspolitikai céljai	67
IV. A közforgalmú közlekedés irányítási és működtetési rendszere a határ két oldalán	74
IV.1 A közszolgáltatás rendszere, megrendelők és operátorok	74
IV.2 Menetrend	76
IV.3 Tarifa és viteldíjrendszer, kedvezmények	77
IV.4 Finanszírozás	78
IV.5 Azonosságok és különbözőségek feltárása	79
V. Határmenti vasútállomások területfejlesztési szempontú értékelése	84
V.1 A tartalmi vizsgálat közös ismérvei – az alaptérképek	85
V.2 Az elérhető népesség nagysága	89
V.3 A népesség egyes elérhető csoportjainak nagysága	95
V.4 Összegzés – összetett scenáriók vizsgálata	98
VI. A feltárt eltérések felszámolását szolgáló lehetőségek és a közlekedési szövetség megalakításának alapjai	102
VI.1 A feltárt eltérések felszámolását szolgáló lehetőségek	102
VI.1.1 Osztrák oldalon	102
VI.1.1.1 Jogsabályi környezet	102
VI.1.1.2 Szolgáltatók köre	103
VI.1.1.3 Finanszírozás	103
VI.1.1.4 Tarifa rendszer	103
VI.1.1.5 Szolgáltatások integráltsága	104

VI.1.2 Magyar oldalon	104
VI.1.2.1. Jogszályi környezet	104
VI.1.2.2 Szolgáltatók köre	107
VI.1.2.3 Szövetség működési területének lehatárolása	107
VI.1.2.4 Finanszírozás	107
VI.1.2.5 Tarifa rendszer	107
VI.1.2.6 Szolgáltatások integráltsága	108
VI.1.3 A két oldalon alkalmazható intézkedések harmonizálási lehetőségei	108
VI.1.3.1 Jogi környezet	108
VI.1.3.2 Szolgáltatók köre	109
VI.1.3.3 Tarifa rendszer	109
VI.1.3.4 Összehangolt szolgáltatás	109
VI.2 Közlekedési szövetség (KSZ) megalakításának alapjai	111
VI.2.1 Európai jó gyakorlatok elemző bemutatása és következtetések a lehetséges SMART Pannónia területen létrehozandó közlekedési platformra	111
VI.2.1.1 Hollandia	111
VI.2.1.2 Az európai országokban működő közlekedési szövetségek általános jellemzői	112
VI.2.1.3. Közlekedési szövetségek működése	113
VI.2.1.4 A közlekedési szövetségek ellátási területe	114
VI.2.1.5 Zónák és tarifarendszer kialakítása	117
VI.2.1.6 Határon átnyúló közlekedési szövetségek – tanulságos jó példák	118
VI.2.2 A KSZ céljai és a célok elérésének ütemezése	125
VI.2.3 Az együttműködést szolgáló szakterületek feltárása	129
VI.2.3.1 Vasút	129
VI.2.3.2 Autóbusz közlekedés	132
VI.2.3.3. Határon átnyúló vasúti utazási adatfelvétel eredményei	133
VI.2.4 A KSZ hálózatának és menetrendjének (szolgáltatási terület) lehatárolása	134
VI.2.5 Illeszkedés a magyar és osztrák rendszerhez	137
VI.2.6 A KSZ előkészítésének első lépcsője Közlekedési Platform (KP) létrehozása	139
VII. A jelenlegi adottságok és lehetőségek mellett kialakítható határon átnyúló közlekedési rendszer, mint a közös közlekedési szövetség első lépcsője	141
VII.1 Adottságok és lehetőségek valamint a fejlesztés első lépései	143
VII.2 Vasúti és autóbusz közlekedés és annak kiaknázásának lehetősége	143
VII.2.1 Hálózati kapcsolatok fejlesztési lehetőségei	144
VII.2.1.1 Közlekedésszervezés a vasúton	146
VII.2.1.2 Közlekedésszervezés az autóbuszhálózaton	147
VII.2.2 A tarifa- és viteldíjrendszer elemzése	150

VII.2.2.1 Vasút	151
VII.2.2.2 Autóbusz	153
VII.2.3 Összefoglaló megállapítások, további teendők	155
Melléklet	157

Vezetői összefoglaló

A KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. és a Nyugat-Pannon Nonprofit Kft. 2017. június 26-án kötött szerződést a „**SMART Pannonia projekt keretében határon átnyúló közlekedési szövetség kialakításának feltételeiről és kapcsolódó intézkedésekről szóló szakértői tanulmány kidolgozása, valamint a határon átnyúló közlekedési platform szakmai megvalósítását kísérő szakértői tevékenységek ellátása**” tárgyában. A jelen anyag ennek a feladatnak megfelelő munka eredményét mutatja be.

Európában több évtizedes múltra tekint vissza a közforgalmú személyközlekedési szolgáltatások intézményesített együttműködést megtestesítő közlekedési szövetségek létesítésének és működtetésének gyakorlata. Az európai térségen belül az uniós együttműködésnek és intézményrendszerének hála a belső határok teljesen vagy csak részben átjárhatóvá váltak, és ez megkövetelte közlekedés határokon átnyúló működtetésének igényét. Ezek a gyakorlatban is megvalósult együttműködési formák jó példát szolgáltatnak arra, hogyan lehetne ezeket a megoldásokat az osztrák-magyar határ mentén fekvő régiók közötti közlekedésben alkalmazni.

A tanulmány I. része osztrák, német és svájci példákon keresztül bemutatja a közlekedési szövetségek és tarifaközösségek jellemzőit, működési módjait, valamint néhány – az osztrák-magyar határtérséghez hasonló magyar határszakaszokon kialakított ill. működő együttműködési megoldás ismertetésére került sor a magyar-szlovák, a magyar-román, a német-cseh és a német-osztrák határtérségekben.

A II. részben az osztrák-magyar határszakaszra vonatkozóan bemutatásra és elemzésre került a közös térségnek a határon átnyúló régiós szintű funkcionális hatásai és azok változása a közlekedésben, és a közlekedésen belül a személyközlekedés, és annak alakulását befolyásoló demográfia és a turizmus összefüggéseiben. Külön fejezet rész foglalkozott a közlekedési hálózat fontos és meghatározó csomópontjait alkotó vasútállomások és megállóhelyek hálózati potenciáljával, annak lehetséges jövőbeli szerepére.

Fontos kiinduló pontot képvisel a III. részben bemutatott osztrák és magyar nemzeti közlekedéspolitikai célok, amelyek hatással vannak a határon átnyúló közlekedés fejlesztési lehetőségeire. Magyar szempontból elsősorban a burgenlandi tervek az érdekesek, ezért részletezett ismertetést tartalmaz a fejezet Burgenland tartomány komplex közlekedési stratégiájáról, majd ezt követi a magyar közlekedéspolitikai célok bemutatása.

A IV. rész a közforgalmú közlekedés irányítási és működtetési rendszerével foglalkozik a határ két oldalán, részletezve a menetrend kialakítás, a tarifa és viteldíjrendszer, az utazási kedvezmények és a közforgalmú közlekedés finanszírozási kérdéseit. Ezek után a fejezet feltárja a két ország közötti különbségeket és azonosságokat.

Az V. főfejezet a III.2 fejezetre támaszkodva a határmenti vasútállomásokat területfejlesztési szempontból vizsgálja és értékeli annak érdekében, hogy hogyan lehet minél nagyobb vonzáserőt adni ezeknek.

A VI. rész bemutatja azokat a lehetőségeket, amelyek segítségével a feltárt eltéréseket felszámolni, de legalább is gyengíteni lehet mindkét oldalon. Ismerteti a jogszabályi környezetet, a szolgáltatói kört, a finanszírozás és a viteldíjképzés rendszerét, majd javaslatot tesz a két oldal rendszereinek harmonizálására.

A VI. rész az anyag legfontosabb fejezete, ami a közlekedési szövetség megalakításának alapját mutatja be több európai példa és alapos elméleti feltárás segítségével. Részletezetten ismertetésre került a szövetségek működési feltételei, az ellátási terület lehatárolási lehetőségei, a tarifa és az ahhoz szorosan kapcsolódó zónarendszerek. A konkrét feladathoz kapcsolódóan bemutatásra került az együttműködést szolgáló szakterületek állapota és lehetőségei úgy a vasúton, mint az autóbussz közlekedésben, majd meghatározásra kerültek a közös hálózat és menetrend főbb paraméterei. Javaslat készült egy új szervezet, a Közlekedési Platform megalakítására, ami alapot szolgáltat a jövőbeni közlekedési szövetség kialakítására.

Végül a VII. részben a tanulmány javaslatot tesz a határon átnyúló közlekedési együttműködés első lépcsőjeként egy vasúti és autóbusszos határon átnyúló hálózatfejlesztésre, aminek keretében egyrészt az osztrák szövetségi tarifát (VOR) kiterjesztenék a magyarországi GYSEV hálózat egy részére úgy, hogy mellette összekötésre kerülne számos – ma a határral szétvágtott – autóbusszvonal oly módon, hogy ezek nem csak az elzárt területeket kötnék össze, hanem kedvező ráhordási kapcsolatot biztosítana a vasútra.

I. Integrált belföldi és határon átnyúló közforgalmú közlekedési kapcsolatok Európában

I.1 Bevezető

Az Európai Unió tagországai közötti szabad személy- és árumozgást alapvetően változtatta meg a belső határellenőrzés megszüntetése, és annak az úgynevezett „schenzeni határokra” korlátozása. Ezért a kontinens nagy részén a – korábban alkalmanként mégoly gyors – határellenőrzés felszámolása után gyakorlatilag észrevétlenül lehet egyik országból a másikba átjutni. Ráadásul a munkaerő áramlása előtti akadályok lebontása, a közös európai valuta bevezetésével az árak közvetlen összehasonlíthatósága azt is lehetővé tette, hogy a mindennapos fogyasztás, de a munkavégzés is olyan mértékben tudja átlépni az egyes tagországok államhatárát, mintha azok a tagországok belső közigazgatási határai lennének.

A határt átlépő mindennapos mozgások számának megsokszorozódása rávilágított arra is, hogy amíg az individuális közlekedés teljesen liberalizált és az új lehetőségeket emiatt azonnal igyekszik az utazási igények mértékének megfelelően ki is használni, a közforgalmú közlekedési kapcsolatok általában – döntően azért, mert sok helyen a szervezeti, intézményi és jogi keretfeltételek nem követték ezeket a változásokat – nem követték az átalakuló lehetőségeket és igényeket.

A leginkább intenzív határon átnyúló kapcsolatok az Európai Unió magját képező, a legrégebben összefonódó területek között alakultak ki: döntően Németország és szomszédjai között. Éppen ezért nem meglepő, hogy a határon átnyúló közforgalmú közlekedési kapcsolatok fejlesztésére vonatkozó legelső kutatások és ajánlások egyike is Németországban látott napvilágot¹. Természetesen ezek alapját azok a ténylegesen megvalósult, külön-külön egyedi sajátosságokkal rendelkező lépések képezték, amelyek a német-francia, német-osztrák, német-holland stb. határok mentén születtek. Nem feledkezhetünk meg azonban azokról az erőfeszítésekről sem, amelyek a német-cseh és a német-lengyel határon átnyúló közforgalmú közlekedési kapcsolatok fejlesztése ügyében történtek². A továbbiakban ezeknek a kutatásoknak az eredményeit részletesebben is ismertetjük.

Természetesen régóta fontos kérdés a Benelux államok, valamint Svájc és Franciaország kapcsolataiban is a határon átnyúló közlekedési kapcsolatok ügye. Elég csak a bázeli repülőtérre emléntenünk, amelynek bővítésére az első tervek még a II. Világháború előtt születtek, majd a világhézagást nem sokkal követően 1949-ben már meg is nyílt a francia területen, de svájci finanszírozásban épült új komplexum. Egyébként a repülőtér 2017-ben kapcsolják be a három érintett ország (Franciaország, Németország

¹ CONPASS – Toolbox on Cross-border Public Transport, Concept, ideas and support for improvements; CONPASS Consortium, Aachen/Rome/Leuven, June 2002

² Cooperative Approaches to Integrated Cross-Border Transport Planning on a Regional Level; Technische Universität Dresden, Dresden, January 2008

és Svájc) vasúthálózatába annak a közvetlen vasúti kapcsolatnak a révén, amellyel a repülőtérrel a három ország Bazelben található pályaudvarait lehet elérni.

Tekintve, hogy a határon átnyúló kapcsolatok kérdése még számos országban és számos ponton inkább akadály, mint összekötő kapocs a határ két oldalán élők szempontjából, a kutatások és ajánlások kidolgozása ezek felszámolása érdekében jelenleg is folytatódik az Európai Unióban. A határ menti térségekben élők hétköznapijait nehezítő kisebb-nagyobb jogi és adminisztratív probléma ellen indította meg hivatalosan is az Európai Bizottság Regionális Főbiztosa azt a konzultációt, amelynek célja ezeknek a gondoknak a szisztematikus feltérképezése és a rájuk vonatkozó megoldási javaslatok kidolgozása volt 2016 végéig.

A vizsgált területek között az egyik kiemelt téma a közlekedési kapcsolatok kérdése volt. Szerencsés időbeli egybeesésként a CESCO (Central European Service for Cross-border Initiatives) ebben az időben indított egy hasonló tematikájú projektet a határ menti együttműködések erősítésének elősegítése érdekében. Így a nyolc hónapos magyar kutatás eredményei is beépülhettek az uniós konzultáció során keletkezett dokumentumokba, javaslatokba³. Anyagunkba ennek a munkának az eredményeit is beépítettük.

Támaszkodtunk azokra a korábbi kutatásainkra is, amit a magyar-szlovák határ menti közforgalmú közlekedési kapcsolatok fejlesztése érdekében végeztünk az elmúlt években⁴. Ebben a munkában kifejezetten a magyar-szlovák határon átnyúló közforgalmú közlekedési kapcsolatok fejlesztésének lehetőségeivel, a forgalom bővítését elősegítő lehetséges stratégia felvázolásával foglalkoztunk. Az eredményeket természetesen a jelen munkában is hasznosítjuk.

³ <https://cescijogi.wordpress.com/2016/11/07/zaro-jelentes/>

⁴ A mobilitás elősegítése a magyar-szlovák határ mentén a tömegközlekedés fejlesztése révén; http://www.kti.hu/uploads/Projektok/Transhusk/TransHUSK_20140716_HUN_final.pdf

I.2 Közlekedési szövetségek és tarifaközösségek Európában

Európában az elmúlt néhány évtized során számos közlekedési társulás, szövetség alakult meg különféle formában – azonban létrejöttükben majd fejlődésükben mind-egyikük esetében az alábbi szempontok meghatározóak voltak:

- kialakulásuk időpontja (a 60-as évek végétől napjainkig) összeköthető a motorizációnak azzal a fejlettségi szakaszával, amikor az már kezdett olyan szintet elérni, hogy zavaróvá vált a járulékos problémák miatt a társadalom számára (forgalmi torlódások, környezetszennyezés, stb.),
- létrehozásukat mindenütt politikai döntés előzte meg,
- kialakulásuk általában több lépcsőben történt,
- önfejlesztő képességük következtében egyre jobban elérik az infrastruktúra, a jármű-park, a tarifa- és viteldíjrendszer, stb. folyamatos korszerűsítését,
- működésükkel a közforgalmú közlekedés a használók számára alágazatoktól, üzemeltetőktől függetlenül egységes rendszerként jelenik meg és egy valóban vonzó alternatívát jelent az személygépkocsi használattal szemben.

A nemzetközi gyakorlatból ismert, hogy egy teljes értékű közlekedési szövetség sikeres működésére az alábbi ismérvek a jellemzőek:

- az összehangolt hálózat kínálat,
- az összehangolt menetrend kínálat,
- az egységes jegy- és viteldíjrendszer,
- az átszállóhelyek (beleértve a P+R és P+B parkolókat) integrált kialakítása,
- egységes utas-tájékoztatási és információs rendszer.

A közlekedési szövetségek számos modellje létezik Európa szerte, azonban az általános tapasztalat az, hogy egy-egy területre:

- a vonzásterület jellemzőihez,
- a műszaki adottságokhoz,
- a gazdasági helyzethez,
- a jogi szabályozáshoz

igazodó megfontolások alapján a legmegfelelőbb típusú modellt igyekeznek kiválasztani. Ami az összes közlekedési szövetségben közös, az a fő funkciók koordinálása. A továbbiakban bemutatjuk egyes osztrák, német, svájci és spanyol közlekedési szövetségek legfontosabb ismérveit.

I.2.1 Osztrák közlekedési szövetségek

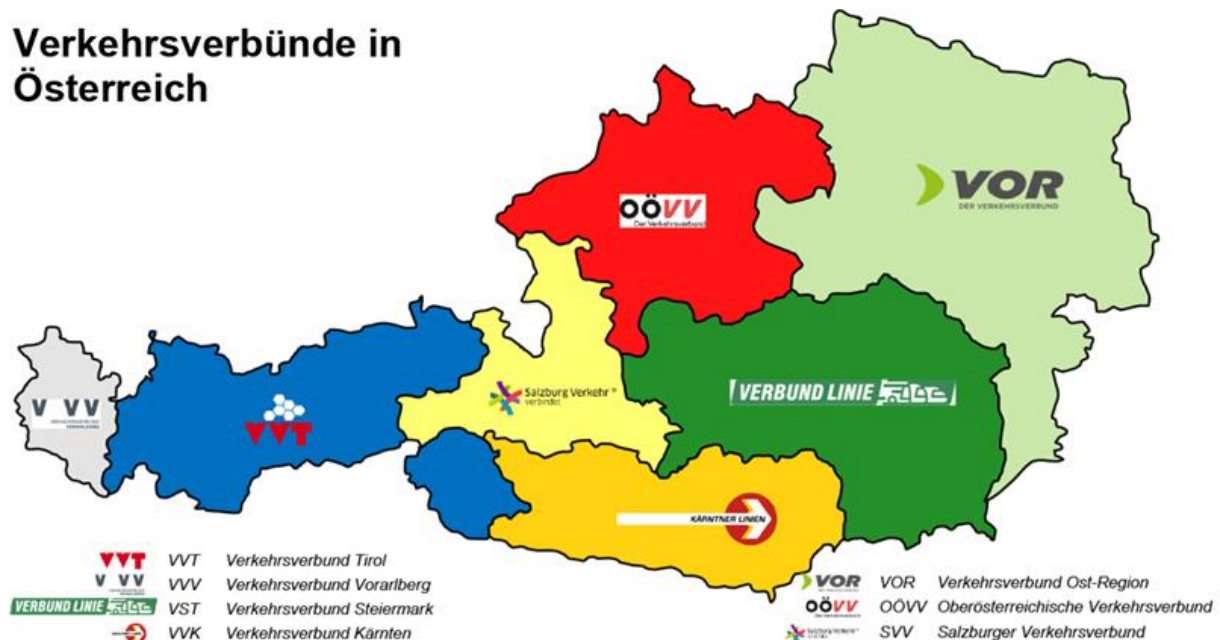
Ausztriában törvény írja elő, hogy létre kell hozni a minden tartomány közlekedési szövetségét (*Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz, 1999, ÖPNRV-G, 1999*⁵). Ausztriában így minden egyes szövetség egy-egy tartományt szolgál ki (bár lehetnek apróbb, helyi sajátosságok által indokolt átfedések), és együttesen az ország

⁵ <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20000097>

teljes területét lefedik, ezzel az ország minden településére kiterjedő rendszert hoztak létre. Az egyes szövetségeknek a törvényben rögzített feltételeket kell teljesíteniük, amelyek elsősorban az egységes tarifarendszerre, a menetrend kialakítására, illetve a szövetség testületeire vonatkoznak.

Annak érdekében, hogy a regionális közlekedési vállalatok (és ez által a testületek is) képesek legyenek ellátni a feladataikat, a törvény előírja egy irányító bizottság létrehozását minden közlekedési szövetség esetében. Az irányító bizottság felelős többek között a viteldíjakra vonatkozó alapvető irányelvek megállapításáért, az integrált információs rendszerért, a marketing tevékenységekért, a minőségirányításért, illetve javaslatokat tesz a helyi és regionális közösségi közlekedés tervezésével kapcsolatban. Ezen felül az irányító bizottság feladata a bevétel kiszámítása és a finanszírozás allokációja a szövetségen belüli vállalatok részére. Ebből tisztán látszik, hogy a bizottság látja el a szabályozó (pl. minőség management), valamint a koordinációs és tanácsadói funkciókat (pl. helyi és regionális tömegközlekedési tervezési javaslatok).

Verkehrsverbünde in Österreich



1. ábra

Közlekedési szövetségek Ausztriában

(Forrás: <https://www.bmvit.gv.at/verkehr/nahverkehr/verbuede/aufteilung.html>)

1.2.1.1 Uralkodó szervezeti formák⁶

Ausztria szerte a helyi és regionális közlekedési vállalatok közlekedési szövetségekbe tömörülnek, aminek alapja a területi testület és a vállalatok közötti szerződéses együttműködési nyilatkozat. Az első közlekedési szövetség 1984-ben alakult,

⁶ A következő fejezetek részben Philip LOSER: Austrian Local and Regional Public Transport, Vienna, 2009 c. tanulmánya felhasználásával készültek (http://www.ciriec.ulg.ac.be/fr/telechargements/WORKING_PAPERS/WP09-08.pdf)

Verkehrsverbund Ostregion (VOR) néven, amely az ország keleti területét – köztük Bécset is – magába foglaló szövetség volt. Ma hét szövetség működik, ezek (1. ábra):

- Oberösterreichische Verkehrsverbund (OÖVV)
- Salzburger Verkehrsverbund (SVV)
- Verkehrsverbund Ost-Region (VOR)
- Verkehrsverbund Kärnten (VVK)
- Verkehrsverbund Steiermark (VSt)
- Verkehrsverbund Tirol (VVT)
- Verkehrsverbund Vorarlberg (VVV)

A területi szervek egyrészt a finanszírozási kérdésekről egyeztetnek, másrészt megrendelik a közlekedési szolgáltatásokat a közlekedési vállalatoktól. A szövetségek célja a meglévő vállalatok szövetségbe történő integrációja, amit egységesített viteldíjjal, és szabad eszközválasztással kíván elérni. Egy közlekedési szövetség általában egy tartományt fed le, de a VOR három tartományban (Wien, Niederösterreich, Burgenland) szervezi a közforgalmú közlekedési szolgáltatásokat.

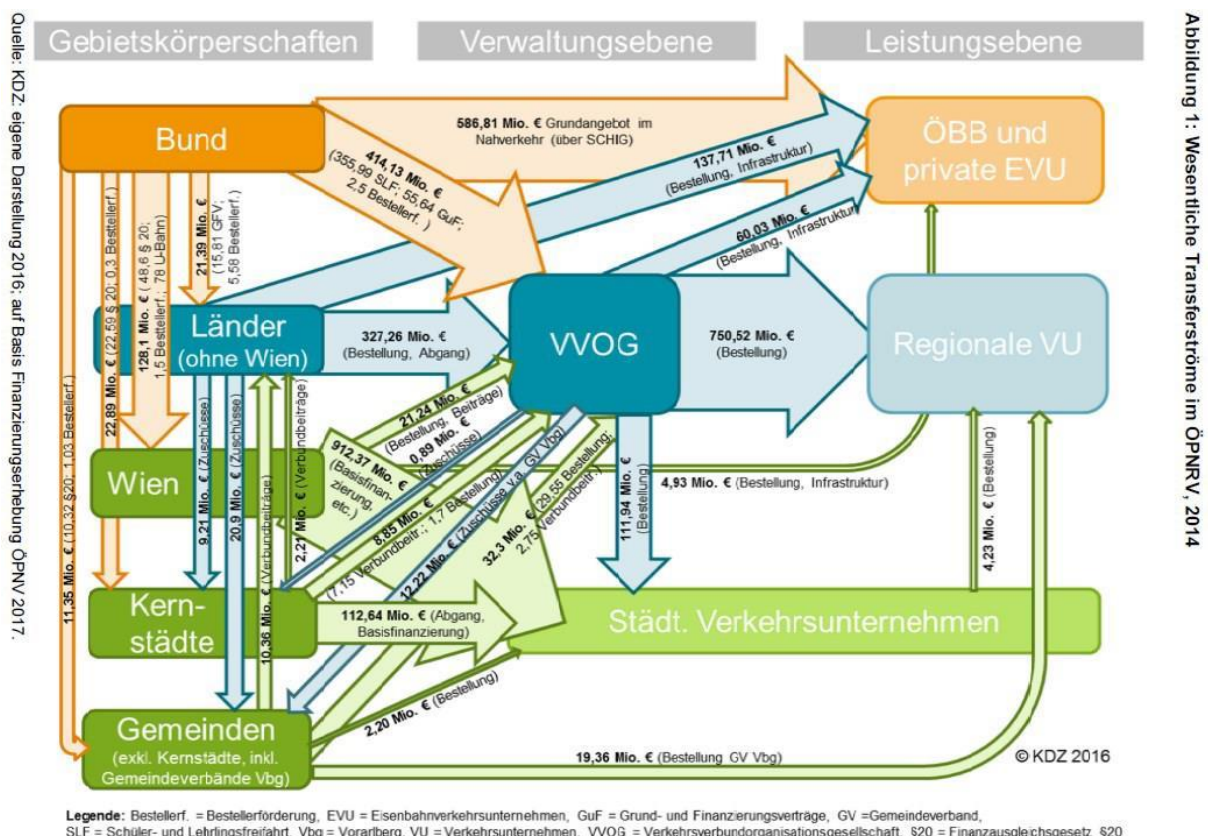
1.2.1.2 A helyi és regionális közúti-vasúti közforgalmú közlekedés piaci részesedése

Bár a területi testület a felelős a szolgáltatás nyújtásáért, nem kell feltétlenül neki elvégeznie ezt a feladatot, a szolgáltatást biztosíthatja harmadik fél bevonásával is. Elvben bármilyen vállalkozás megbízható helyi és regionális személyszállítási feladattal (függetlenül attól, hogy magán vagy köztulajdonban van), ha a jogszabályban előírtaknak megfelel. A testület megrendeli a vállalatától az elvégzendő feladatokat, azonban ha olyan szolgáltatást kíván bevezetni közérdekből, ami gazdaságilag veszteséges lenne az üzemeltető számára, akkor azt csak mindkét fél beleegyezésével, szerződéses formában lehet megtenni; a közlekedési vállalat veszteséges tevékenységre nem kényszeríthető (lásd: 1370/2007 EU rendelet vonatkozó rendelkezéseit). A törvény előírja továbbá a járművek, útvonalak és megállókövetelményeit is, valamint az EU-s előírásoknak eleget téve különbséget tesz gazdaságos és veszteséges szolgáltatás között.

1.2.1.3 Finanszírozás

A helyi és regionális közforgalmú közlekedést alapvetően a tarifabevételekből finanszírozzák. Ahogy korábban szó volt róla, az irányítóbizottság felelős általában a bevétel kiszámításáért és a közlekedési vállalatok közötti szétosztásáért. A teljes kiadás fedezése azonban nem oldható meg csupán csak a viteldíjakkól származó bevételekből, az általában csupán a költségek egy részét fedezi, így a vállalatok a területi közigazgatási testületek támogatásától is függnek. Az alacsony bevételek nagy részben az egységesített viteldíjakkól, és a mesterségesen alacsonyan tartott jegyárakból származnak. Erre azért van szükség, mert a közlekedési munkamegosztást igyekeznek ezzel a módszerrel a közösségi közlekedés javára módosítani.

A törvény tartalmaz finanszírozással kapcsolatos előírásokat is. A létező finanszírozási formák igen sokféle képet mutatnak; az alapvető szolgáltatások finanszírozását a helyi és regionális vasúti vállalatoknál közvetlenül a szövetségi állam látja el; a közúti közforgalmú közlekedés támogatását nagyrészt a tartományok és az önkormányzatok állják, részben pedig a szövetségi államtól kapott kiegyenlítési alpból finanszírozzák a diákok és gyakornokok helyi és regionális közlekedését. A finanszírozás egy része különböző közbenső áttételeken keresztül jut el végül a szolgáltatókhoz, amint azt a következő, 2. ábra mutatja.



2. ábra

Közlekedési szövetségek finanszírozása Ausztriában

(Forrás: Mag. Peter Zinggl és DI Hannes Klein: Gesamtverkehrskoordination Land Burgenland; SMART-Pannónia rendezvény, 2017. június 28., Sopron)

1.2.1.4 Tarifamodellek

Az országban a *Zonenmodell-t* (övezeti modell) alkalmazzák, ami több megállót egy zónába (méhsejtbe) tömörít. Egy méhsejt 6-10 km átmérőjű, a zónán belül pedig nem számít az utazási távolság. A díjszabást a szerint kalkulálják, hogy hány zónán haladt keresztül az utazó. Megjegyzést érdemel, hogy az utóbbi években elkezdett tért hódítani a méhsejt (zóna) helyett az egyes relációkat különböző szempontok figyelembe

vételével történő távolság alapú díjszámítás. Erre példa a VOR, ahol lényegében a kiinduló-, és a célállomás közti távolságból számítják ki a fizetendő díjat. Változatlanul maradt az az alapelv és gyakorlat, hogy az adott relációban történő utazás lebonyolításakor a szövetségbe integrált bármelyik operátor járatát az utas igénybe veheti.

A jegytípusokat tekintve megkülönböztetünk egyszeri (normál) jegyet⁷, napi, heti, havi illetve éves bérletet. Kedvezmény gyerekeknek, iskolásoknak, gyakornokoknak, hallgatóknak, időseknek és mozgáskorlátozottaknak jár, de vannak olyan szövetségek ahol egyéb, speciális kedvezményt is igénybe lehet venni (pl. családi jegy).

1.2.1.5 A minőség, a fejlesztés és a hozzáférhetőség biztosítása és monitoringja

A szolgáltatások vonzereje

Nincsenek rá külön mutatók, de ami a bécsi helyi és regionális közlekedést illeti, a közvélemény-kutatások pozitív véleményről árulkodnak.

Hozzáférhetőség (szociális kedvezmények, akadálymentesség)

Az iskolások, és gyakornokok számára kedvezményt biztosító tarifakonstrukció csak hosszas tárgyalások után kerülhetett be a rendszerbe, 2004-2005 között. Azok a diákok részesülnek a kedvezményes bérletben, akiknek a szülei családi pótlékot kapnak utánuk. A kedvezmény 30-40%, attól függően, hogy melyik szövetségről beszélünk. A különbözetet az állam és az érintett területi testületek fizetik meg (attól függően, hogy hol van az egyetem). Ezen felül a fogyatékkal élők segítése érdekében kifejezetten a számukra elérhető kedvezményes jegyekkel is szolgálnak. A szolgáltatást tekintve a törvényben foglaltak szerint az akadálymentesség, mint minőségi kritérium jelenik meg. Az elmúlt években a vállalatok elkezdtek ultra alacsonypadlós járműveket üzemeltetni. A hagyományos alacsonypadlós buszokkal és vonatokkal szemben a padló annyira alacsonyan van, hogy az egy szintben legyen a járdával, így minden segítség nélkül fel tudnak szállni a mozgáskorlátozottak, illetve a kismamák a babakocsikkal.

A minőségbiztosítási rendszer fejlesztése

A minőségi kritériumokat minden egyes szállítási szolgáltatásra külön kell értékelni. E kritériumok teljesítéséhez van kötve az állami finanszírozás. A kritériumoknál egyik oldalon vannak a hozzáférhetőséggel kapcsolatos kritériumok, mint például:

- mozgáskorlátozottak kiszolgálása,
- utasbarát járművek,
- jegykiadó automaták kialakítása,
- megállók egyszerű megközelíthetősége,

⁷ Ezek időalapú jegyek, tehát a hazai gyakorlattal szemben egy komplett utazás lebonyolítását teszik lehetővé, beleértve az átszállásokat is.

- integrált menetrendi szolgáltatások, stb.

A másik oldalon pedig a működési és személyi biztonság kritériumai (pl. megfelelő kivilágítás, karbantartás, stb.) vannak. Ezen felül előírásban rögzítették az utazási kényelemmel kapcsolatos előírásokat is, úgymint: utazási/átszállási idő csökkentése, a szolgáltatás megbízhatósága és gyakorisága, a járművek tisztasága, stb. A minőségi kritériumokat az illetékes irányító bizottság felügyeli és tartatja be.

Az osztrák modell ismertetése után részletesebben a Graz központú stájerországi közlekedési szövetséget mutatjuk be.

1.2.1.6 Verkehrsverbund Steiermark (VVSt)⁸

A stájer közlekedési szövetség 1994-ben alapult, akkor még csak Graz és környékén működött, 1997-től pedig már egész Stájerországra kiterjesztette a szolgáltatását. Attól kezdve egységes viteldíjrendszerrel rendelkeznek, és mintegy 60 szervezetet (2017-as adat) tömörít. Graz lakossága 2016. október 31-én 283.089 fő volt, agglomerációjával együtt 343.955 fő, míg Stájerország tartomány teljes lakossága 1.237.346 főt ért el.

Alapadatok

A közlekedési szövetség „Verbund Linie” néven egyesíti a közösségi közlekedést egész Stájerországban. Mintegy 10.000 km²-es területet fed le az integrált vonalhálózat, ezzel Ausztria második legnagyobb egybefüggő közlekedési hálózatát alkotva. A szövetséget alkotó vállalat által üzemeltetett vonatok, buszok és villamosok kereken 500 vonalon teljesítenek szolgálatot, ezáltal mintegy 2.100 helység több mint 7.500 megállóját kapcsolja össze (3. ábra)

A 2001. január 1-jén életbe lépett, helyi is helyközi közforgalmú közlekedésről szóló törvény először szolgáltatott jogi lehetőséget egy integrált közlekedési rendszer kialakítására Ausztriában, az akkori közlekedési rendszer reformját és újrastrukturálását céljával kitűzve. A közlekedési vállalatoknak ettől fogva egyre nagyobb gazdasági felelősséget kellett elviselniük és a növekvő versenyhelyzet miatt a minél hatékonyabb működésre kellett koncentrálniuk. A Stájer Közlekedési Szövetség (StVG) – mint a stájerországi integrált közlekedési rendszer létrehozója – a következő szempontokat vette figyelembe az átalakításoknál:

- a feladatok újragondolt felosztása a közlekedési vállalatok és a StVG között,
- a rendszer átalakítása az óvatos árpolitikáról egy költségeket fedező viteldíj meghatározás irányába,
- a feladatok újragondolt felosztása a közigazgatási szervek és a StVG között,
- fontos eleme volt továbbá a reformnak a tanulók és a gyakornokok számára biztosított ingyenes utazási lehetőség integrálása a rendszerbe.

⁸ Az alfejezet a <http://www.verbundlinie.at> alapján készült

Mindez azt jelenti, hogy a StVG kulcsfontosságú szerepet játszik a koordináció tekintetében, intézkedik a közlekedési szolgáltatások ügyében, minőségi és teljesítménykontrollt végez, valamint utas-információkat szolgáltat. Ennek fényében az általa végzett feladatok a következők:

- szolgáltatásfejlesztés
- minőségi kritériumok és ellenőrzésük rögzítése,
- minőségbiztosítási rendszer bevezetése,
- az ügyfél-tájékoztatási rendszer továbbfejlesztése,
- a partner közlekedési vállalatok támogatása (többek közt a bevételek elosztása, a diákok ingyenes utazása, viteldíj tervezés, stb.).

Zonen und Fahrpreise Gültig ab: 1. Juli 2017

Zonen	Stundenkarte	24-Stunden-Karte	
		Vollpreis	Ermäßigter Preis
1	2,30	1,20	1,40
2	1,5	4,40	2,20
3	1,5	6,50	3,30
4	1,5	8,50	4,30
5	2	10,50	5,30
6	2	12,50	6,30
7	2	14,40	7,20
8	2,5	16,30	8,20
9	2,5	18,20	9,10
10	2,5	20,10	10,00
11	3	21,70	10,90
12	3	23,30	11,70
13	3	24,80	12,40
14	3,5	26,20	13,10
15	3,5	27,50	13,80
16	6	28,70	14,40

Zonen	10-Zonen-Karte		Wochenkarte		Monatskarte		Halbjahreskarte		Jahreskarte	
	Vollpreis	erm. Preis	Preis	Preis	Preis	Preis	Preis	Preis	Preis	Preis
1	2,00	1,00	14,30	47,60	344,00	422,00				
2	4,00	2,00	19,80	65,80	338,00	609,00				
3	6,00	3,00	25,60	85,00	436,00	787,00				
4	8,00	4,00	32,70	108,00	554,00	999,00				
5	10,00	5,00	38,00	126,00	646,00	1.167,00				
6	12,00	6,00	42,50	139,60	716,00	1.292,00				
7	14,00	7,00	46,50	153,00	785,00	1.416,00				
8	16,00	8,00	50,40	166,40	854,00	1.540,00				
9	18,00	9,00	54,30	179,80	923,00	1.664,00				
10	20,00	10,00	58,20	193,20	992,00	1.788,00				
11	22,00	11,00	62,10	206,60	1.061,00	1.912,00				
12	24,00	12,00	66,00	220,00	1.124,00	2.036,00				
13	26,00	13,00	69,90	233,40	1.191,00	2.160,00				
14	28,00	14,00	73,80	246,80	1.258,00	2.284,00				
15	30,00	15,00	77,70	260,20	1.326,00	2.408,00				
16	32,00	16,00	81,60	273,60	1.394,00	2.532,00				

Ermäßigungen

- Kinder (-50 %):** Bis zum 6. Geburtstag in Begleitung gratis (max. zwei Kinder pro Begleitperson). Bis zum 15. Geburtstag ermäßigter Preis (um -50 %) für Stundenkarte, 10-Zonen-Karte und 24-Stunden-Karte.
- Jugendliche (-38 %):** Ab dem 15. bis zum 19. Geburtstag ermäßigter Preis (um -38 %) für Stundenkarte und 24-Stunden-Karte. Erforderlich ist ein Lichtbildausweis*.
- Familien (-38 %):** In Begleitung der Eltern (seiner Eltern) fahren Kinder bis zum 15. Geburtstag gratis. Die Eltern benötigen eine gültige Verbundtarifkarte. Die Stundenkarte und die 24-Stunden-Karte erhalten die Eltern zum ermäßigten Preis (um -38 %), wenn sie gemeinsam mit den Kindern reisen. Benötigter Ausweis: Steirischer Familienpass. Keine Anerkennung der ÖBB VORTEILSCARD Family.
- Senioren (-38 %):** Frauen und Männer ab dem 62. Geburtstag (ab 1. Jänner 2018 ab dem 61. Geburtstag) erhalten mit der ÖBB VORTEILSCARD Senior oder der ÖBB ÖSTERREICH-KARTE Senior plus einem Lichtbildausweis* Stundenkarten und 24-Stunden-Karten zum ermäßigten Preis (um -38 %).
- Menschen mit Mobilitätseinschränkung (-50 %):** Menschen mit Behinderung, blinde Menschen und Schwerhörigblinde erhalten mit dem Behinderungsgrad gemäß § 40 Bundesbehindertengesetz (Grad der Behinderung mindestens 70 % oder Eintrag „Der/Die Inhaber/in des Passes kann die Fahrpreisermäßigung nach dem Bundesbehindertengesetz in Anspruch nehmen.“ bzw. dem orangefarbenen Schwerhörigblindeausweis die Stundenkarte und die 24-Stunden-Karte zum ermäßigten Preis (um -50 %). Eine Begleitperson und ein Assistenzhund fahren gratis mit.
- Gruppen (-20 %):** Gruppen ab 6 Personen erhalten 20 % Ermäßigung auf die Stundenkarte. Vollpreis oder 24-Stunden-Karte Vollpreis, wenn sie gemeinsam über denselben Beförderungsweg reisen. Kinder erhalten die Gruppenermäßigung auf die ermäßigten Stunden- bzw. 24-Stunden-Karte. Verkehrs-Regionbusse, Bahnstöße.
- Hunde und Kleintiere (-50 %):** Für größere Hunde wird bei Stundenkarten, 10-Zonen- und 24-Stunden-Karten der ermäßigte Fahrpreis (um -50 %) berechnet. Kleine Hunde und ungarfährliche Kleintiere in Transportbehältern dürfen kostenlos mitfahren.

5 Schritte zur Fahrt mit Bus, Bahn oder Bim

- 1. Zonen zählen**
Zählen Sie die befahrenen Tarifzonen vom Start zum Ziel ab.
- 2. Dasser definieren**
Bestimmen Sie, wie lange Sie die Karte nutzen.
- 3. Fahrpreis ablesen**
Alle Fahrpreise finden Sie in den Tabellen links.
- 4. Fahrkarte kaufen**
Für die Fahrt benötigen Sie eine gültige Fahrkarte.
- 5. Gültige Fahrpläne finden**
Auf verbundlinie.at und in der BusBahnBim-App.

*Zulässige Lichtbildausweise sind: Reisepass, Personalausweis, Identifikationsausweis, Führerschein, Behinderungsgrad gemäß § 40 Bundesbehindertengesetz, Schwerhörigblindeausweis, Kennkarte bei Bundeswehr mit Lichtbild, Verkehrsbehindertenausweis für Schwerhörige und Leisende und Leisende (Steiermark).

Alle Angaben ohne Gewähr. Anstieg aus den Tarifbestimmungen. Alle Preise in Euro inklusive 10 % ÖSt. Staatliche Verkehrsbund GmbH, Graz; Drais; Hagnhubl; Leitzing

3. ábra

A stájer közlekedési szövetség területi kialakítása és viteldíjai
(Forrás: <https://www.verbundlinie.at/tickets/verbundtarif-steiermark/tarifzonenplan>)

Szervezeti felépítés

A stájer közlekedési szövetség szerkezete egy háromszintű modellen alapszik. A **finanszírozási és döntéshozatali szintet** a közigazgatási szervek képviselik, úgymint az Osztrák Szövetségi Köztársaság, Stájerország, mint tartomány, valamint Graz városa, támogatói szerződés keretében. A döntéseket egy bizottság hozza. A **menedzsment szint** magában foglalja az operatív területeket, a viteldíjak és szolgáltatások meghatározását, ezen felül a közlekedési vállalatok együttműködésével a

jegyértékesítésért, marketingért és kontrollingért felelős számítástechnikai rendszerek fejlesztését és üzemeltetésük támogatását végzi. Ezekért a feladatokért a Steierische Verkehrsverbund GmbH felelős, amelynek kizárólagos tulajdonosa a stájer tartomány. Az **üzemeltetési szintet** a 2017-es adatok szerint 59 közlekedési vállalat alkotja, amelyek gondoskodnak az integrált közlekedési szolgáltatások ellátásáról, az együttműködési szerződésben foglaltak szerint.

Finanszírozás

A szövetség 2014-ben a különböző típusú jegyek eladásából 73,6 millió euró bevételt ért el. Ehhez járult a szövetségi (63,6 millió euró), a tartományi (15,6 millió euró) és Graz város költségvetéséből további 85,1 millió euró támogatás, valamint harmadik felektől származó további 30,4 millió euró bevétel (alapvetően a kínálat javítása céljából). A költségek között a legnagyobb tételekként a közvetlen működési kiadások szerepeltek, de pl. marketingre, tervezésre és szervezésre is 2,8 millió eurót elérő összeget fordítottak 2014-ben..

Teljesítmény

Az egységes tarifa bevezetését követően elindult a szolgáltatások szisztematikus fejlesztése. A fő hangsúlyt a munka azon részére fordították, ahol harmadik fél (az esetek többségében helyi közösségek/települések) bevonására is lehetőség nyílt a társfinanszírozásban. 1997 szeptemberében megalapították az első osztrák mobilitási központot, „Mobil Zentral” néven, ahol minden a közösségi közlekedésre vonatkozó információhoz egy helyen hozzá lehet jutni. 2003 nyara óta az összes stájerországi vonalra vonatkozó menetrendi információ megtalálható az interneten is (www.busbahnbm.at).

A 2014-ben a jegyeladási adatok 121,6 millió utasról tanúskodtak. A rendszer jelentősége a városi és város környéki utazások tekintetében kiemelkedő; a vonalhálózaton lebonyolódó helyváltoztatások 72,4%-át Grazban, míg 16,8%-át Graz környékén regisztrálták.

Tarifarendszer

Hasonlóan a többi ausztriai közlekedési szövetséghez, Stájerországban is olyan méhsejt szerkezetű tarifamodellt alkottak, amelyben a viteldíjat két tulajdonság határozza meg; az egyik, hogy hány zónán haladt át az utas, a másik pedig a jegy és bérlet érvényességi ideje. A különböző jegy és bérlet változatokat a következő, 1. táblázat tartalmazza:

1. 1-6 órás vonaljegy (1-bis-6-Stunden-Karte)
A teljes vonalhálózaton igénybe lehet venni, az ár (2,30-28,70€) és az érvényességi idő (1-6 óra) az utazás során áthaladt zónaszámától (1-16 ⁹ db) függ. A szülővel utazó 15 éven aluli gyerekek ekkor ingyen utaznak.
2. 24 órás jegy (24-Stunden-Karte)
A teljes vonalhálózaton 24 órás időtartamra szóló jegy, aminek ára (5,10-57,40€) függ az ez idő alatt igénybe veendő zónák számától (1-16 ¹ db). A szülővel utazó 15 éven aluli gyerekek ekkor ingyen utaznak.
3. 10 zónás jegy (10-Zonen-Karte)
Előre megvásárolandó, egyszerre több ember által igénybe vehető jegytípus. Olcsóbb, mint a vonaljegy, az ára (2,00-20,00€) és a beutazott zónaszámától (1-10 db) függ, 10 zóna fölött ára ugyanannyi, mint 10 zónára. A szülővel utazó 15 éven aluli gyerekek ekkor ingyen utaznak.
4. 3 napos Graz jegy (Graz-3-Tages-Ticket)
Graz városában (101-es tarifazóna) 72 órás időtartamra szóló, korlátlan számú utazásra jogosító jegy, mely tartalmazza a Schlossbergbahn használatát is, illetve további kulturális kedvezményekre jogosítja a használóját. Az ára felnőtteknek 12,10€, amivel további két 15 éven aluli gyerek ingyenesen utazhat.
5. Heti bérlet (wochenkarte)
7 napra szóló bérlet, mely az első nap 0:00-tól a 7. nap 24:00 óráig érvényes. Az ára (14,30-81,60€) függ az igénybe veendő tarifazónáktól (1-16 ¹⁰ db). A bérlet az érvényességi területén belül korlátlan számú utazásra jogosít. A szülővel utazó 15 éven aluli gyerekek ekkor ingyen utaznak.
6. Havi bérlet (Monatskarte)
Egy hónapra szóló bérlet, mely az érvényesítés napjának 0:00 percétől számítva 30 napig, az előre megváltott zónákon belül korlátlan számú utazásra jogosít az utolsó nap 24:00 óráig. Az ára (47,60-273,60€) függ az igénybe veendő tarifazónák számától (1-16 ²). A szülővel utazó 15 éven aluli gyerekek ekkor ingyen utaznak.
7. Éves/féléves bérlet (Jahreskarte)
Egy évre, illetve fél évre szóló bérlet, ami a megváltott zónákon belül korlátlan számú utazásra jogosít. Az ár (244,00-1.191,00€ féléves, 422,00-2.160,00€ éves) függ a használni kívánt tarifazónák számától (1-13 ¹¹). A szülővel utazó 15 éven aluli gyerekek ekkor ingyen utaznak.
8. Hallgatói bérlet (Studienkarte)
Egy szemeszterre szóló bérlet, ami lehet 4, 5 illetve 6 hónap. A három típus érvényességi ideje eltér egymástól, mindegyik típus rendelkezik téli, illetve nyári érvényességi időszakokkal. Az ár az igénybe veendő tarifazónák számától függ (1-16 ²) és az alapárból 38% kedvezményt nyújt a lakóhely és az egyetem közötti utazásokra. Amennyiben szüleivel együtt utazik, a szülő(k) 38%-os kedvezményes jegyet válthatnak. A szülővel utazó 15 éven aluli gyerekek ekkor ingyen utaznak.

⁹ 16 zóna fölött már a közlekedési szövetség teljes közlekedési hálózatára érvényes a jegy

¹⁰ 16 zóna fölött már a közlekedési szövetség teljes közlekedési hálózatára érvényes a bérlet

¹¹ 13 zóna fölött már a közlekedési szövetség teljes közlekedési hálózatára érvényes a bérlet

<p>9. <u>Tanuló bérlet (SchülerInnen-Ticket/Lehrling-Ticket)</u></p> <p>Tanulók és a szakmunkás képzésben résztvevők vehetik igénybe 24 éves korukig. Gyakorlatilag „szabadjegyként” funkcionálnak a lakóhely és az iskola, illetve a képzőhely közötti utazásra. Tanévenként 19,60€ térítést kell fizetni érte. Amennyiben szüleivel együtt utazik, a szülő(k) 38%-os kedvezményes jegyet válthatnak. A szülővel utazó 15 éven aluli gyerekek ekkor ingyen utaznak.</p>
<p>10. <u>Csoportos jegy (Gruppen)</u></p> <p>Legalább 6 fős, együtt utazó csoportok vehetik igénybe 20% kedvezménnyel. A 15 évesnél fiatalabb gyerekek a rájuk érvényes tarifából kapják a kedvezményt. Felhasználása lehet normál jegyhez, vagy 24 órás jegyhez kötődő.</p>
<p>11. <u>Vakáció jegy (Freizeit-Ticket)</u></p> <p>Július első szombatjától a nyári szünidő utolsó vasárnapjáig igénybe vehető, péntekre, szombatra vagy vasárnapra váltható, idényjellegű jegyforma. A jegy megváltásával (14,00€) 2 személy és legfeljebb még 4 gyerek (15 évesnél fiatalabb) jogosult igénybe venni a grazi helyi járatokat és regionális buszokat (kivéve a 311 és 321-es bécsi járatokat) és vonatokat. A vasútra kiegészítő IC jegy váltható (14,00€).</p>
<p>12. <u>P + R kombinált jegy (P+R-Kombiticket)</u></p> <p>Napijegy a 101-es zónán belül egy személy részére és egy személygépkocsi 24 órás parkolása Graz meghatározott P+R parkolóiban (Liebenau-Murpark és Fölling). Az ára egységesen 8,00€. A napijegy simán ráfizetéssel kiterjeszthető az automatánál heti, vagy havi érvényességűre is. Féléves és éves bérlet az ügyfélszolgálaton váltható.</p>
<p>13. <u>3 és 4 napos jegyek (3- und 4-Tages-Karten)</u></p> <p>Speciális események (konferenciák, szemináriumok) számára kialakított jegytípus, melynek igényléséhez előzetes egyeztetés szükséges a vállalattal, a minimum létszám 100 fő.</p>

1. táblázat

A VVSt tarifarendszere

(Forrás: <https://www.verbundlinie.at>)

I.2.2 Németország

I.2.2.1 A német közlekedési szövetségek általános jellemzői

Németországban a helyi-környéki közlekedést már a múltban is aránylag nagyfokú integráció jellemezte. Az első, Hamburgi Közlekedési Szövetség 1965-ös megalakulásától a 90-es évekig több közforgalmú közlekedési szövetség jött létre. Ezek biztosították a különböző közlekedési módokat reprezentáló üzemeltetők és az illetékes hatóságok közötti integrációt. A német szövetségek között méretük és formájuk alapján többféle modellt találhatunk. Megjelenik az egyközpontú szövetségi modell (mint pl.: München) mellett, a Ruhr vidék térségében a településrendszer sajátosságaihoz igazodó többközpontú is. A különbségek ellenére a szövetségek célja megegyezik: közös tarifa, közös menetjegy és közös menetrend.

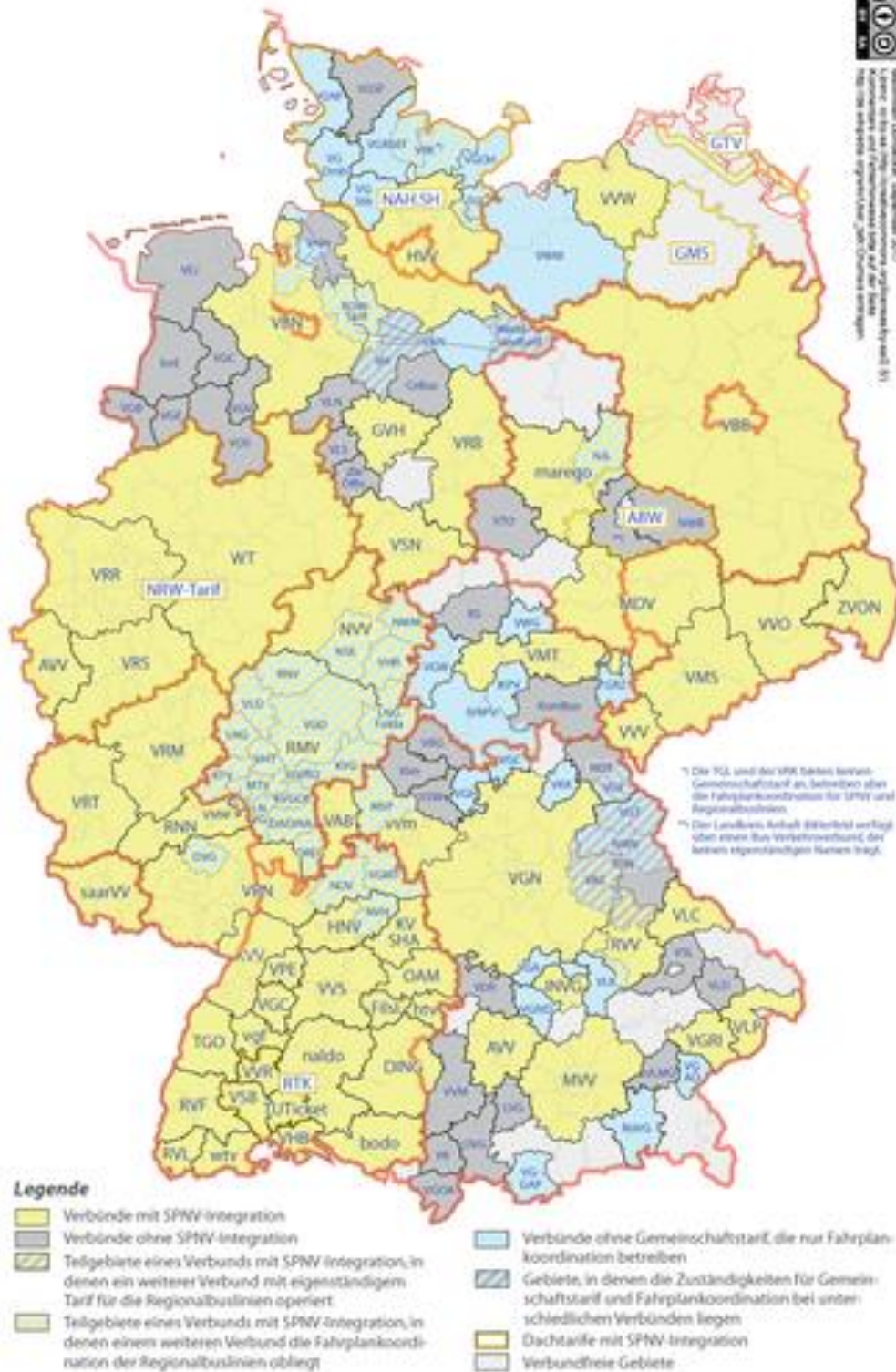
Az 1990-es éveket megelőzően a közlekedési szövetségek főként az üzemeltetők szövetségei voltak, majd az 1993-as vasúti reform eredményeként a vasúti közlekedésben alapvetően átalakultak a felelősségi viszonyok. A helyi és regionális vasúti közlekedésben (elővárosi és S-Bahn) az ellátási felelősség a tartományokhoz került. Ekkor eltolódás ment végbe az ellátásért felelősök által alkotott közlekedési szövetségek felé. Ilyen átalakulás történt például Münchenben is, ahol korábban a város tulajdonában lévő Stadtwerke München (busz, villamos, metró) és a Deutsche Bahn (vasút, S-Bahn) alkotott szövetséget, majd a vasútreform után Bajorország tartomány és München városa lett a közlekedési szövetség tulajdonosa.

A közlekedési szövetségek a Németországi Szövetségi Köztársaságot majdnem teljes egészében lefedik (lásd 4. ábra). Vannak közöttük viszonylag nagy területi kiterjedésűek (mint pl. a Berlint és Brandenburgot magába foglaló BBV) és egészen kicsik, az adott szövetségi tartománynak csak egy kisebb szeletén működők (mint pl. a Regio Verkehrsverbund Lörrach). S vannak olyan megyék, megyei jogú városok, amelyekben egyáltalán nem működik közlekedési szövetség (vagy csak egy másik megye szövetsége nyújt szolgáltatást egyes városaiban). Különleges helyet foglal el ebből a szempontból Berchtesgaden, ahol nincs német közlekedési szövetség, viszont határon átnyúló formában a Salzburgi Közlekedési Szövetség nyújt koordinált szolgáltatást (határon átmenő forgalomra korlátozódóan) a megyében.

Egyes közlekedési szövetségeknek részese a vasút, másoknak viszont nem. Tovább színesíti a képet, hogy egyes közlekedési szövetségek területén más közlekedési szövetséghez tartozó szolgáltató is közlekedhet a saját tarifája szerinti árak alkalmazásával, vagy az, hogy egyes közlekedési szövetségek területén a menetrendi koordináció egy másik közlekedési szövetség hatásköre. Ismét más esetekben csak menetrendi koordináció valósul meg, közös tarifát nem alkalmaznak, vagy szintén van példa arra, hogy közös tarifa helyett csak a maximális tarifában egyeztek meg a résztvevők. A kategorizálást folytathatjuk a szerint, hogy milyen szervezetek szövetsége maga a szervezet (megbízó, szolgáltató vagy vegyes rendszer), illetve, hogy zónázó (azon belül is különböző módok), vagy távolság alapú-e a közösen alkalmazott tarifa rendszer.

Jelenleg 125 működő közlekedési szövetség található az NSZK-ban, 20 szövetség pedig az idők során vagy megszűnt, vagy pedig valamelyik ma is aktív közlekedési szövetségbe integrálódott.

Verkehrs- und Tarifverbände in Deutschland



4. ábra

Közlekedési és tarifa szövetségek Németországban

(Forrás: Maximilian Dörrbecker saját szerkesztése, 2017; letöltve: [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Karte_der_Verkehrsverb%3BC%BCnde_und_Tarifverb%3BC%BCnde_in_Deutschland_\(inkl._Legende\).png](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Karte_der_Verkehrsverb%3BC%BCnde_und_Tarifverb%3BC%BCnde_in_Deutschland_(inkl._Legende).png))

1.2.2.2 Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN)¹²

A közlekedési szövetség 1989. december 1-től működik a mai formájában, de a térségben 1951 óta létezett már valamilyen szintű tarifaközösség. 1971-ben alapította Mannheim, Ludwigshafen és Heidelberg a Deutsche Bundesbahn (DB – Német Szövetségi Vasút) és a Bundespost (Szövetségi Posta) részvételével a „Nahverkehrs-gemeinschaft Rhein-Neckar“-t (Reihn-Neckar Elővárosi Közlekedési Szövetség), amely a VRN közvetlen elődjének tekinthető.

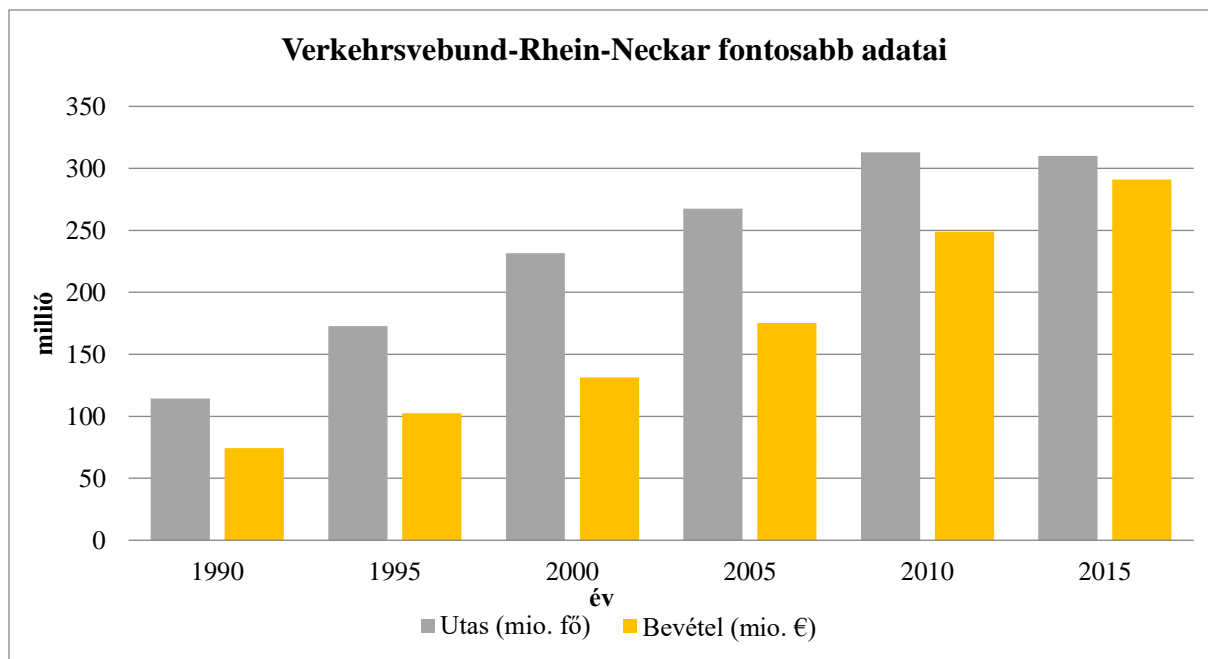
A VRN esetében tartományok közötti, tehát az ellátásért felelősök közötti szövetkezéstről van szó. A Rajna-Neckar vidéken található közlekedési szövetség a Kaiserslautern (2015. december 31-én 98.520 fő), Mannheim és Ludwigshafen (2015. december 31-én 470.498 fő), valamint Heidelberg (2015. december 31-én 156.267 fő) városokat és a hozzájuk tartozó régiókat fogja össze. S külön érdekessége, hogy a közlekedési szövetség által kibocsátott jegyekkel két francia határmenti város (Lauterbourg és Wissembourg) is megközelíthető.

A térségben lévő városok méretéből adódóan nem lehet egyértelműen központi várost megnevezni (még akkor sem, ha Mannheim lakossága mintegy kétszerese a többi nagyobb városénak), hanem többközpontúság jellemzi, így egy konglomerációs szövetségi forma alakult ki. További sajátossága, hogy a szövetségen belül a Németországi Szövetségi Köztársaság három tartománya (Baden-Württemberg, Hessen és Rheinland-Pfalz), valamint 24 megyéje és megyei jogú városa által létrehozott Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN GmbH) fogott össze a több mint 50 közlekedési vállalat alkotta Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH-val (URN GmbH).

Alapadatok, teljesítmény

Az 1989-es alapítástól 2015-ig közel 2,8-szorosára nőtt az ellátott terület és ezzel párhuzamosan 2,7-szeresére emelkedett az utasforgalom, a bevételek pedig 3,9-szeresükre bővültek (lásd: 5. ábra). A közlekedési szövetség jelenleg már 9.967 km²-es területet fed le, mintegy 3 millió lakossal (2015. december 31-én). A közlekedési szolgáltatásokat 38 vállalat látja el 11.103 km-es vonalhálózaton, a 460 vonal mintegy (6. ábra) 7.660 megállójával, hozzávetőleg 1.380 autóbusszal és villamossal (S-Bahn nélkül). A teljesített 2.429 millió utaskilométert a mintegy 290 tarifazónában teljesítették. Az utasok kb. 200 helyen kb. 760 jegyautomatából válthatják meg jegyeiket. Az utazások 89,9%-át valamilyen bérlettel bonyolítják le (60 különböző jegytípus van érvényben!), s csak 10,1%-ot tesz ki a vonaljegyek aránya.

¹² Források: www.vrn.de, http://de.wikipedia.org/wiki/Verkehrsverbund_Rhein-Neckar,



5. ábra

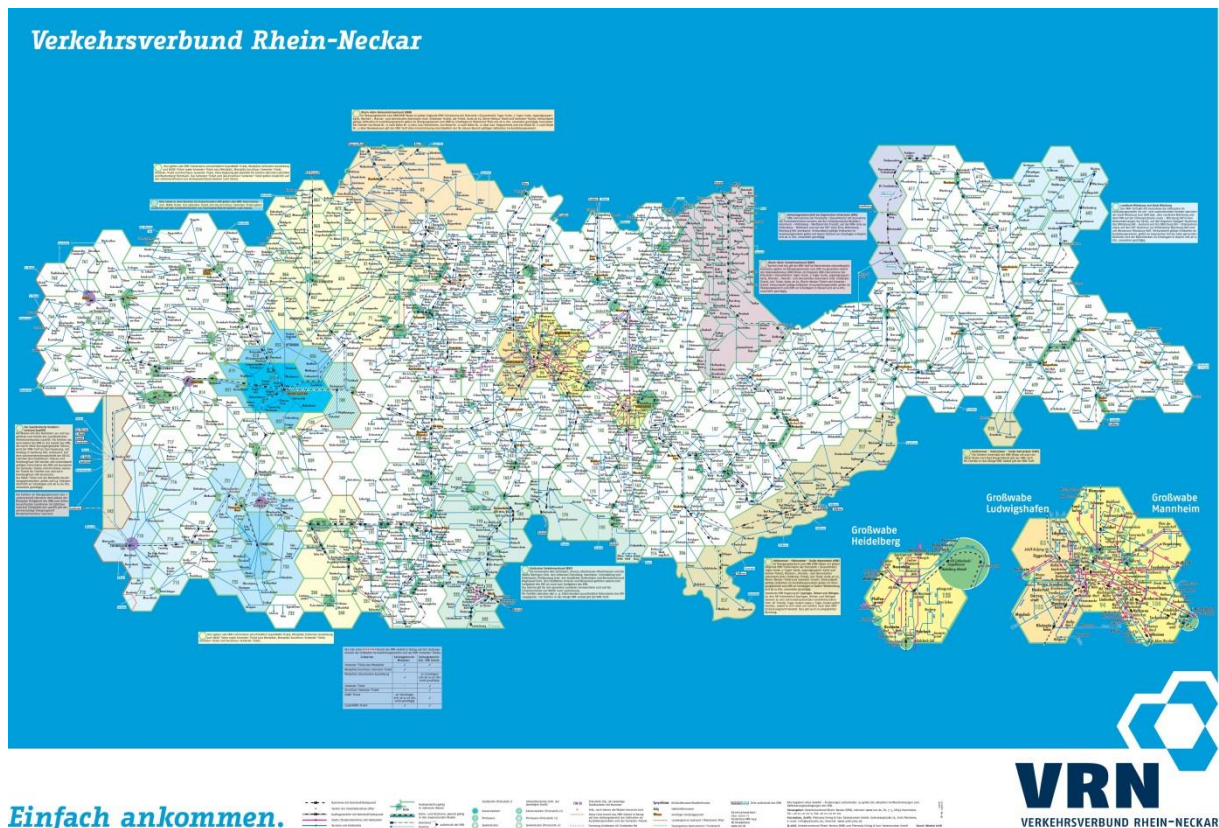
A VRN megalakulása óta bekövetkezett utasszám és bevétel növekedés
(Forrás: http://de.wikipedia.org/wiki/Verkehrsverbund_Rhein-Neckar)

Tarifarendszer

A tarifarendszer az osztrák modellben megismert, zónákra bontott (méhsejt szerkezetű) rendszerhez hasonló, a tarifa a teljes területre egységes (6. ábra). A zónán belüli helyváltoztatásoknál a távolság nem számít, a zónán kívüli utazások során a viteldíj attól függ, hogy hány zónán haladt keresztül az utazás. Ez alól kivételt képeznek a nagyvárosok, azaz Mannheim, Ludwigshafen és Heidelberg, ahol speciális, úgynevezett „nagy méhsejt” elnevezésű struktúrát használnak. Lényegét tekintve a szóban forgó városok belvárosában egy gazdaságosabb „Citytarif”, azaz városi tarifa valamint további kedvezmények (pl.: szemeszterbérletek, kongresszus jegy, hétvégi jegy stb.) ismertek.

A legkedveltebb bérletek az éves diákbérlet (148,4 ezer), a 60 éven felüliek bérlete (59,7 ezer), a szemeszterbérlet (54,0 ezer) és a dolgozói bérlet (42,2 ezer) voltak az elmúlt évben. Külön kiemelendő a 2015. január 1-jén bevezetett „eTariff”. Ez egy olyan okostelefonos applikációval megvásárolható jegy, amely nem a megtett távolság, vagy az érintett zónák segítségével számítja az utazás költségét, hanem a kiindulási és végpont közötti légvonalban mért legrövidebb távolság alapján számláz. A kilométer díj (0,20€) és az alapidíj (1,00€) utazásonként együttesen is kedvezményesebb, mintha az utas vonaljegyet vásárolt volna. Abban az esetben, ha a felhasználónak ún. DB Bahn Card (a mi MÁV-Start kártyánkhoz hasonló) vonatbérlete is van, akkor az alapidíj és a kilométer díj is alacsonyabb (0,90€, illetve 0,15€). Lehet napi maximált, illetve havi maximált változatot is vásárolni, előbbi esetben 12,00€, utóbbi esetben pedig legfőbb 90,00€ a fizetendő összeg. A napi, illetve havi jeggyel az utas annyi utazást

teljesít, amennyit akar. A jegy olyan sikeres volt a pilot projektet lebonyolító Heidelbergben, hogy a rendszert 2017. január 1-jétől a szövetség teljes területére kiterjesztették.



6. ábra
A VRN vonalhálózata
(Forrás: <http://www.vrn.de/>)

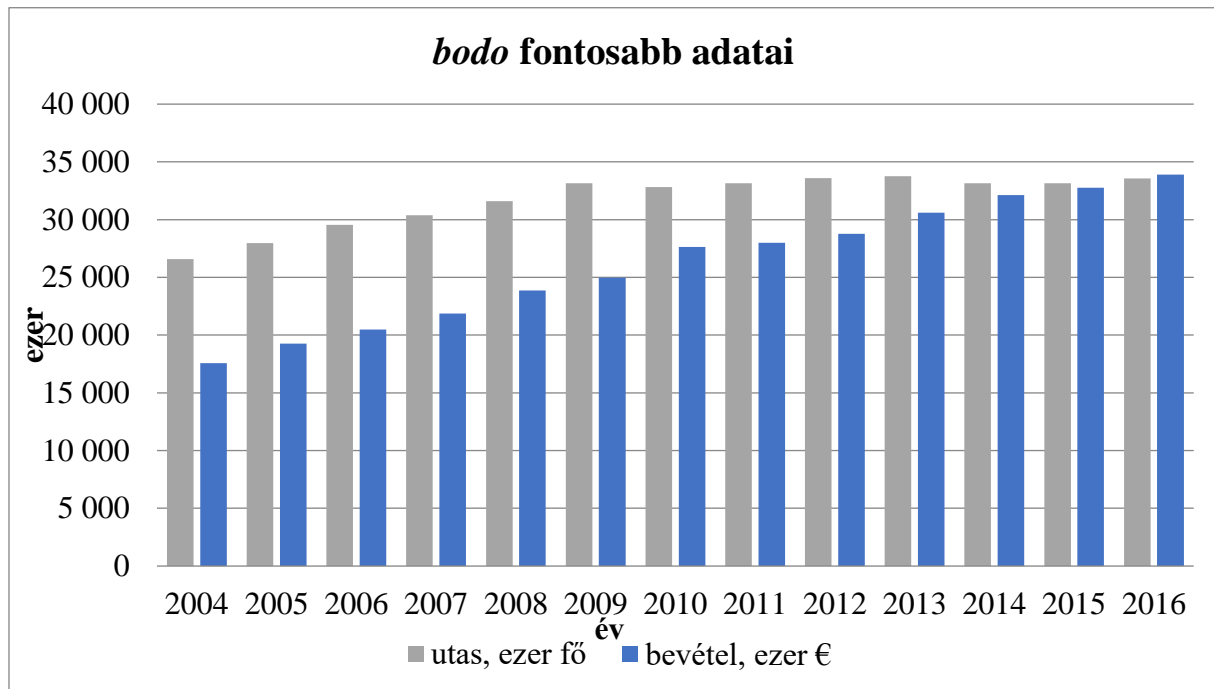
További e-jegy a „ticket2go”. Ezzel az applikációval olyan jegy vásárolható, amellyel a VRN területén kívülre (alapvetően Baden-Württemberg tartományban) lehet utazni, az elszámolás pedig – az „eTariff”-hoz hasonlóan az indulás és érkezés közötti légvonalban mért távolság alapján történik.

1.2.2.3 Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund (bodo)¹³

A röviden „bodo“ névre hallgató Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund (Bodensee-Felső-Svábföld Közlekedési Szövetség), két megyét, Bodensee megyét és Ravensburg megye településeit köti össze tevékenységének 2004. január 1-jei indulása óta. Természetesen a jelentősebb települések helyi közlekedését is a szövetségben tevékenykedő közlekedési szolgáltatók biztosítják. A szövetség tagjai a megyék, valamint a 20 közlekedési vállalat, illetve azok szövetségei. 2018. január 1-jével a szövetség tagja lesz Lindau megye is. Erről a szerződést 2017. május 10-én írták alá.

¹³Forrás: <https://www.bodo.de/>; https://de.wikipedia.org/wiki/Bodensee-Oberschwaben_Verkehrsverbund

A *bodo* közlekedési szövetséghez 62 város és község tartozik, teljes területe 2.297 km². Az eredetileg a szövetséget alkotó két megye lakossága 2015. december 31-én 491.497 fő volt, amihez csatlakozik Lindau 80.429 lakosa. Ugyanakkor a szomszédos közlekedési szövetségek egy részével több-kevesebb átjárhatóságot biztosító megállapodásokat kötöttek, ami szintén hozzájárul – a terület jelentős turisztikai vonzereje mellett – az utaslétszám alakulásához..



7. ábra

A „*bodo*” teljesítménye az elmúlt évtizedben

(Forrás: https://www.bodo.de/fileadmin/redakteur/pdf/Info-PDFs_diverse/bodo_verbund-bericht2017_WEB_01.pdf)

Alapadatok, teljesítmény

2016-ban a szövetség 60 zónára osztott területén az összesen 3.330 km hosszú, 146 vonalat (6 vasút, 60 városi busz és 80 helyközi autóbusz) magába foglaló hálózatán 33.560 ezer utast szállított az 1.734 állomás és megálló között. Az utaslétszám 2009 óta – alapvetően a diákok létszámának alakulása miatt – gyakorlatilag stagnál. A szövetség 2016. évi bevételei 33.905 ezer eurót értek el (lásd: 7. ábra).

Tarifarendszer

A tarifarendszer ennél a szövetségnél is a zónákon alapul. A jegy, illetve bérlet ára attól függ, hogy az utazó hány zónát érint utazása során (a kiinduló és célállomás zónáját is beleszámítva). Minden jegytípusnál legfeljebb 8 zónát vesznek figyelembe, azon felül az utazás ára már nem változik (értelemszerűen kivéve a csatlakozó jegyet, ahol a maximális zóna szám csak 7). Létezik gyermek és időskori, csoportos, tanuló stb. kedvezmény, de ezen a területen még az óvodás gyerekek is fizetnek az utazásért.

Az elmúlt években stagnáló diáklétszám ellenére még mindig a legtöbb utazást a diákok bonyolítják le, ennek megfelelően a legnagyobb darabszámban is a különböző típusú diákbérleteket és jegyeket vásárolják (mintegy 300 ezer darabot, de 2011 óta folyamatosan csökkenő mennyiségben). A kedvező gazdasági folyamatoknak is köszönhetően a legdinamikusabban a dolgozói jegyek és bérletek eladása bővült az elmúlt években, bár a közelmúltban ezen a téren is a növekedés lassulása tapasztalható a 7.000 darabot valamivel meghaladó szinten. A turizmus hullámmó, a gazdaság egésze helyzetének alakulásával összhangban álló teljesítménye tükröződik a csoportos jegyek értékesítésének utóbbi években is tapasztalható, mintegy 130-150 ezer darab közötti mozgásában.

Természetesen a *bodo* szövetség is támogatja tarifarendszerével is az elektronikus jegyrendszer elterjedését. Ennek része az egyes kiválasztott településeken futó „emma” projekt, valamint a különböző mobilos applikációk egyre elterjedtebb használata. A menetrendi információknak immár 91%-át mobil applikációkon keresztül kérték le, s mintegy 3 ezer regisztrált felhasználójuk 19 ezer mobil applikációs jegyet vásárolt 2016-ban. A bodo szövetség és kooperációs partnerei főbb vonalait a 8. ábra mutatja.



8. ábra

bodo és partnerei

(Forrás: https://www.bodo.de/fileadmin/redakteur/pdf/Info-PDFs_diverse/bodo_verbund-bericht2017_WEB_01.pdf)

I.2.2.3 Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB)

Németország legnagyobb kiterjedésű közlekedési szövetsége, amely magába foglalja a szövetségi fővárost, Berlint, valamint Brandenburg tartományt.

#VBBLand: Germany's Capital Region

Berlin:

Surface: 892 km²
3.601 Mio. inhabitants
12 administrative districts

Brandenburg:

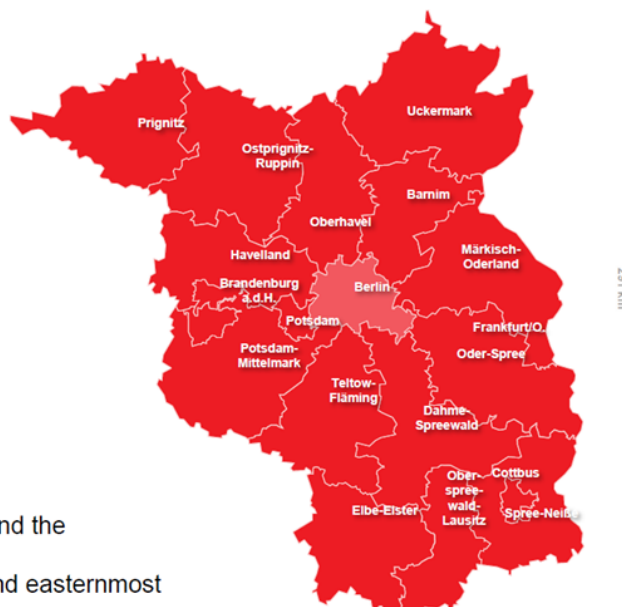
Surface: 29 484 km²
2.494 Mio. inhabitants
14 counties, 4 county-level cities
419 cities and communities

VBB:

Surface: 30 546 km²
6.095 Mio. inhabitants
Two states

Greatest width:

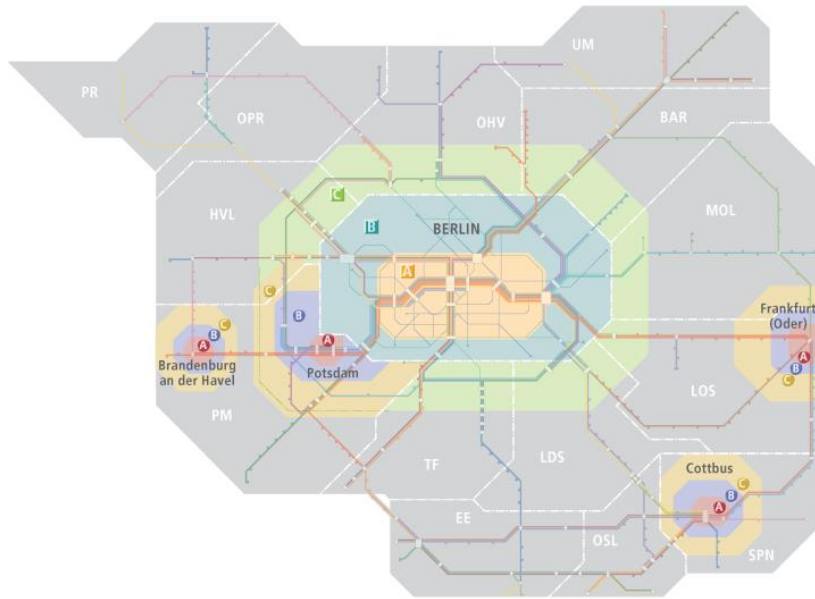
The distance between the northernmost and the southernmost point is: **244 km**
The distance between the westernmost and easternmost point is: **291 km**



9. ábra

A Berlin-Brandenburg Közlekedési Szövetség ellátási területe (Forrás: VBB.de)

A több mint 6 millió lakost kiszolgáló Szövetségben a közlekedést 38 szolgáltató biztosítja, 55 milliárd férőhelykm. teljesítménnyel. A regionális közlekedést szolgáló vasútvonalak hossza 2400 km, ehhez még hozzájön a 330 km-es S-Bahn hálózat is. Az agglomerációs forgalom lebonyolításának gerincét a vasút jelenti, ami a közel 3 ezer km-es hálózatával a legnagyobb közlekedési teherviselő. A tanulmány szempontjából fontos a határon átnyúló vasúti kapcsolatok kérdése; nevezetesen a Berlinhez közel fekvő német-lengyel határon átnyúló közlekedési kapcsolatok kérdése. Ezen kapcsolatok megvalósítása lényegében a Berlin környéki fő- vagy regionális vasúti relációk Lengyelországba történő meghosszabbításával történt meg; a Berlin-Szczecin, Berlin-Rzepin, Berlin-Kostrzyn regionális viszonylatokkal. Ezt úgy valósították meg, hogy a határ német oldalán lévő utolsó állomásig közlekedő viszonylatokat átvezették a lengyel oldalon lévő első állomásig, és idáig kiterjesztették a szövetségi tarifát is; természetesen egy kétoldali (államközi) egyezményrel.



10. ábra

A VBB ellátási területének zónabeosztása (Forrás: VBB.de)

I.2.3 Svájc¹⁴

Svájcban több mint száz éves múltra tekinthet vissza az együttműködés a közforgalmú közlekedési vállalatok között, ennyi idős ugyanis a nemzeti tarifaszövetség, az ú.n. *direkter Verkehr* (közvetlen közlekedés). Ez a kooperáció tulajdonképpen a regionális és távolsági közlekedésre, valamint néhány turisztikai célpontra korlátozódott, s nem is olyan átfogó megállapodás (pl. nincsenek egységes tarifák, csak bizonyos jegyekre és viszonylatokra érvényes az együttműködés), mint amilyeneket pl. Ausztriában látnunk.

Az idők folyamán törekedtek arra, hogy bevonják az együttműködésbe a településeket is, ezért létrejöttek azok a tarifa szövetségek, amelyek kezdetben csak a különböző bérletek kölcsönös elfogadására terjedtek ki. Mivel az ingázóknak így nem kellett több társaság bérletét is megvásárolni, idővel kiterjesztették ezt a lehetőséget egyéb utasokra és egyéb tarifa elemekre is és létrejöttek az ú.n. *integrált* tarifaszövetségek. Ezek a későbbiekben már egész régiókra (kantonokra), majd akár több régióra is kiterjedtek, így lefedték a korábbi „direkter Verkehr” által érintett területeket is. Mivel Svájcban ezek a szerveződések tisztán magánjogi alapon állnak, az önkormányzatok (a központi államigazgatásról már nem is beszélve) nem részei, így közlekedési szövetségekről sem beszélhetünk általában, kivéve a Zürichi Közlekedési Szövetséget.

¹⁴Forrás: https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_Schweizer_Tarifverb%C3%BCnde

Az országnak csak egy részét fedik le a tarifaszövetségek (amelyek mindegyikének tagja az SBB is), s van közöttük olyan is, amelynek néhány határmenti, de Baden-Württembergben fekvő település is tagja (TVSH-Tariverbund Schaffhausen). A tarifaszövetségek közül 16-ban az együttműködés minden jegytípusra kiterjed, 3-ban azonban csak a bérletekre. (11. ábra)

Svájcban szinte minden agglomerációban van zónás rendszerű tarifaközösség. Emellett gyakorlatilag az egész ország egy nagy tarifaközösség, mert évtizedek óta egységes a jegyrendszer, így az utasok egyetlen menetjeggyel el tudnak jutni A-ból B-be közösségi közlekedéssel úgy, hogy közben mindkét ágazatot és több szolgáltatót vesznek igénybe. A "Direkter Verkehr" rendszerre nagyon büszke a (szinte) összes helyi és helyközi szolgáltatót tömörítő VÖV Verband Öffentlicher Verkehr, amely egyébként az országos bérlet (Generalabonnement) bevételeinek igazságos elosztásáért is felelős.



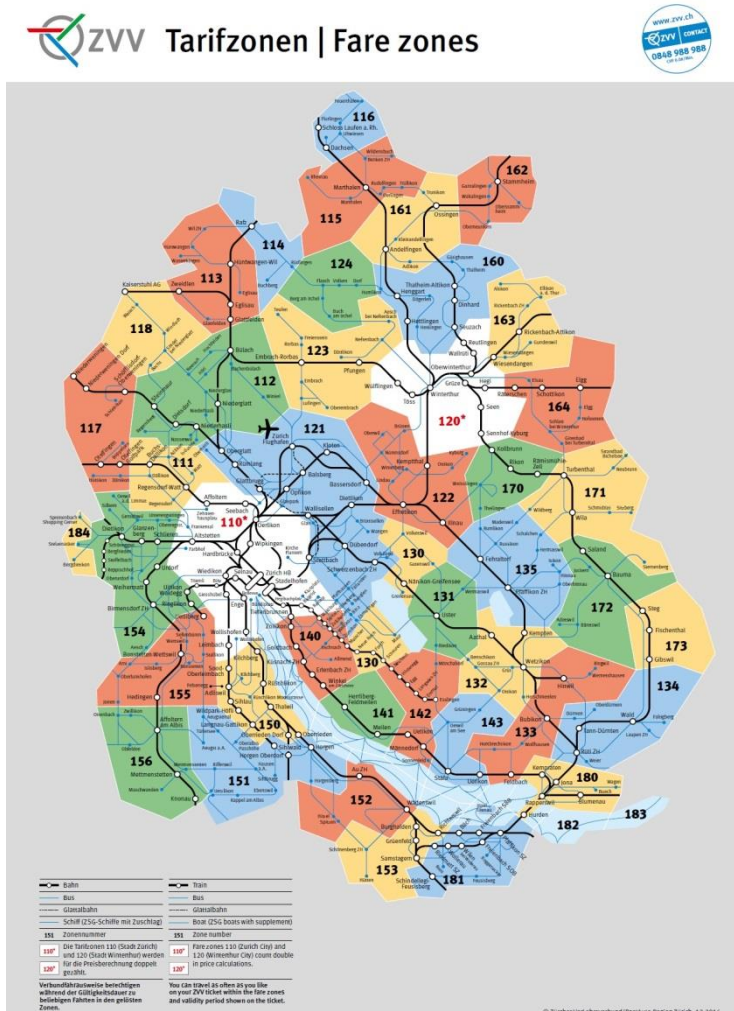
11. ábra

Közlekedési szövetségek Svájcban

(Forrás: [Maximilian Dörbbecker \(Chumwa\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_Schweizer_Tarifverbände) – saját szerkesztése, letöltve: https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_Schweizer_Tarifverbände)

I.2.3.1 Zürichi Közlekedési Szövetség¹⁵

A leginkább releváns jellemzőkkel bíró Zürichi Közlekedési Szövetség alapító okiratát 1990-ben írták alá. A szövetséget 44 vállalat alkotja, ezek közül 8 vállalat a piacért felelős vállalat (bár jogi státuszuk különböző, de leginkább közszolgáltató vállalatnak felel meg) ú.n. „*marktverantwortliches Unternehmen*”, a többi pedig megszokott, piaci alapokon álló, profitorientált közlekedési szolgáltató. A közszolgáltató vállalatok területi alapon szerveződnek, kivéve a Svájci Szövetségi Vasutat (SBB). Az egyes területi közlekedési vállalatok mindegyik közlekedési módra vonatkozóan viselik a szolgáltatói felelősséget, annak minden tevékenységével együtt (maga a szolgáltatás, a marketing, a menetrend stb.). A települési és kantoni önkormányzatok a közszolgáltató vállalatok tulajdonosaiként vesznek részt a szövetségben. A Zürichi Közlekedési Szövetség működési területe 1.839 km², amelyen 182 önkormányzat (ebből 162 a kanton területén, 14 azon kívül található) mintegy 1,6 millió lakosnak nyújt szolgáltatást.



12. ábra

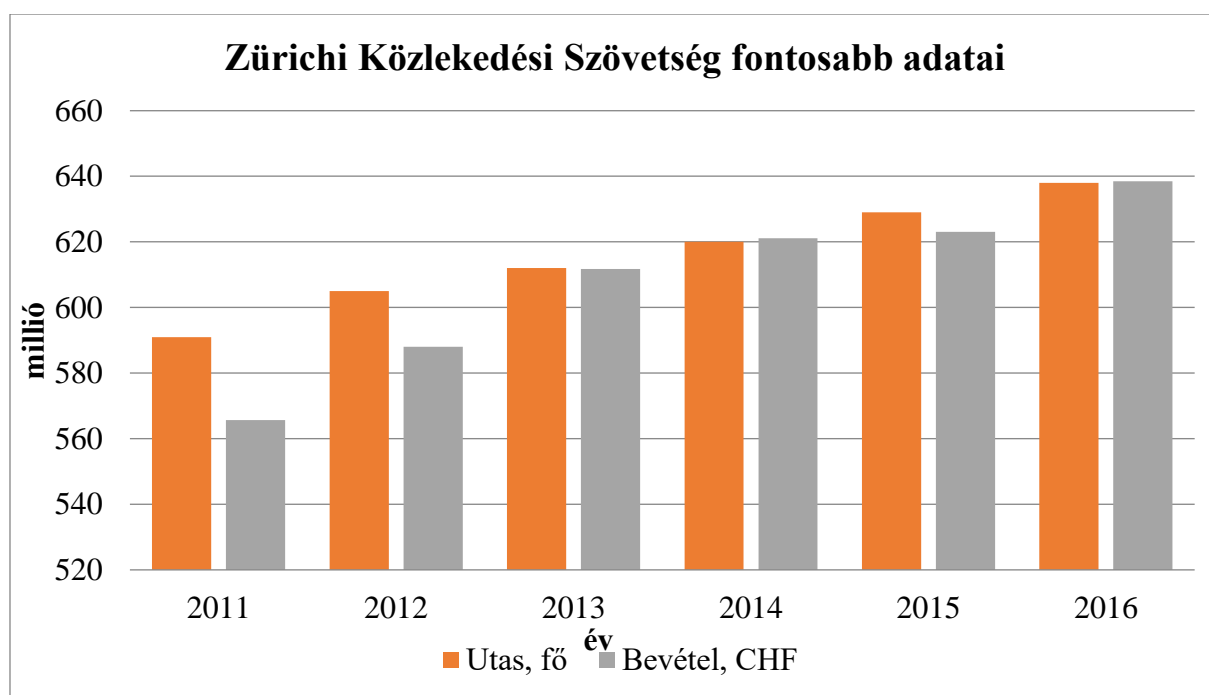
Zürichi Közlekedési Szövetség hálózata és zóna beosztása
(Forrás: <https://www.zvv.ch/zvv/de/fahrplan/zonenplan.html>)

¹⁵ A szövetség honlapja alapján: <https://www.zvv.ch/zvv/de/ueber-uns/>

Alapadatok, teljesítmény

A teljes hálózat hossza 4.640 km, amelynek 407 vonalán 2.748 megálló található, s amelyen 1.320 közlekedik (ebből 279 S-Bahn szerelvény) és 4.050 dolgozója van (az SBB dolgozói nélkül). A hálózaton a járművek 87 millió km-t futottak, amiből 33,4 millió járműkm-t a helyközi és kistéleplési autóbusz vállalatok, 28,7 millió járműkm-t a városi közlekedési vállalatok és 23,6 millió járműkm-t a vasutak teljesítettek. A többi jármű teljesítménye ezekhez viszonyítva elenyésző volt.

A szövetség hálózatán 2016-ban 638 millió utast szállított, amiből csak a zürichi S-Bahn részesedése 193 millió fő volt. Ezzel az S-Bahn-t igénybe vevő utasok száma jóval a szövetség egészének átlagát (1,5%) meghaladóan, 3,9%-kal emelkedett. Napjainkban mintegy háromszor annyian utaznak az S-Bahn-nal, mint 1989/90-ben. 2016-ban közel 50 millió jegyet és bérletet adtak el, aminek első alkalommal jóval több mint felét (62,7%) a jegykiadó automatákban értékesítették. A jegyek 16,6%-a volt eTicket (8,24 millió db), 11,4%-át jegypénztárban váltották és 8,7%-át vásárolták a járművön. Az eladott jegyek 46%-a volt egyszeri utazásra érvényes jegy, mintegy 21%-a havi, 33%-a pedig éves bérlet volt.



13. ábra

A Zürichi Közlekedési Szövetség teljesítménye az elmúlt években

(Forrás: <https://www.zvv.ch/zvv/de/ueber-uns/geschaeftsbericht/2016/rechnungsbericht.html>)

Tarifarendszer

A szövetség területén alkalmazott tarifa általában 7 zónát foglal magába, de egyes jegytípusoknál a teljes hálózatra érvényes árat is megállapít. A jegyek az érintett zónák számától függően ½ - 2 óra időtartamra érvényesek, azon (és természetesen a megadott zónaszámon belül) korlátlan számú utazásra és átszállásra jogosítanak fel.

Természetesen alkalmaznak különböző kedvezményeket gyerekeknek, diákoknak és csoportoknak, illetve a hajóközlekedést igénybe vevőknek meghatározott (jegytípustól függő) pótdíjat kell fizetni.

I.2.4 Spanyolország

Eltérően a német nyelvterülettől, az Ibériai félszigeten korántsem olyan elterjedtek a közlekedési szövetségek. A 17 autonóm tartomány közül van olyan, ahol a tartomány egészére kiterjedő hatáskörrel rendelkező közlekedési szövetség működik (pl. Madrid), van ahol a tartományi közlekedési szövetség mellett (az alá rendelve) vannak városi szövetségek is (pl. Andalúzia), van ahol a tartományi közlekedési szövetség nem fedi le a teljes tartományt (pl. Asturias) és van, ahol egyáltalán nincs is közlekedési szövetség.

A közlekedési szövetségek közjogi státuszú szervezetek, részt vesznek benne a tartományi és helyi önkormányzatok mellett az állami és magán közlekedési vállalatok. A szövetség tevékenysége kiterjed a menetrendi harmonizációra, tarifa szövetséget jelentenek, közös a szervezés és a marketing is. A jegyek és bérletek számos változata van érvényben mindegyik közlekedési szövetség területén, emellett érvényesülnek életkori és szociális kedvezmények (pl. nagycsaládosok, munkanélküliek) is.

Itt is előfordul, hogy valamely közlekedési szövetség hatóköre átnyúlik más közigazgatási egység területére: pl. a Madridi Regionális Közlekedési Konzorcium működési területének része Toledo és Guadalajara megye is. További sajátosság, hogy pl. az Asturiasi Hercegség Közlekedési Konzorciumának jegyével a konzorcium tagjainak járművein minden szolgáltató ugyanazzal a tarifával szállítja az utas a kívánt kiinduló és célállomás között. Ezzel szemben az, aki nem a konzorcium jegyét váltja meg ugyanabban a relációban ugyanarra a járműre (vagy utazási láncre), az mindig az adott társaság egyedi tarifája szerinti árat fizeti.

I.3 Jó példák határon átnyúló közforgalmú közlekedésre

Nyugat-Európában több határ menti térségben megvalósult a közforgalmú közlekedés integrációja. Az Európai Unió, s különösen a schengeni övezeten belül ennek jóval kevesebb akadályja van, mint az EU külső határain. Persze nem minden országban egyformán elterjedtek ezek a közlekedésszervezési megoldások. Leginkább a német nyelvterületet fedik le a különböző szintű közlekedési szövetségek, tarifa szövetségek, közlekedési konzorciumok (országonként más-más az elnevezés, bár a lényeg ugyanaz). De megtalálhatók pl. Spanyolországban, Olaszországban, Franciaországban, a Benelux országokban is. A későbbiekben természetesen nem csak a német nyelvterületen működő szerveződések mutatjuk be.

Az Európai Unió 5. kutatási keretprogramja támogatásával valósult meg 2000-2002 között a CONPASS projekt, aminek a határon átnyúló közlekedés fejlesztésére vonatkozó eszközrendszer kialakítása volt a célja. A projekt keretében ajánlásokat fogalmaztak meg a határon átnyúló közlekedésfejlesztésben résztvevők számára. Ezek közül a legfontosabbak a következők:

- Érdemes egy laza munkacsoport felállításával kezdeni, ami a határ két oldalán tevékenykedő, élő közösségek, közlekedési vállalatok érdekeltjeiből áll. A határon átnyúló közlekedési fejlesztéseket az egyéni kezdeményezések és a helyi elhivatottság segíti elő legjobban.
- A határon átnyúló közlekedés fejlesztésére vonatkozó intézkedések lehetőség szerint legyenek egyszerűek, a gyakorlatban könnyen megvalósíthatók.
- Fontosak a jó személyes kapcsolatok a határ mindkét oldalán.
- A javasolt projektek csak a közös érdekek és a két oldal szervezetei közötti jó együttműködés esetén valósíthatók meg.
- A jogi és adminisztratív környezet csak lassan változik, így olyan intézkedéseket kell kidolgozni, amelyek változatlan jogi feltételek (pl. határellenőrzések) esetén is működőképesek lehetnek.
- Az egy-egy országban jól működő megoldások a nemzetközi környezetben nem feltétlenül válnak be a különböző jogi szabályozási és kulturális környezet miatt.

A CONPASS projekt eredményei alapján az integráció mértéke szerint a következő fokozatokat különböztethetjük meg:

1. Határon átnyúló összekötetések teljes hiánya.
2. Egymástól függetlenül üzemeltetett szolgáltatások (egy szolgáltató esetén nincs összehangolás a belföldi/helyi szolgáltatással; ha több szolgáltató üzemeltet határon átnyúló járatokat, közöttük minimális az együttműködés).
3. Koordinált szolgáltatás (az üzemeltetők összehangolják pl. menetrendjeiket, tarifa és jegyrendszerüket, az információszolgáltatást, stb.).

4. Integrált szolgáltatás (a határon átnyúló szolgáltatások teljesen össze vannak hangolva a régió belföldi szolgáltatásaival, a tarifarendszer, jegyrendszer, információszolgáltatás közös).

Az első kategóriára számos példát lehet találni, azonban pontosan ezek feloldása a cél, ezért ezzel részletesen nem foglalkozunk.

A második kategóriára (egymástól függetlenül üzemeltetett szolgáltatások) Magyarországon is több példát találhatunk:

- A Nagyváradi Helyi Közlekedési Vállalat (OTL) 2011 szeptemberétől indította meg Nagyvárad – Biharkeresztes, vasútállomás közötti járatát, amely hétköznap napi 3, hétvégén pedig napi 6 járatpárral közlekedik. A schengeni határon csak határellenőrzés van, vámellenőrzés nincs. A menetrendben a határátkelésre 15 perc van tervezve. Egy menetjegy Nagyvárad és Ártánd között 4 lejbe vagy 260 forintba, Nagyvárad és Biharkeresztes között 5 lejbe vagy 320 forintba kerül, és a buszvezetőnél vásárolható meg. A 23 kilométeres távolságot a busz 55-67 perc alatt teszi meg. Az ártándi határállomáson a magyar és román határőrök egymással egyeztetve soron kívül ellenőrzik a buszt a késések elkerülése érdekében¹⁶. Sajnos a menetrendek jelenleg nincsenek összehangolva a Biharkeresztesre érkező, illetve onnan Budapest és Debrecen felé induló vasúti és autóbuszjáratok menetrendjével¹⁷. A nagyváradi busz (menetrend szerint legalábbis) mintegy 10 perccel hamarabb megy el a Biharkeresztes vasútállomásról, mint ahogy oda megérkezne a debreceni autóbusz. Meg kell jegyezni, hogy a Nagyvárad – Biharkeresztes relációban vasúti összeköttetés is van. A menetidő 42 perc, a menetjegy ára azonban az autóbuszjegy négyszerese.
- 2010. október 1-től 801-es számmal buszjárat közlekedik Oroszvár (Rusovce) vasútállomás és Rajka között a Magyarország-Szlovákia Határon Átnyúló Együttműködési Program támogatásával. A járat alapvetően 60 percenként közlekedik és 1,50 eurós jegy vásárlásával vehető igénybe. A hétköznap reggeli és délutáni csúcsidőszakokban azonban 30 perc a járatok követési ideje¹⁸. Belföldi utazásra Szlovákia területén igénybe vehető. A vonalat a pozsonyi közlekedési társaság (Dopravný podnik Bratislava) közlekedtet. Mivel mindkét ország a schengeni zónán belül van, a határon az autóbusz akadály nélkül áthaladhat.
- Az egymással szomszédos, csak a Duna által elválasztott magyarországi Komárom és a szlovákiai Komárno között napi 7 alkalommal közlekedtet a Volánbusz autóbuszjáratokat, amelyek annak ellenére, hogy mindkét városban több

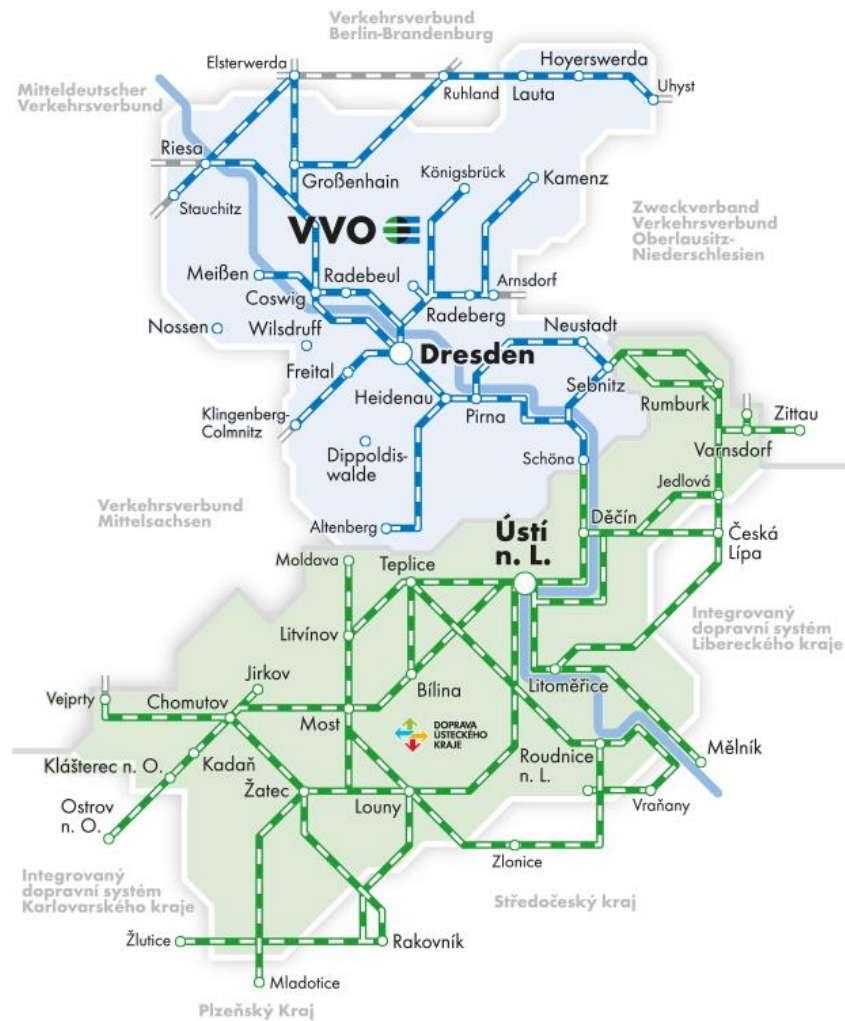
¹⁶ http://www.otlra.ro/cms/upload/www.otlra.ro/pagini/ro/reteaTransport/ROHU/Grafic_RO_HU.png

¹⁷ <https://menetrendek.hu/>; https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/upload/page/03_ady_endre_inter-city_2017_08.pdf

¹⁸ <https://imhd.sk/ba/cestovny-poriadok/linka/801>

helyen is megállnak, belföldi utazásra nem vehetők igénybe¹⁹. Komárom vasútállomáson csatlakozás biztosított a Budapest felé közlekedő vonatokhoz. A menetdíj 210 Ft vagy 0,70 euró, havibérlet 6930 Ft-ért (23,10 euró) váltható.

- Az ugyancsak szomszédos Esztergom és Párkány között munkanapokon naponta hat alkalommal közlekedtet járatokat a Volánbusz. A menetdíj a komáromi járatával megegyezik, bérlet nem váltható és belföldi utazásra szintén nem vehető igénybe²⁰.



14. ábra

Közforgalmú közlekedés Csehország és Németország határ menti térségében
(Forrás: <https://www.vvo-online.de/doc/Elbe-Labe-Ticket-Linienverzeichnis.pdf>)

A harmadik kategóriára (koordinált szolgáltatás) példa lehet Csehország és Németország határ menti térségeinek kapcsolata.

¹⁹ http://knykk.hu/images/m_kem_2017/m0228_161211.pdf

²⁰ http://knykk.hu/images/m_kem_2017/m0223_161211.pdf

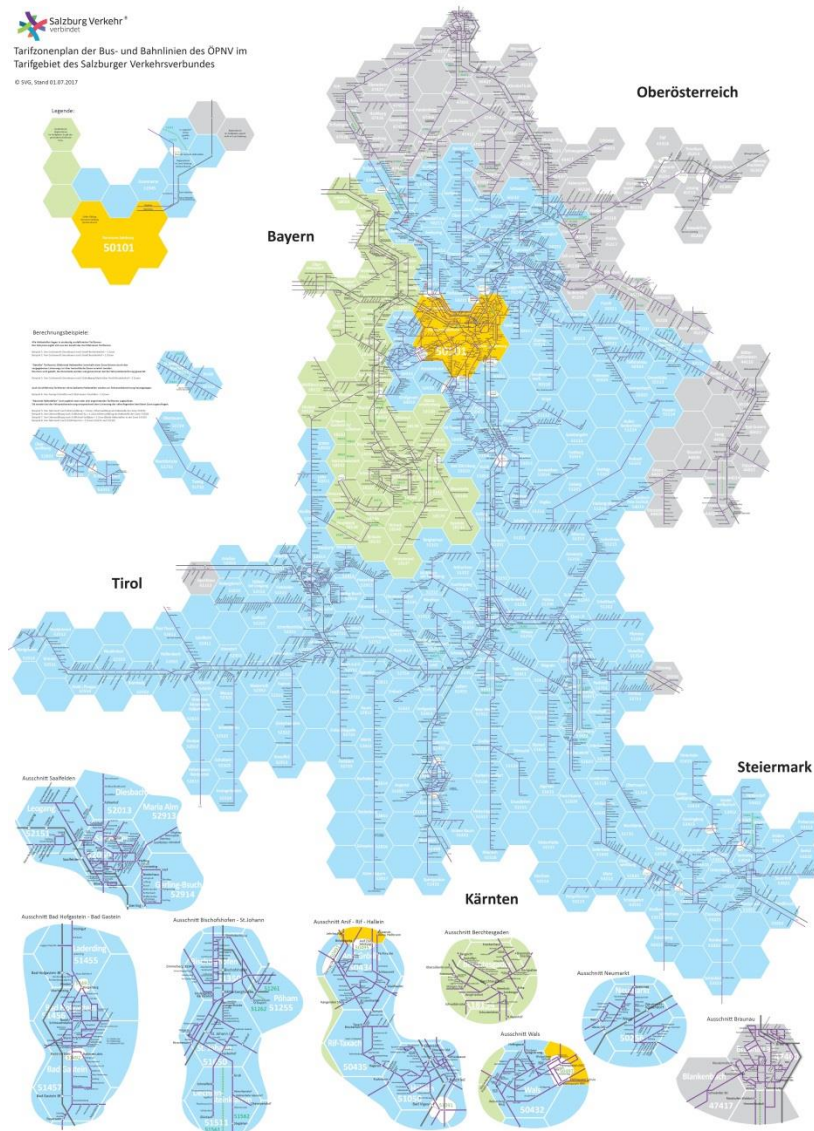
- Már Csehország EU csatlakozása előtt megindult a két ország határhoz közeli városai között az autóbusz-közlekedés. Jelenleg Pirna (D) – Ústek (CZ) (217/452-es vonal), Pirna (D) – Tisá (CZ) (217/219-es vonal), Drezda (D) – Teplice (CZ) (360/398-as vonal) és Ebersbach (D) – Hribská (CZ) (401-es vonal) között közlekedik autóbusz. Az utazók fő utazási indokai a turizmus, szabadidő eltöltése és a vásárlás.

Az autóbuszokon használható az ún. Elbe-Labe-Ticket, ami korlátlan utazást tesz lehetővé a Németország és Csehország közötti regionális vasúti, autóbusz- és kompjáratokon, valamint a Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) területén, de az Oberelbe (németországi) tarifa a cseh területen nem érvényes. Maga az Elbe-Labe-Ticket a két ország határmenti régióiban a határon átmenő vonalakon felül is kölcsönösen használható a jelzett területen belül, azaz a tarifaközösség határon átnyúló módon is megvalósult. Az ábra forrásában feltüntetett honlapon pedig a teljes, a közös jeggyel használható vonalhálózat megtalálható, beleértve a helyközi és helyi vasút, autóbusz, villamos és egyéb, speciális vonalakat (drótkötél vasút, komp, kiránduló hajó stb.) is.

- A határon átnyúló regionális vasúti közlekedés integrációjára jó példa a Sopron – Bécs összeköttetés, ahol a GYSEV óránkénti ütemes összeköttetést biztosít, valamint a Graz – Fehring – Szentgotthárd kapcsolat, ahol munkanapokon 13 járat közlekedik. A vonatokra határon átmenő forgalomban kedvezményes menetjegyek érvényesek (EuRegio). Sopron benne van Kelet-Ausztria Közlekedési Szövetsége (VOR) tarifaközösségének 8. zónájában, ami azt jelenti, hogy a közlekedési szövetség által kibocsátott, a szövetség területén minden részes közlekedési vállalat járművén érvényes egységes jegyek és bérletek használhatók a soproni utazásokra is. Így egyetlen jeggyel akár Bécs helyi közlekedése is használható és a schwechati repülőtérre is el lehet jutni. Hasonlóan, Szentgotthárd a Graz-ba közlekedő vonatok fordulóállomásaként szerepel a stájer közlekedési szövetség hálózatában és tarifarendszerében.

A negyedik szint, a teljes integráció megvalósítása a legnehezebb, hiszen itt tulajdonképpen egy határon átnyúló tarifa-, illetve közlekedési szövetség megvalósításáról van szó. Jó példa az integrációra, amikor a határ két oldalán a határhoz közel végződő járatokat összekötik. Ezt elősegíti, ha a két oldal szolgáltatói a másik országban kabotázásra is jogosultak, egyébként nehéz gazdaságosan üzemeltetni a járatot, hiszen így a szolgáltató a határ másik oldalán potenciális utasokat, ezzel bevételt veszít, miközben a szolgáltatás költsége nem lenne lényegesen magasabb. Ugyanakkor az így el nem szállított utasokat egyáltalán nem biztos, hogy az országban honos szolgáltató ugyanabban az időszámban el tudja szállítani, tehát nem biztos, hogy ez nála bevétel kiesésként jelentkezik. Az utas pedig vagy nem utazik, vagy másik közlekedési módot választhat.

- A határon átnyúló közlekedési szövetségre példa a Salzburgi Közlekedési Szövetség (SVV), amely átnyúlik Németországba, a szomszédos Bajorországba. A határon átnyúló utazásokhoz egy jegy szükséges, ami nem különbözik a belföldi jegyektől, de természetesen a nagyobb utazási távolság miatt adott esetben zóna felárat is kell fizetni. A szövetséget a térség közlekedési szolgáltatói hozták létre, s tagjai között az osztrák vasút és autóbusz társaságok mellett ott vannak a német autóbusz és vasúti szolgáltatók (DB-Regio) is. A hálózatot az alábbi ábra mutatja be.



15. ábra

A Salzburgi Közlekedési Szövetség működési területe
(Forrás: https://salzburg-verkehr.at/pa_file/svv-zonenplan/)

II. Helyzetelemzés

II.1 Határon átnyúló funkcionális régió mozgásai

II.1.1 Bevezetés

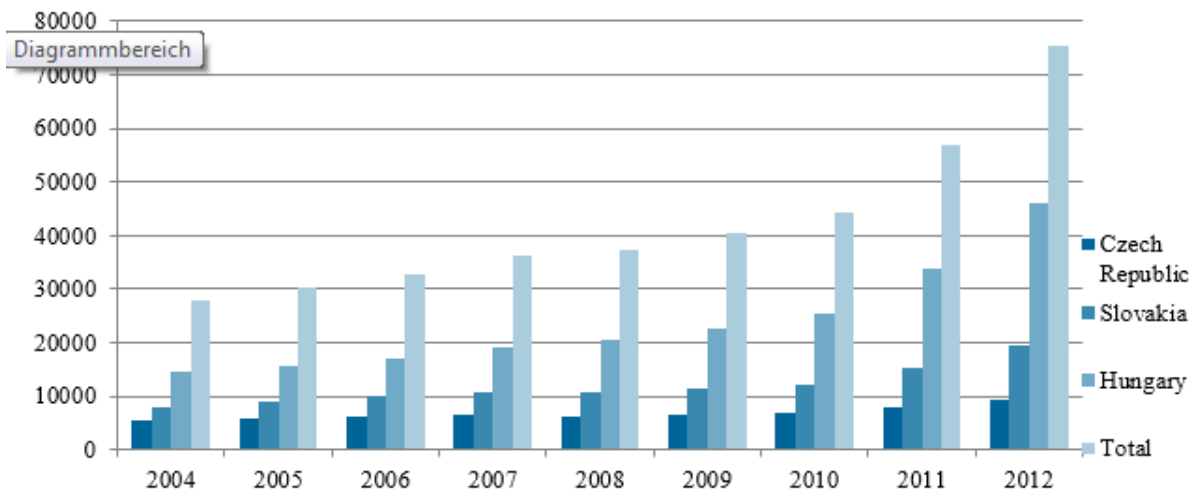
A Nyugat-Dunántúlra – értve ez alatt a Győr-Moson-Sopron, Vas és Zala megyék területét magába foglaló NUTS-II régiót - vonatkozó helyzetelemzés központi eleme annak (közlekedés) földrajzi helyzete, amiben az alábbi kiemelkedő események hoztak döntő változásokat, megalapozva a határon átnyúló személy- és áruforgalom erőteljesen növekvő tendenciáit:

- A térség 1995, Ausztria Európai Unióhoz történő csatlakozása óta egyben az Unió határterületévé vált, amihez mind szorosabb gazdasági-társadalmi kapcsolatok fűzik; egyben az uniós alapok fogadásának egyik mintarégiója, köszönhetően a sikeresen megvalósított *PHARE-CBC* előcsatlakozási alapoknak.
- 2004. május 1-től az osztrák-magyar határ az Unió belső határává válik – ezt követően megindul, s napjainkig is tart az Unió belső határaitra vonatkozó *Interreg Programok* végrehajtása.
- 2007. december 21-étől Magyarország *Schengen*-i egyezményhez való csatlakozásával megszűnt a belső határellenőrzés is, így megvalósulhatott a személyek és áruk határon történő ellenőrzés nélküli mozgása (remélhetőleg ebben csak átmeneti változás következett be 2015-ben);
- majd a folyamat következő lépéseként 2011. május 1-jén véget ért a *munkaerőpiacra vonatkozó osztrák* (ill. uniós) *derogációs* időszak, azaz a magyar munkavállalók ettől az időponttól kezdődően korlátozás nélkül vállalhatnak munkát Ausztriában (is).

II.1.2 Határon átnyúló személyforgalom

Fenti folyamatok alapozták meg a határon átnyúló személyforgalom (ingázás) mind dinamikusabbá válását, amihez értelemszerűen hozzájárult a meghatározó (fő)városok közelsége (Bécs, Pozsony) is – azzal együtt is, hogy a régióban hangsúlyosan jelen vannak kevésbé dinamikus mozgások által jellemezhető rurális, határmenti területek is (pl.: Süd-Burgenland – Dél-Vas megye térsége).

Az ingázás exponenciális jellegű növekedését jól mutatja az 16. ábra, érzékeltetve egyben, hogy a jelenség az ún. Centrope-térség egészét érinti, s ezen belül Magyarország ingázói képviselik magukat a legnagyobb számban.

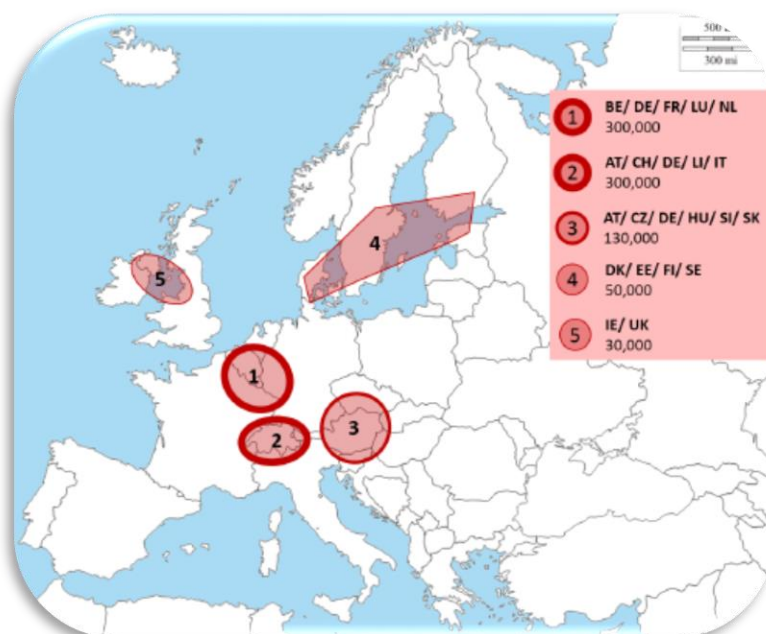


16. ábra

Az Ausztriába ingázók száma a Centrope régióban (Cseh Köztársaságból, Szlovák Köztársaságból és Magyarországról)

(Forrás: AMS Austria; in:TRANSLAB projekt, [https://isaforum2016.wordpress.com/.](https://isaforum2016.wordpress.com/))

A határon átnyúló mozgások dinamikáját jól mutatja egy, a Régiók Bizottsága által 2016-ban kiadott dokumentum²¹, amely a térséget az Unió egyik legdinamikusabb mozgásokkal jellemzett határtérségei közé sorolja, s ahol adataik szerint 2012-ben 45 ezer fő ingázott a magyar-osztrák határon (17. ábra).



17. ábra

A határon átnyúló ingázás szempontjából legdinamikusabb európai régiók²²

²¹ The potential of closing the missing links of small scale infrastructure in Europe's border regions for growth and employment. Jürgen Pucher, Wolfgang Schausberger, Jakob Weiss

²² Uo. 19.o.

A dinamizmus általános, szociális-gazdasági, tagállami szintű háttere sok tekintetben közismert – a mozgásokat (persze nagymértékben leegyszerűsítve) alapvetően az eltérő bérszínvonal okozta kelet-nyugat irányú „szívóhatás” okozza; ami a távolabbi területekről áttelepüléssel jár, a határtérségekben pedig erős ingázást generál, párosulva egyidejűleg az ország kelet-nyugati területei közötti népesség mozgásokkal²³.

Mindazonáltal a Nyugat-Dunántúl esetében a fenti makro trendeket tovább erősíti, hogy sok tekintetben egy olyan (határon átnyúló) funkcionális régióról beszélhetünk, amely eleve erősebb határon átnyúló mozgásokat feltételez, illetve generál. Ezt az aspektust a hivatkozott Régiók Bizottsága dokumentum is kiemeli, azzal, hogy „*a funkcionális régiók a közösségi közlekedésbe történő beruházás legígéretesebb területei, melyek erős határon átnyúló közlekedési összeköttetéseket igényelnek*”²⁴. Nem véletlen, hogy a funkcionális régió, ahol a különbözőségekből eredő egymásra utaltság – mint pl. Bécs munkaerő-kereslete, s a közvetlen burgenlandi-magyar határtérség munkaerő-kínálata – jelenti a legfőbb belső kohéziót, ennek a projektnek is központi gondolata²⁵.

Ez ebben a funkcionális régióban tapasztalható mozgásoknak belső, határon átnyúló dinamikáját több határon átnyúló projekt is vizsgálta. Ezek közül most csak az ebből a tekintetből legjelentősebb EMAH²⁶ projekt főbb megállapításaira térünk ki, mindennek előtt a határon átnyúló személyforgalomra vonatkozóan:

- A magyar-osztrák vasúti határátmenetek négy térségbeli gócpontja (Hegyeshalom, Sopron térsége, Pomogy, Szentgotthárd) közül az utasforgalmi adatfelvételek alapján kiemelkedő súlya van Sopron térségének, míg Pomogy/Pamhagen határon átnyúló utasforgalma szinte elhanyagolható²⁷.
- A határt átlépő vonatok utasainak 35-40%-a lépte át a határt -nyáron valamivel nagyobb volt ez az arány.
- Az ingázók magas száma az utasforgalmi irányokban is megmutatkozik, reggelként Ausztria irányába, délután pedig Magyarország felé nagyobb a forgalom.
- A közúti mozgásokat vizsgálva megállapítható, hogy magas a hétköznapi hivatásforgalom aránya, meghaladta az 50%-ot. Az esetek közel 60%-ában egyedüli utas használta a személygépkocsit.
- A közúti személymozgásokat vizsgálva megállapítható, hogy a „tipikus ingázó” ausztriai kis-, vagy közepes méretű cégnél dolgozik, amelyik földrajzi

²³ Utóbbiakat részletesebben a demográfia fejezet taglalja – pl. Sopron lakosságának változását.

²⁴ The potential of closing the missing links of small scale infrastructure in Europe’s border regions for growth and employment. Jürgen Pucher, Wolfgang Schausberger, Jakob Weiss. 21.o.

²⁵ Smart Pannonia Kick-off rendezvénye Sopron, 2016. szeptember 16. – Lothar Zellar (EIB), valamint Peter Zingll (Burgenland Tartomány) és Dr. Berki Zsolt (Főmterv Zrt.) előadásai a funkcionális régióról.

²⁶ Öko-mobilitás elősegítése az osztrák-magyar határtérségben. (2012.09.01. – 2014.12.31.

²⁷ Az ennek háttérében álló magyar oldali infrastrukturális hiányosságokat hivatott orvosolni a jelenleg futó Cross-Border Rail projekt - <https://www2.gysev.hu/rolunk/projektek/crossborder-rail-at>.

elhelyezkedése, vagy éppen a munka jellege folytán közforgalmú közlekedéssel nem közelíthető meg az elvárt idő alatt és költséggel.

II.1.3 Demográfia

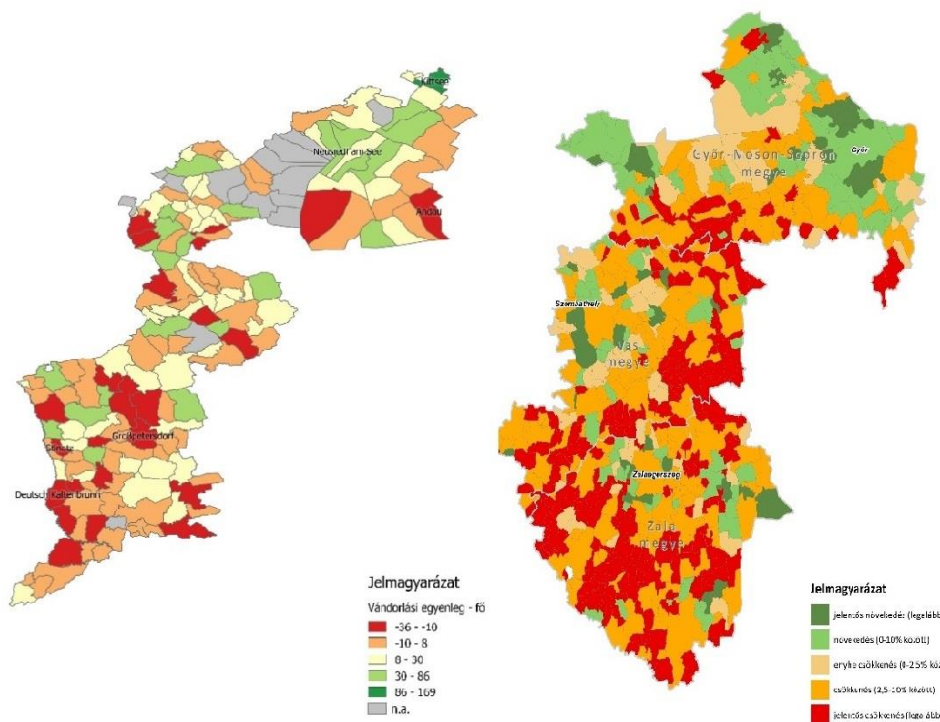
A funkcionális régió népesedési trendjeit erősen meghatározzák a makroregionális trendek - így a természetes fogyás, az ezzel együtt jelentkező urbanizációs folyamatok, amelyeknek számos megjelenési formája jelentkezik a térségben. A városodás és városiasodás mellett ilyenek a nagyvárosi térségekben jelentkező szuburbanizációs folyamatok. Ez alatt nem csupán Győr térségét értjük, mert a hármaskörhöz közel fekvő Pozsony befolyása is érvényesül a funkcionális régió magyar és osztrák területein egyaránt. S természetesen jelen van – a rurális területeken erőteljes hangsúllyal – a népesség csökkenése, és öregedése egyaránt. Mindez a funkcionális régió belül eltérő mértékben jelentkezik.

Megnevezés	Odavándorlás	Elvándorlás	Vándorlási egyenleg
Győr-Moson-Sopron megye	11.034	9.724	1310
Vas megye	5.705	5.394	311
Zala megye	6.307	6.460	-153
Összesen	23.046	21.578	1.468
Eisenstadt-Umgebung	2.017	1.697	320
Güssing	1.669	1.655	14
Jennersdorf	692	767	-75
Mattersburg	2.091	1.782	309
Neusiedl am See	4.756	3.894	862
Oberpullendorf	1.720	1.459	261
Oberwart	3.270	2.980	290
Összesen	16.215	14.234	1971

2. táblázat: 2014. évi vándorlás értékei a Nyugat-dunántúli régióban és Burgenland tartományban (fő)

(Forrás: KSH és Statistik Burgenland adatai alapján saját szerkesztés)

Hazánkban, Győr-Moson-Sopron megyében a legmagasabb a vándorlási egyenleg, amitől jelentősen elmarad Zala megye (2. táblázat). Burgenland tartományban – eltekintve a két terület nagyságának eltérésétől – a belső migráció nem olyan nagymértékű, mint a Nyugat-dunántúli Régióban. A tartományban csupán egy járásban negatív az egyenleg: Jennersdorfban, amely a tartomány legdélebbi részén található. A legtöbbben Neusiedel am See és Eisenstadt és környéke járásokba költöznek be, amelyek a Fertő-tó partján találhatóak, tovább Mattersburg járásba, ami Soprontól 20-30 km-re fekszik. A régió belüli folyamatok a települési szintet figyelembe véve már jóval mozaikosabb képet mutatnak (18. ábra).

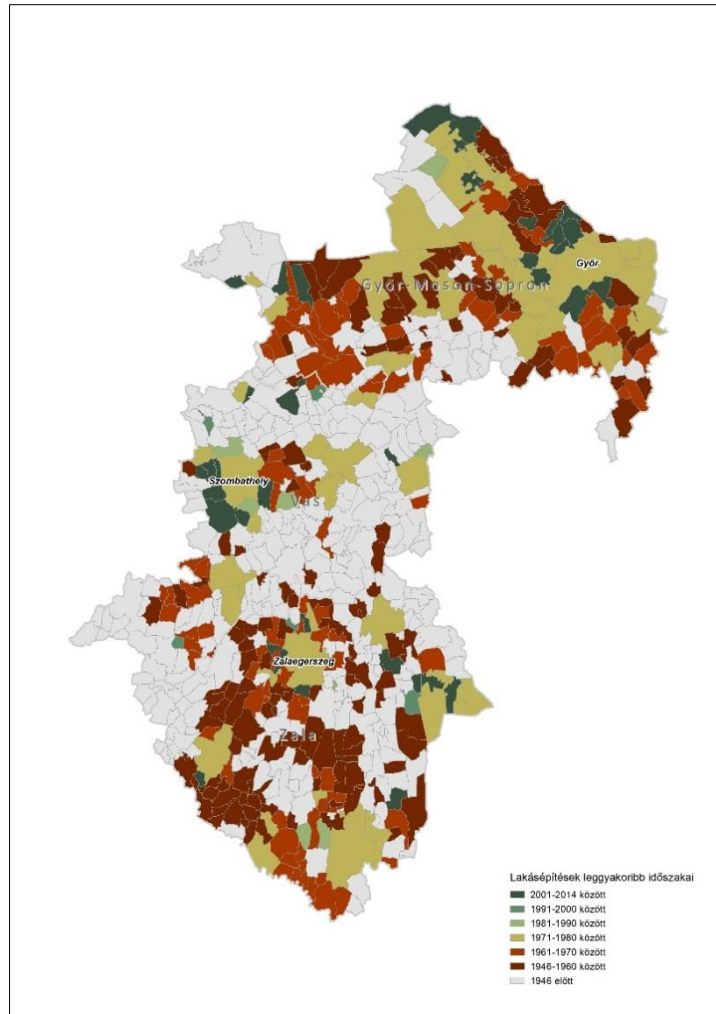


18. ábra

Településszintű népesedési trendek a funkcionális régió két tagállamában
(Forrás: KSH és Statistik Burgenland alapján saját szerkesztés)

2014-ben Magyarországon a 657 vizsgált településből 282 esetében negatív, 329 esetében pozitív volt a vándorlási egyenleg, 46 esetben pedig az el- és odavándorlók száma megegyezett. Burgenlandban 169 településből 104 esetében pozitív, 6 település esetében pedig 0 volt a vándorlási egyenleg. A tartományban pozitív vándorlási egyenleggel rendelkező településekre 1.000-5.000 fő költözött be. Ezzel szemben Magyarországon csupán 1.000-3.000 fő, viszont az elvándorlók száma is általában közel azonos volt, aminek következtében gyakran negatívvá vált az egyenleg.

A Nyugat-dunántúli régióban a mozgások elsősorban a megyei jogú városokat (Győr, Sopron, Szombathely) érintik. A legmagasabb vándorlási egyenleget Sopronban (+228), Szombathelyen (+124), Szentgotthárdon (+66), Keszthelyen (+59) és Győrben (+54) mérték, aminek főként a városok nagyobb munkahely kínálata az oka. Ezzel párhuzamosan jelentkezik a városokból való kiköltözés is – a falusias környezet iránti igény, a városokban magasabb lakhatási költségek; a szuburbanizáció miatt –, ezért a városok vonzáskörzetben fekvő községek lakossága is emelkedik: Sopron esetében Harka (+69), Győr vonzásában Győrújbarát (+123), Győrzámoly (+82), Győrújfalú (+69) és Töltéstava (+28).



19. ábra

Az egyes településeken a legtöbb lakás építésének ideje
(Forrás: KSH adatok alapján saját szerkesztés)

E szuburbanizációs folyamat jól tükröződik az épített lakások „évjáratát” vizsgálva, azaz, hogy mikor épült az adott település épületeinek többsége (19. ábra). A Szombathely, Győr, részint Sopron körüli „gyűrűn” kívül jól kirajzolódik Pozsony térformáló ereje is. Jól látszódik egyes hármastérségi települések (pl. Rajka) „friss” lakásállománya, ahol a település házainak többsége az utóbbi években épült, nyilvánvaló összefüggésben a Pozsonyból kirajzó szlovák népesség betelepülésével.

A Nyugat-dunántúli régió kis- és középvárosai jellemzően negatív vándorlási egyenleggel rendelkeznek: Nagykanizsa (-152), Zalaegerszeg (-112), Celldömök (-73), Sárvár (-65), Körmend (-53), Csorna (-31), Mosonmagyaróvár (-21) és Zalaszentgrót (-25). A határtérség településeire is igaz az elvándorlás, még a betelepülő szlovákiai lakosok ellenére is: Rajka (-38), Bezenye (-35), Vámosszabadi (-27).

Burgenland tartományban főként a tartományi járások székhelyei a pozitív vándorlási egyenleggel rendelkező települések. Ezek Eisenstadt (+607), Neusiedl am See (+75), Oberwart (+68), Mattersburg (+52). Ilyenek továbbá a Bécsújhely (Neudorf +107,

Neufeld an der Leitha +75, Hornstein +60), a Fertő-tó (Jois +60) és Pozsony (Kittsee +169) közelségében található községek is.

A negatív vándorlási egyenlegű települések főként Dél-Burgenland területén (Deutsch Kaltenbrunn -36, Stinatz -36, Stadtschlaining -29, Jennersdorf -22, Neustuft bei Güssing -17, Illmitz -15) és a határ térségben (Großpetersdorf -35, Andau -30, Heiligenbrunn -26, Markt Allhau -20, Forchtenstein -17) fekszenek.

II.1.4 Turizmus

II.1.4.1 Turisztikai kínálat

A vizsgált Nyugat-dunántúli régió területe a Nyugat-Dunántúl turisztikai régióval azonos, kivéve Zala megye keleti részét, ami a magyar statisztikai besorolás alapján a Balaton turisztikai régióhoz tartozik. Az említett megyék többféle módon vonzzák a pihenni vágyókat:

- Gyógy- és termálfürdők (Bük, Sárvár, Hévíz, Zalakaros, Celldömölk, Lenti, Kehidakustány, Balf stb.), valamint természetes tavak: Közép-Európa legnagyobb tava a Balaton, Európa legnagyobb meleg vizes gyógyhatású tava a Hévízi-tó és szikes, sztyeppes állóvize a Fertő-tó.
- UNESCO világörökségi helyszínek: Pannonhalmi Bencés Főapátság, Fertő-táj és a már említett Fertő-tó egész területe.
- Kiemelkedő jelentőségű későbarokk műemlék kastélyok: a keszthelyi Festetics-kastély, a nagycenki Széchenyi-kastély, a fertői Esterházy-kastély, illetve Szombathely 2017-ben felújított központi tere (a Berzsenyi Dániel tér).
- A régióban számos védett természeti érték található: a Fertő-Hansági és az Őrségi Nemzeti Park, a Balaton-felvidéki Nemzeti Park, az Írott-kő Natúrpark és a Szigetköz.

A szomszédos Burgenland szintén számos kiemelt vonzerővel rendelkezik, mindeneke előtt:

- Neusiedler See/Fertő-tó; Rust történelmi városa, a legkisebb magyar szabad királyi város, a ruszti aszú és a gólyák városa;
- Eisenstadt/Kismarton tartományszékhely, Esterházy Kastély.
- Védett természeti értékek, Neusiedler See –Seewinkel Nemzeti Park; natúrpar-
kok (Neusiedler See-Leithagebirge, Rosalia-Kogelberg, Landseer Berge, Geschriebenstein-Írott-kő, Weinidylle, Raab).
- Weinidylle Südburgenland – Ausztria legkisebb területű borvidéke, az „Uhudler” (direkt termő szőlőből készült bor, a „noah” bor) szülőháza (bár ennek igen-csak kétes a hírneve metilalkohol tartalma miatt...).
- Számos történelmi vár, pl. Lockenhaus/Léka, Güssing/Németújvár, stb.

II.1.4.2 Vendégek száma

A következőkben a határon átnyúló funkcionális régió vendégforgalmát mutatjuk be a turisztika kulcsadatainak (a regisztrált vendégek és vendégéjszakák száma) elemzésével a Központi Statisztikai Hivatal, valamint a Statistik Burgenland adatai alapján²⁸.

A szállásfoglalás az utazás egyik fontos eleme, amit nagyban befolyásol egyrészt az anyagi háttér, a személyes tapasztalatok és elvárások, a hallott és olvasott vélemények, másrészt az utazás célpontjának szállás lehetőségei. A Nyugat-dunántúli régió vendégeinek 56,6%-át a magyar utazók, a 43,4%-át a határon túlról érkezők alkotják, tehát a régió elsősorban a hazai turizmus igényeit elégíti ki.

Szálláshely típus	Belföldi (fő)	%	Külföldi (fő)	%	Összesen (fő)
Falusi	24.925	3,0	2.424	0,4	27.349
Kemping	15.497	1,9	58.340	9,1	73.837
Nyarlóház	27.835	3,3	8.182	1,3	35.963
Panzió	114.715	13,7	43.838	6,8	158.553
Szálloda	652.288	78,1	527.309	82,4	1.179.597
Összesen	835.260	56,6	640.093	43,4	1.475.299

3. táblázat: Vendégek száma szálláshely típusonként a Nyugat-dunántúli régióban
(Forrás: KSH adatok alapján saját szerkesztés)

A szálláshelyek kategóriák szerinti megoszlásában jól látható, hogy a belföldi, illetve a külföldi látogatók a szállások melyik típusát részesítik előnyben (3. táblázat). Belföldről és külföldről egyaránt a legtöbb vendég szállodában száll meg, majd ezt követik a panziók és a kempingek, de az ez utóbbiban megszállók száma jelentősen elmarad az előző kettőtől. A 2014. évi statisztikai adatok alapján Hévíz (179.853 fő), Bük (150.503 fő), Sárvár (142.442 fő), Sopron (136.818 fő) és Győr (127.114 fő) szállodái fogadják a legtöbb vendéget. A felsorolt települések többsége turisztikai központ, történelmi műemlékekben, gyógy- és/vagy termálfürdővel rendelkező helység. A kempingek (5,0%), a nyarlóházak (2,4%), a falusi szállások (1,9%) látogatottsága az ismertebb, nagyobb turisztikai attrakcióval, kikapcsolódási lehetőségekkel, kulturális programokkal rendelkező városok vonzereje miatt alacsony.

A vendégek számát illetően a három megye közül Zala megye vezet, melyet Győr-Moson-Sopron, majd Vas megye követ (4. táblázat). Míg a belföldi látogatottság száma Zala megyében a legmagasabb, addig a külföldi vendégek esetében GYMS megye. A szállodák, nyarlóházak vendégeinek számát illetően a Zala megyei települések emelkednek ki, az utóbbi esetében a Balaton parti turizmus népszerű helyei (Zalakaros, Keszthely, Vonyarcvashegy, Balatongyörök).

²⁸ Figyelemmel arra, hogy a magyar és osztrák adatbázis esetén 2014 volt az az év, ahol minden vizsgált adat egyidejűleg rendelkezésre állt a határ két oldalán, így az összehasonlíthatóság érdekében ennek az évnak az adatait használtuk.

Megye	Szálláshely típus	Belföld (fő)	%	Külföld (fő)	%	Összesen
G Y M S	Falusi	9.526	3,7	1.442	0,6	10.968
	Kemping	4.470	1,7	14.898	6,0	19.368
	Nyarlóház	9.469	3,7	3.269	1,2	12.738
	Panzió	55.785	21,7	25.314	10,2	81.099
	Szálloda	178.096	69,2	204.079	82,0	382.175
	Összesen	257.346	50,8	249.002	49,2	506.348
V A S	Falusi	12.838	5,9	473	0,2	13.311
	Kemping	2.657	1,2	26.117	12,1	28.774
	Nyarlóház	6.342	2,9	557	0,3	6.899
	Panzió	30.045	13,8	6.781	3,1	36.826
	Szálloda	165.783	72,2	181.483	84,3	347.266
	Összesen	217.665	50,3	215.411	49,7	433.076
Z A L A	Falusi	2.561	0,7	509	0,3	3.070
	Kemping	8.370	2,3	17.325	9,9	25.695
	Nyarlóház	12.024	3,4	4.302	2,4	16.326
	Panzió	28.885	8,0	11.743	6,7	40.628
	Szálloda	308.369	85,6	141.747	80,7	450.116
	Összesen	360.209	67,2	175.626	32,8	535.835

4. táblázat: A vendégek megoszlása megyék és szálláshelytípusok szerint 2014-ben
(Forrás: KSH adatok alapján saját szerkesztés)

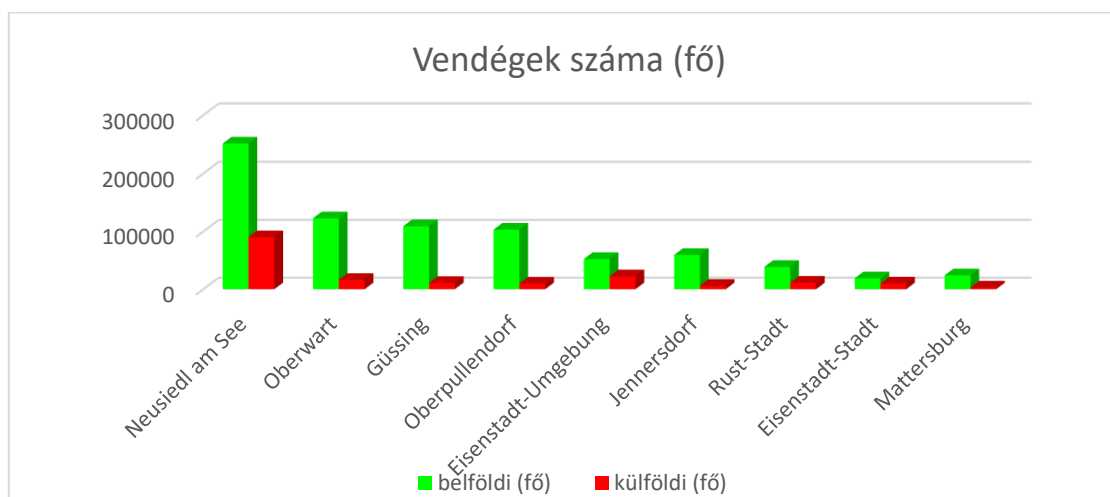
Míg a Nyugat-dunántúli régió látogatói sok tekintetben egyenletesen, több településre, tájegységre elosztva jelennek meg, addig a funkcionális régió nyugati része, Burgenland jóval kiegyenlítetlenebb képet mutat. A belföldi és a külföldi vendégek elsősorban Neusiedl am See járást választják utazási céljuknak (5. táblázat).

Település	Járás	Belföldi (fő)	Külföldi (fő)	Összesen
Podersdorf am See	Neusiedl am See	90.585	22.877	113.462
Bad Tatzmannsdorf	Oberwart	100.434	8.226	108.660
Lutzmannsburg	Mittelburgenland	85.500	6.687	92.187
Stegersbach	Güssing	84.793	7.044	91.837
Rust	Neusiedl am See	38.789	11.466	50.255
Jennersdorf	Jennersdorf	44.493	3.349	45.653
Frauenkirchen	Neusiedl am See	41.650	4.003	45.653
Illmitz	Neusiedl am See	31.880	9.419	41.299
Mörbisch am See	Neusiedl am See	21.676	10.432	32.108
Parndorf	Neusiedl am See	13.054	17.274	30.328

5. táblázat: Burgenland legtöbb vendéget fogadó települései 2014-ben
(Forrás: Statistik Burgenland adatok alapján saját szerkesztés)

Emellett a tartomány déli részét (Oberwart, Güssing, Oberpullendorf) is sokan látogatják. A legtöbb vendéget fogadó településeken gyógy- és/vagy termálfürdő található (Bad Tatzmannsdorf, Lutzmannsburg), illetve a Fertő-tó partján helyezkednek el (Podersdorf am See, Rust, Illmitz, Mörbisich am See).

A vizsgált statisztikai adatok alapján elmondható, hogy Burgenland – a Nyugat-dunántúli régióhoz hasonlóan – mindenekelőtt a belföldi turizmus igényeit elégíti ki (20. ábra). A külföldi vendégek száma szinte elenyésző az ausztriai (belföldi) vendégszám értékeihez képest, s még ezen belül is rendkívül alacsony a magyarok jelenléte. Burgenland látogatóinak száma összesen 960.353 fő volt 2014-ben, melynek megoszlása a következő: belföldi vendégek száma 780.099 fő (81,23%), a külföldieké pedig 180.254 fő (18,77%). A vendégek elsősorban kereskedelmi szálláshelyeken szállnak meg (740.765 fő), a magán szállásokon csupán 56.791 fő. Az „alacsonyabb” látogatottság oka a tartomány területi kiterjedésének és népességének nagysága, mely harmad akkora, mint a Nyugat-dunántúli régióé. A Fertő-tó nyugati területének vendégszáma a keleti oldallal szemben alacsonyabb (Rust, Eisenstadt, Mattersburg járás), mely a part közvetlen közelségének hiányára vezethető vissza.



20. ábra

A belföldi és külföldi vendégek számának járásonkénti megoszlása 2014-ben (Burgenland)
 Forrás: Statistik Burgenland adatok alapján saját szerkesztés

II.1.4.3 Vendégéjszakák száma

A látogatók által eltöltött vendégéjszakák száma az évek során jelentősen növekedett, 2001-ben 2.914.585 éjszaka, 2011-ben 2.313.570 éjszaka, 2014-ben pedig 4.572.526

éj volt, utóbbi 2011-hez képest közel kétszeresére emelkedett, hála a válság elmúltának.

Szálláshely típus	Belföld (éj)	%	Külföld (éj)	%	Összesen (éj)
Falusi	83.411	3,4	9.514	0,4	92.925
Kemping	34.836	1,4	278.206	12,7	313.042
Nyarlóház	65.819	2,7	21.470	1,0	87.289
Panzió	243.583	10,2	112.163	5,2	355.746
Szálloda	1.960.033	82,3	1.763.491	80,7	3.723.524
Összesen	2.387.682	52,2	2.184.844	47,8	4.572.526

6. táblázat: A vendégéjszakák szálláshely típusonkénti megoszlása a Nyugat-dunántúli régióban 2014-ben

(Forrás: KSH adatok alapján saját szerkesztés)

A hazai és a külföldi turizmus esetében is a szállodákban töltötték a legtöbb éjszakát (3.723.524 éj), az összes éjszaka 81,4%-át (7. táblázat). A legtöbb időt Hévízen (961.924 éj), Bükön (594.978 éj), Zalakaroson (404.982 éj), Sárváron (380.069 éj), Sopronban (336.248 éj) és Győrben (271.051 éj) töltötték. A vendégéjszakák megyénkénti megoszlása teljes mértékben tükrözi a régiós adatokat (7. táblázat). A legkedveltebb turisztikai célpont Zala megye (2.072.890 éj), közel 1 millióval kevesebb éjszakát töltöttek Győr-Moson-Sopron (1.141.008 éj) és Vas megyében (1.358.634 éj).

Győr-Moson-Sopron megyében a falusi szállásadáson a legtöbb éjszakát Hegykőn (9.293 éj), Abdán (5.595 éj), Lipóton (4.784 éj), Zsirán (2.279 éj), Dunaszigeten (1.845 éj) töltötték, amelyek mind Ausztria határtérségben találhatóak. Hasonlóan sokan látogattak az Őrségbe: Őriszentpéterre (9.293 éj), Szalafőre (6.040 éj), Kercaszomorba (2.230 éj) és Velembe (3.505 éj). A külföldiek kedvelt kempinggel rendelkező települései Vas megyében Bük (77.829 éj) és Sárvár (44.085 éj), Zala megyében Keszthely (18.610 éj), Hévíz (15.181 éj), Lenti (3.930 éj) Vonyarcvashegy (7.620 éj) és Zalakaros (7.120 éj).

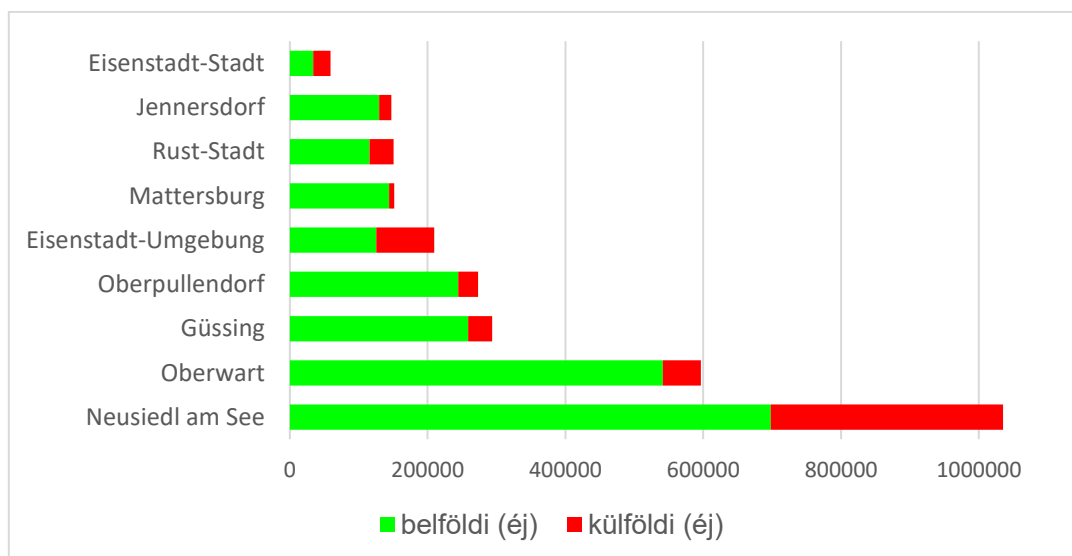
Megye	Szálláshely típus	Belföld (éj)	%	Külföld (éj)	%	Összesen (éj)
G Y M S	Falusi	33.644	5,29	5.378	1,06	39.022
	Kemping	8.775	1,38	79.952	15,81	88.727
	Nyarlóház	19.333	3,04	3.404	0,67	22.737
	Panzió	121.404	19,11	61.748	12,21	183.152
	Szálloda	452.120	71,17	355.250	70,24	807.370
	Összesen	635.276	55,68	505.732	44,32	1.141.008
Megye	Szálláshely típus	Belföld (éj)	%	Külföld (éj)	%	Összesen (éj)
	Falusi	41.052	6,46	1.543	0,21	42.595
	Kemping	9.578	1,51	123.466	17,08	133.044

V A S	Nyarlóház	13.612	2,41	1.529	0,21	15.141
	Panzió	57.588	9,06	17.988	2,49	75.576
	Szálloda	513.863	80,84	578.415	80,01	1.092.278
	Összesen	635.693	46,79	722.941	53,21	1.358.634
Z A L A	Falusi	8.715	77,07	2.593	0,27	11.308
	Kemping	16.489	18,06	74.788	7,82	91.277
	Nyarlóház	32.874	66,53	16.537	1,23	49.411
	Panzió	64.591	66,58	32.427	3,39	97.018
	Szálloda	994.050	54,5	829.826	86,79	1.823.876
	Összesen	1.116.719	53,87	956.171	46,13	2.072.890

7. táblázat: A vendégéjszakák megyénkénti, szálláshely típusonkénti megoszlása 2014-ben

Forrás: KSH adatok alapján saját szerkesztés

Burgenland tartományban a vendégéjszakák 78,5%-át belföldi látogatók töltötték el (2.916.637 éj), a külföldiek csupán 21,5%-át (21. ábra). A legtöbb vendégéjszakát a termálfürdővel rendelkező Bad Tatzmannsdorfban töltötték el: 535.509 éjszakát, amit Podersdorf am See (356.836 éj); Stegersbach (232.818 éj) és Lutzmannsburg (230.166 éj) követ, valamint a Neusiedl am See járás települései.



21. ábra

Burgenland tartomány vendégéjszaka számának megoszlása járásonként 2014-ben

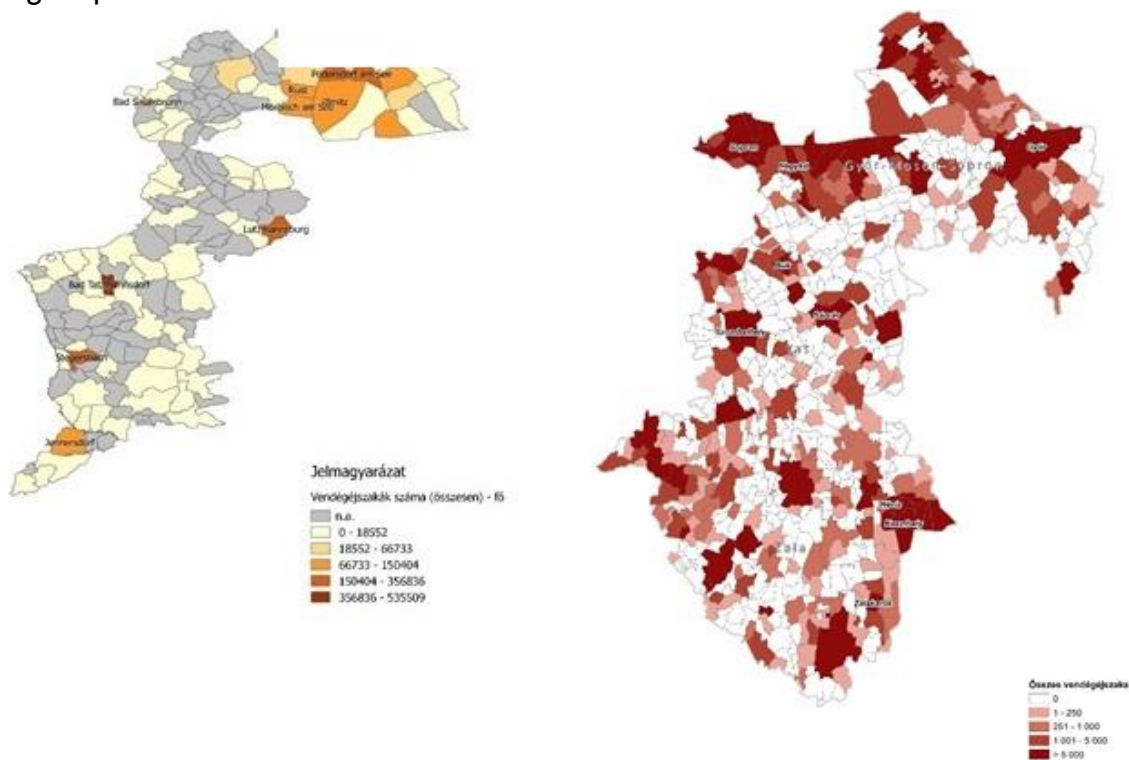
Forrás: Statistik Burgenland adatok alapján saját szerkesztés

A kevés vendéget fogadó, így kevés vendégéjszaka bevételét megszerző települések periférikus területeken, főként megye- (Beled, Pér, Sokorópátka), vagy országhatár (Dunakiliti, Dunaszentpál, Gönyű, Halászi, Levél, Mecsér, Rajka) térségében helyezkednek el, illetve városok vonzáskörzetében (Farád, Győrújbarát, Kimle, Veszvény) található. Kiemelendő, hogy a Fertő-tó magyarországi térsége nem rendelkezik jelentős szálláshely kapacitással, annak ellenére sem, hogy turisztikai térség. Ez talán

a települések községi jogállásával magyarázható (Fertőboz, Fertőhomok, Hidegség, Kópháza). Burgenland esetében azokon a településeken jellemző az alacsony látogatótsági szint, amelyek Alsó-Ausztria (Forchtenstein, Draßmarkt, Königsdorf, Pötsching, Wiesfleck, Winden am See), Stájerország (Neuhaus am Klausenbach, Loipersdorf-Kitzladen, Rudersdorf), valamint Magyarország (Andau, Eberau, Halbturn, Horitschon, Neckenmarkt, Schattendorf) határtérségében fekszenek.

II.1.4.4 Következtetések – a fenntartható közlekedésre fókuszálva

A Nyugat-dunántúli régió, valamint Burgenland szövetségi tartomány összehasonlításakor mindenképp figyelembe veendő az eltérő méretek. A Nyugat-Dunántúl három megyéjének 11.209 km² területén 998.187 fő él. Ezzel szemben a szomszédos tartományban csupán 3.965 km²-en lakik 291.023 fő. Mindazonáltal a térség egészét, mint funkcionális régiót kezelve számos fontos, a közlekedési kapcsolatokra is hatással bíró megállapítás tehető:



22. ábra Településszintű (LAU-II) vendégéjszaka számok (2014) a funkcionális régió két tagállamában

(Forrás: KSH és Statistik Burgenland alapján saját szerkesztés)

- A határ két oldalán elhelyezkedő térségek megegyező sajátossága az, hogy jellemzően a belföldi turizmus igényeit elégítik ki, azaz önmagában a

vendégéjszaka-számot generáló turizmus kevésbé jelenik meg a határmenti személyforgalomban, ahol inkább az ingázás képezi a fő motiváló tényezőt (22. ábra).

- Burgenland, illetve a három megye „turisztikai fővárosa” – vagyis ahol a legtöbb vendégéjszakát töltik el – egy esetben sem egyezik meg a megyeszékhellyel, illetve a tartományi székhellyel, hanem – Sopron kivételével – kisebb lélekszámú települések. (Neusiedl am See/Nezsider; Bük, Hévíz). Ezeknek a településeknek mindegyike – Hévíz kivételével – jó vasúti összeköttetéssel bír (Neusiedl am See, Bük²⁹), illetve kiemelkedően fontos vasúti csomópont (Sopron). A vendégéjszaka-számok jól érzékelhető „közös metszetei” a Fertő-tó két partja (beleértve Sopront) és a fürdőhelyek; ezekhez adódnak hozzá magyar oldalon a megyei jogú városok – hasonló nagyságú népességű városok a határ túloldalán nem találhatók -, és az Őrség. Utóbbi esetében a burgenlandi oldalon nincs érdemi vendégéjszakát felmutató település.
- Összhangban az előző ponttal jelentős, fizikailag is határon átnyúló közös turisztikai desztinációként jelentkezik a Fertő-tó, amely a határ mindkét oldalán figyelemre méltó vendégéjszaka-számot képes generálni. Egyben – a határon átnyúló tavi hajózás, az egy állomással (Fertőrákos) magyar oldalon is jelen lévő „nextbike” kerékpár kölcsönzési rendszer és a megújuló vasúti infrastruktúra (Fertővidéki Helyiérdekű Vasút³⁰) révén – egyedi fenntartható közlekedési kínálattal is rendelkezik.

II.1.5 Összefoglalás

Az elvégzett elemzések alapján is megállapítható, hogy a fentiek szerint értelmezett funkcionális régió – mint arra Bécs-Pozsony(-Győr/Sopron) térsége és a délebbi rurális területek kapcsán is már utaltunk – korántsem homogén.

Figyelemmel a korábban ismertetett határon átnyúló mozgásokra, valamint a demográfiai (és részint turisztikai) jellemzőkre, a térség a következő makrorégiókra osztható fel:

- Seewinkel-Kapuvár-Mosonmagyaróvár térsége; amely a magyar oldalon magába foglalja a mosonmagyaróvári, csornai, kapuvári járásokat, Ausztriában pedig a Fertő-tótól keletre fekvő, sok tekintetben „árnyékban lévő”

²⁹ Mindkét település vasútállomása jelentős felújításon esett át az utóbbi években – Bük állomás a GySEV 2009-ben indult projektje, a Szentgotthárd-Szombathely-Sopron vasútvonal-felújításának keretében (KÖZOP-2.3.0-07-2008-0002). A projekt teljes költségvetése 49,8 milliárd forint volt; míg Neusiedl am See állomását az ÖBB 16,9 M €-s beruházásában 2014-2015 között teljesen átépítették.

³⁰ Interreg VA Ausztria-Magyarország Operatív Programban támogatott Cross Border Rail projekt beruházásai Fertőszentmiklós-Pomogy/Pamhagen-Nezsider/Neusiedl am See között; <https://www2.gysev.hu/rolunk/projektek/crossborder-rail-at>.

Seewinkel/Fertőzug területét. E makrotérség funkcionális hátszágát olyan dinamikus területek jelentik, mint Győr, Bécs; illetve az e két város között húzódó TEN-T korridor mentén található területek. A térség fenntartható közlekedési kínálatának gerincét a Fertőszentmiklós-Neusiedl am See/Nezsider között közlekedő Fertővidéki Helyiérdekű Vasút képezi, amelyen jelenleg zajlik az a határon átnyúló infrastrukturális fejlesztés, aminek eredményeképpen kb.. 10 perccel fog csökkenni e makrorégió észak-déli tengelyén a menetidő³¹.

- Sopron-Fertő-tó, illetve Észak(Nord)-Burgenland területe. Kétségtelenül a funkcionális régió közlekedéscsúszójai/demográfiai értelemben vett magterülete, ahol a határon átnyúló személyforgalom döntő többsége bonyolódik le. Helyzete mind demográfiai, mind turisztikai értelemben egyedi – világörökségi helyszín –, amit a határon átnyúló vasúti kapcsolatok és a GySEV/Raaber Bahn erős jelenléte még inkább meghatároz.
- Vas megye északi része (részint Győr-Moson-Sopron megye déli határmenti területei) – Közép(Mittel)-Burgenland; érdemi közösségi közlekedési kapcsolatok nélküli területek, ugyanakkor erős turisztikai (fürdő)centrumokkal (Bükfürdő, Lutzmannsburg), és számos egyedi turisztikai attrakcióval (pl. Eurovelo-13). A területen tervezik a hiányzó keresztirányú vasúti kapcsolat helyreállítását Szombathely-Oberwart térségében (lásd: a GrenzBahn projekt, illetve a jelen projekt tématerületet tárgyaló munkacsomagja).
- Vas megye déli része – Dél(Süd)-Burgenland; alapvetően rurális jellegű, természetvédelmi területekkel jellemezhető terület, a soft turizmus kiemelkedő desztinációival a határ mindhárom oldalán (pl. Goricko), jelentős infrastrukturális összeköttetéssel (Szombathely-Szentgotthárd-Jennersdorf-Graz), amely ugyanakkor alacsony határon átnyúló személyforgalmat bonyolít le.

³¹ Ld. CrossBorder Rail projekt - <https://www2.gysev.hu/rolunk/projektek/crossborder-rail-at>.

II.2 „Határmenti vasútállomások és vasúti megállóhelyek értékelése” szcenárió

A szakértői anyag részeként a következőkben ismertetjük azt az előzetes szcenárió-elemzési forgatókönyvet, amelynek végleges kidolgozására a Megbízóval való iteratív egyeztetést követően kerül majd sor. Jelen fejezet azoknak, az eddigi konzultációk alapján kikristályosodott elemeknek az összefoglalását tartalmazza, amelyek továbbfejlesztése, esetleges kiterjesztése a továbbiakban megfogalmazott indikátorok vizsgálatával lehetséges (lásd: 8. táblázat).

Módszertani háttér: A raszter alapú modellezés a közlekedési infrastruktúra kiépítettségének és az adott terület, mint lakóhely, illetve gazdasági telephely minőségének összefüggését vizsgálja. A konkrét elemzés elvégzéséhez az „ERRAM” módszertant alkalmazzuk, a célterület 1.000 * 1.000 m-es rácshálózatát használva.

A szcenárió célja: A szcenárióval a határmenti vasútállomásokat és vasúti megállóhelyeket vizsgáljuk azért, hogy azok „fontossága” – különös tekintettel a határon átnyúló közlekedésre, valamint az aktív korú népesség munkába járására (ingázás) – értékelhető legyen. A kidolgozott mutató segítséget nyújthat jövőbeli beruházások megalapozására. Annak vizsgálatára, hogy melyek azok a vasútállomások, vasúti megállóhelyek, amelyek fejlesztése nagyobb hatást válthat ki, és fordítva: melyek azok a fejlesztések, amelyek megvalósulásával egy adott vasútállomás, vasúti megállóhely nagyobb súlyra tehet szert. (Pl.: B+R beruházás, deltavágány kiépítésével közvetlen vasúti összeköttetés létrehozása stb.)

A szcenárió ismertetése:

Index neve	Főlérendelt csoport súlyozása	Csoport	Csoport súlyozása	Javasolt indikátor	Javasolt indikátor súlyozása	Háttér / Kérdésfelvetés
Határmenti vasútállomások és vasúti megállóhelyek értékelése	100	Lakosság	30	Lakosság nagysága	20	A vasúti megállóhelynek/állomásnak nevet adó település lakónépességének száma; amennyiben több település is érintett (pl. Salköveskút-Vassurány), úgy azok együttes népessége.
				Aktív korú lakosság nagysága	20	Önmagában véve erős hatással van az adott vasútállomás/megállóhely „értékére”.
				Településről eljárók száma	25	Az eljárók száma – és potenciális mobilitása - a gazdasági szervezetek telephelyre vonatkozó döntéseinek meghozatala szempontjából kiemelkedő jelentőséggel bír.
				Településre bejárók száma	25	A bejárók száma – és potenciális mobilitása - a gazdasági szervezetek telephelyre vonatkozó döntéseinek meghozatala szempontjából kiemelkedő jelentőséggel bír.
				Vendégéjszakák száma	10	A turisztikai célú utazások miatt kerül be a szcenárió indikátorai közé.
		Infrastruktúra	30	Állomás/Vasúti megállóhely elhelyezkedése	20	Külön mutató kidolgozásával, ahol az elhelyezkedést a településenként egyedileg definiált „centrum”-hoz képest mért távolság alapján értékeljük. (Részletesebben lásd a táblázatot követő alfejezetben.)
				Multimodális kapcsolódás lehetősége – távolsági busz	20	Átszállási lehetőség – távolsági buszmegálló közelsége.
				Multimodális kapcsolódás lehetősége – helyi busz	20	Átszállási lehetőség – helyi buszmegálló közelsége

				B+R parkolás lehetősége	20	Figyelemmel a kerékpáros közlekedés egyre nagyobb fontosságára a turizmusban és a hivatásforgalomban.
				Kerékpár kölcsönzési lehetőség	20	Figyelemmel a kerékpáros közlekedés egyre nagyobb fontosságára, elsősorban turisztikai szempontból.
		Menetrend	40	Közvetlen határon átnyúló összeköttetés megléte	40	A legjelentősebb tényező a határon átnyúló kapcsolatok szempontjából.
				AT-HU OP által meghatározott másodlagos központ közvetlen elérése	25	Az AT-HU Operatív Program szerint ³² a következők: Mosonmagyaróvár Sopron, Győr, Szombathely, Celldömölk, Körmend, Szentgotthárd, Vasvár, Nagykanizsa.
				AT-HU OP által meghatározott harmadlagos központ közvetlen elérése	25	Az AT-HU Operatív Program szerint ³³ a következők: Neusiedl am See, Eisenstadt, Mattersburg, Oberpullendorf, Pinkafeld, Oberwart, Güssing, Jennersdorf, Csorna, Kapuvár, Tét, Kőszeg, Sárvár, Zalaszentgrót, Zalaegerszeg, Keszthely, Lenti.
				TEN-T csatlakozás lehetősége	10	TEN-T összeköttetésre (Győr-Hegyeshalom-Bécs, illetve Szentgotthárd-Graz) csatlakozás lehetősége.

8. táblázat: „Határmenti vasútállomások és vasúti megállóhelyek értékelése” scenárió - alapszenárió

³² Cooperation Programme AT-HU 2014-2020 65. o.

³³ Uo.

II.2.1 Megállapítások, háttérvizsgálatok az alap-szcenárióval kapcsolatban:

II.2.1.1 Állomás/Vasúti megállóhely elhelyezkedése

Egyes vizsgálatok megállapítása szerint³⁴ egy átlagos gyalogos haladási sebessége 4,5 és 5,2 km/óra közé esik. Ebből, és a lakosság által általánosan elfogadott időráfordítás értékéből meghatározható egy adott megállóhely vonzáskörzete. Emellett a megálló típusától (vasút, busz) és elhelyezkedésétől (központi terület, ritkábban lakott terület) is függ az adott terület ellátottságának minősége.

Mint azt németországi (Észak-Rajna-Vesztfália tartományban elvégzett) felmérések mutatják, a közforgalmú közlekedés megállóit a kiszolgált terület elérhetősége szempontjából három fő központ típusba sorolhatók, és azokon belül – a fekvés helyzete szerint – további ellátási körzeteket különíthetők el (9. táblázat):

Központ típusa	Megálló elhelyezkedése	Busz (villamos)	Vasút (HÉV/Metró)
Felső szintű központ	Magterület	300	400
	Magterület határa	600	500
	Külső zóna	1.000	800
	Önálló településrész	1.000	1.200
Közép szintű központ	Magterület	400	600
	Külső zóna	600	-
	Önálló településrészek	1.000	-
Alközpont	Magterület	600	800
	Külső zóna	1.000	-
	Önálló településrészek	1.000	1.200

9. táblázat: A közforgalmú közlekedési eszközök megállóhelyeinek vonzáskörzete (méter)³⁵

Mint látható, a kívánatos ellátási színvonalhoz tartozó távolság a kisebb településektől a nagyobbak felé, illetve a perifériától a központok felé haladva csökken. Ugyanakkor az is megfigyelhető, hogy minél jelentősebb közlekedési megállóhely elérésének meghatározásáról van szó, annál nagyobb vonzáskörzettel kell számolni. Az elfogadható vonzáskörzet sugara 200 és 1.200 méter közé tehető. Mindehhez társul az, hogy a lakosság a megállóhelyek megközelítésére 10-15 perces rágyaloglást tart elfogadhatónak.

Összességében ezzel az idővel és 4,8 km/órás átlagos gyaloglási sebességgel számolva 600-700 méteres vonzáskörzet tekinthető átlagosnak a rágyaloglások számítása során. Ezért az ebből a szempontból releváns indikátoroknak az esetében (centrum közelsége, távolsági, illetve helyi autóbusz-megállóhely megléte) is ezt javasoljuk irányadónak tekinteni.

³⁴ Idézi: Közösségi közlekedési szolgáltatás értékelése menetrendi és utasszolgáltatási mutatók alapján. Viteco Kft. – Terra Studio Kft. 2013.

³⁵ Schwarze 2005; idézi: Közösségi közlekedési szolgáltatás értékelése menetrendi és utasszolgáltatási mutatók alapján. Viteco Kft. – Terra Studio Kft. 2013.

II.2.1.2 A scenárió súlyozása

Az alap-szenárió három fő csoportjának összeállítása során kiemelt hangsúlyt kapott a „Menetrend” szempont – ami, szemben a másik két szemponttal („Lakosság” illetve „Infrastruktúra”) soft tényezőnek tekinthető olyan értelemben, hogy viszonylag könnyű egyes elemeit megváltoztatni, szemben a csak lassan változó demográfiai és infrastrukturális feltételekkel.

Ezt a szempontot éppen azért súlyozzuk magas értékkel, hogy kimutathatók legyenek azok a változások, amik a menetrend „normál” – minden év decemberében megtörténő – és esetleg infrastrukturális beruházások révén megvalósuló „rendkívüli” változásai révén elérhetők. Ezek a határok olyan jelentőségűek lehetnek a határtérség átjárhatósága szempontjából, hogy érzékeltetésükre javasolt al-szenárió(k) kidolgozása a következők szerint.

II.2.1.3 További javasolt al-szenáriók

„Határmenti vasútállomások és vasúti megállóhelyek értékelése” scenárió – jövőbeli infrastrukturális változások al-szenárió

Ebben az al-szenárióban az alap scenárióhoz képest az alábbi főbb változásokat vesszük figyelembe:

- A Rajka-Pozsony összeköttetés megvalósulása miatt előálló hatások. Ennek hatására a „Közvetlen határon átnyúló összeköttetés megléte” indikátor jelentősen változik.
- A Fertőszentmiklós-Neuseidler See közötti jelentős infrastrukturális beruházás a CBRAil projekt keretében. Ennek következtében jelentősen, kb. 10 perccel csökken a menetidő ezen a távolságon/tengelyen.
- A tervezett fertőszentmiklósi delta, amivel közvetlen Sopron-Neusiedler See összeköttetés jöhet létre számos vasútállomás, illetve megállóhely esetén javítva a közvetlen határon átnyúló összeköttetést.
- Tervezett B+R kapacitás-bővítés.
- A GySEV vonalai mentén tervezett kerékpárkölszönző-rendszer.

„Határmenti vasútállomások és vasúti megállóhelyek értékelése” scenárió – jövőbeli infrastrukturális változások – „GrenzBahn” al-szenárió

Az előző infrastrukturális változások mellett – amelyek tulajdonképpen a meglévő határmenti vasúti hálózaton történnek –, érdemes lehet külön al-szenárió keretében górcső alá venni a Szombathely-Felsőőr/Oberwart között feleleveníteni tervezett vasúti összeköttetés potenciális területfejlesztési hatásait. Az ehhez szükséges adatok a GrenzBahn ATH-HU projektből, illetve az azóta elvégzett vizsgálatokból, adatokból rendelkezésre állnak; az al-szenáriónak a következő főbb jellemzői lehetnek:

- Szombathely-Felsőőr/Oberwart közötti települések bevonása a vizsgált térségbe.
- Az adatok szelektálásánál a legrealisabb nyomvonalverzióval és menetrenddel számolva, alapozva a Grenzbahn AT-Hu-ban osztrák-magyar szakértők által elkészített számításokra, illetve tanulmányra.

Az al-szenáriónak jellegéből adódóan jelentős határon átnyúló hatása van, hiszen a Grenzbahn projekttel a határtérség középső, közvetlen vasúti összeköttetés híján lévő területén építenének kie egy határon átnyúló vasútvonalat.

„Határmenti vasútállomások és vasúti megállóhelyek értékelése” szenárió – turisztikai al-szenárió

Míg az alap szenárió csupán egy elemében – a leghangsúlyosabb ilyen indikátor, a vendégéjszaka száma – alkalmaz közvetlen turisztikai megközelítést, ugyanakkor érdemes lehet a témát külön al-szenárióban is ábrázolni. Ennek során az említett indikátorok mellett a következő indikátorokat javasoljuk beemelni:

- világörökségi helyszín közelsége;
- nemzeti park terület közelsége;
- natúrpark közelsége;
- (gyógy)fürdő közelsége;
- Eurovelo-13 közelsége;
- Eurovelo-6 közelsége;
- eladott kerékpáros jegyek száma (kiinduló állomás);
- eladott kerékpáros jegyek száma (célállomás).

III. Közlekedéspolitikai célok Ausztriában és Magyarországon a nemzeti és a határon átmenő közlekedés ügyében

III.1. Burgenland tartomány komplex közlekedési stratégiája

III.1.1. Előzmények

Burgenland területén mindig is jelentős kereskedelmi útvonalak – és ennek megfelelően fontos közutak és vasutak haladtak keresztül, melyek funkciója a belső szállítások mellett alapvetően az európai léptékű tranzit szállítások lebonyolítása is. A mai transznacionális közúti és vasúti hálózatok többsége is e történelmileg kialakult nyomvonalakat követik.

A közlekedési hálózatok forgalmi terhelése az elmúlt időszakban erőteljesen megnövekedett. De hasonló növekedés volt tapasztalható a belső – nem tranzit célokat szolgáló – útvonalakon is, elsősorban a légiesedett határon áthaladó osztrák-magyar helyi illetve regionális forgalomban. A jövőben pedig további forgalomnövekedés várható, amit Burgenland tartomány felismert, és az ezzel összefüggő feladatait be is építette közlekedésfejlesztési stratégiájába illetve terveibe.

III.1.2 A közlekedési stratégia fontossága

A komplex, minden fontos tényezőt figyelembe vevő közlekedésfejlesztési stratégia a Tartomány megfogalmazása szerint nem más, mint egy hosszú távú célorientált keretkoncepció, ami figyelembe tudja venni kitűzött célok eléréséhez szükséges tennivalók sokaságát azok feltételeivel egyetemben, miközben biztosít egy alátámasztott vezérfonalat is. Az átfogó közlekedési stratégia az átfogó keretbe foglalja a közép- és hosszú távú fejlődési elképzeléseket, és illeszti a regionális fejlesztési rendszerbe. A stratégia nem megy bele a teendők részletezett tervezésébe, de a teljes közlekedési stratégia szükségességét és hasznosságát az egyes intézkedések tekintetében a meghatározott célok elérésének hasznossága szempontjából ellenőrizni lehet.

A komplex fejlesztési stratégia értelemszerűen támaszkodik és figyelembe veszi a tartományi szintű szempontokon kívül a szövetségi szintűeket is, nem csak a közlekedési, hanem pénzügyi, környezetvédelmi és egyéb politikai szempontból egyaránt. Alapvető cél, hogy a meglévő közlekedési rendszer jobban hangolódjon össze az egyes lakossági és intézményi felhasználói csoportok igényeivel, miközben a stratégiai célok eléréséhez szükséges intézkedési irányok/csomagok hatékonyságát a költségvetési források lehetőségeivel össze kell hangolni.

III.1.3 Módszertan

Burgenland komplex közlekedési stratégiája metodikai szempontból két pilléren nyugszik.

- Meglévő adatok összegyűjtés és azok elemzése
- A területi és forgalmi adatokból nem kivehető és ma még nem látható kívánalmak feltárását szolgáló interjúk végrehajtása

Tehát az egyrészt a meglévő fogalmi adatok és információk összegyűjtésére és elemzésére van szükség annak érdekében, hogy áttekinthető képet lehessen alkotni a jelenlegi helyzetről. Ugyanakkor a lakosság konkrét igényei és elvárásai, kívánalmi központi szerepet kell hogy játszanak a stratégiai fejlesztési folyamatban. A stratégia készítői a burgenlandi állampolgárok igényeinek legjobb kielégítése érdekében az u.n. felhasználói-csoport-specifikus megközelítést választották. E felhasználói csoportokban – tekintve a tartomány specifikus helyzetére – vezető helyet foglaltak el az ingázók, akik burgenlandi közlekedéspolitika legfontosabb célcsoportját alkotják. Természetesen e mellett figyelembe vették a többi célcsoport (tanulók, látogatók és gazdasági szereplők) igényeit is.

Fentiek megismerésére egy széleskörű háztartás felvétel (home interview) lebonyolítására került sor, ami egyrészt a lakosság jelenlegi konkrét helyváltoztatásait és utazási szokásait volt hivatott feltárni, miközben lehetőség nyílt a különböző csoportok egyéb elvárásainak számbavételére is.

A háztartás felvétel végrehajtásával Burgenland tartomány arra törekedett, hogy reagáljon a burgenlandi polgárok változó mobilitási igényeire, és aktívan foglalkozzon a mobilitás új kihívásaival is. A burgenlandi polgárok mindennapos mobilitási szokásairól szóló nagyszabású háztartásfelmérés mellett a lakosság is részt vett a közlekedési stratégia közvetlen alakításában, fejlesztésében különböző fórumokon. Ezen kívül a diákok és a gyakornokok interjút készítettek a "Burgenland jövő mobilitásáról" témában. Ezek eredményeit beépítették a teljes közlekedési stratégiába

III.1.4 A stratégia főbb fókuszpontjai

III.1.4.1 Környezet és klímavédelem

Az ember által okozott éghajlatváltozás tudományosan bizonyítottak. Ez komoly globális veszélyt jelent –és súlyos környezeti, gazdasági és társadalmi következményekkel jár. Az éghajlatváltozás fő mozgatórugója az üvegházhatást okozó gáz széndioxid (CO₂), amelyet a szén, a földgáz és az olaj elégetésének következménye. A közlekedés mellett a CO₂ kibocsátásban az az ipar és a háztartások energiafogyasztása is jelentős szerepet játszik.

Burgenlandban 2010-ben a közlekedés 775 ezer tonna CO₂ kibocsátással volt a felelős az energiagazdálkodás, az ipar és a háztartások mellett a szennyezésben, ami teljes volumen kerek 42%-át jelentette. A közlekedés által kibocsátott ÜHG 96%-át a közúti közlekedés bocsátja ki, aminek közel 60%-a a személygépkocsi forgalomra, 40 %-a az áruszállításra jutott.

Az Európai Unió az üvegházhatást okozó gázok kibocsátását és az éghajlatváltozás mérséklését központi feladatként határozta meg. Ennek része az EU éghajlatváltozási csomag, ami 2007-ben azt a célt írta elő 2020 évi határidővel, hogy az

energiahatékonyság emelkedjen 20%-kal, és a ÜHG szint csökkenjen ugyanennyivel. A megújuló energia részaránya Ausztriában érje el a teljes fogyasztás 34 %-át.

III.1.4.2 Európai integráció

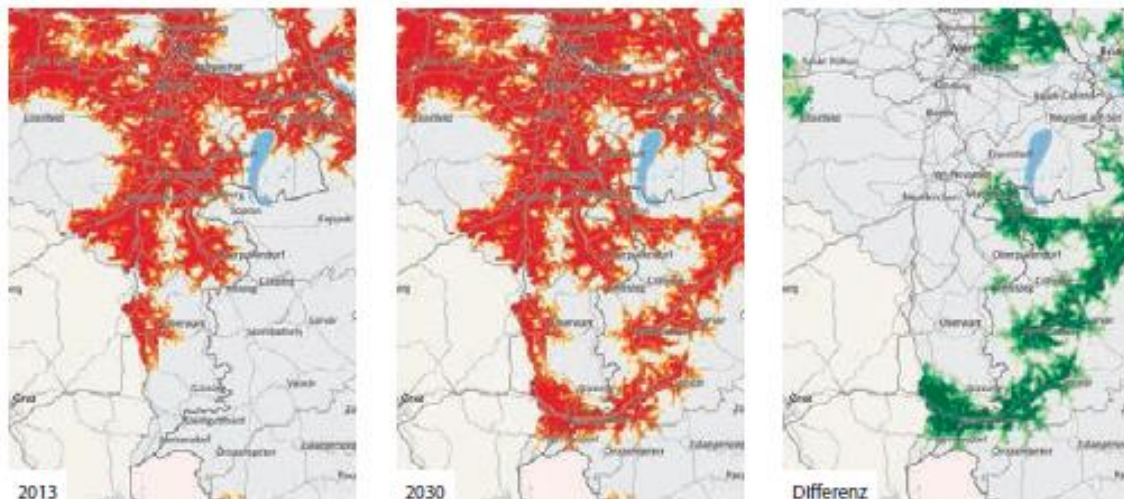
Az EU 2004 évi keleti bővítése véget vetett Burgenland periférikus elhelyezkedésének, végre előnyös gazdaság-földrajzi elhelyezkedése lett. Az osztrák munkaerőpiac megnyitása az északi és keleti szomszédos országokban jelentősen előmozdította az integrációs folyamatot. Ez a folyamat messzemenő hatást gyakorolt a burgenlandi forgalomra. A gazdasági munkamegosztás fokozódásának köszönhetően a határokon átnyúló személy- és áru jelentősen megnőtt. A prognózisok szerint 2030-ig Európa-szerte várhatóan a 2005-ös bázishoz viszonyítva további 40%-os áruszállítási forgalomművekedés várható. A személyszállítás határokon átnyúló forgalma is jelentősen megnőtt. Mind a határon naponta átjáró munkavállalók utazásainak száma, mind a határokon átnyúló szabadidős és bevásárló utak száma megnőtt. A szomszédos országok és települések közelsége miatt Burgenlandra különösen nagy hatással vannak ezek a fejlemények. A külföldről bejárók száma az összes foglalkoztatottakhoz viszonyítva Burgenlandban 2005 óta 12%-ról 20%-ra emelkedett. A határokon átnyúló tömegközlekedéssel kapcsolatok hiánya miatt az utazások döntő többsége személygépkocsival történik.

III.1.4.3 Gazdaság

Burgenland gazdasági fejlődését többek között az uniós finanszírozás forrásainak célzott felhasználása és az új technológiai offenzívák alkalmazása vezérelték. Ezt tükrözi a munkahelyek számának és a munkaerőigény mennyiségének jelentős növekedése is. Összességében az alkalmazottak létszáma 1996 óta mintegy 30%-kal emelkedett (76 000-ről 2013-ig 100 000-re).

Az új technológiai központok és főiskolák létrehozása, valamint a szubregionális gazdasági együttműködések fejlesztése és ezek hatékony marketingje jelentősen hozzájárult a pozitív gazdasági fejlődéshez.

A hatékony, magas színvonalú közlekedési infrastruktúra, mint kiindulópont nagyon fontos szempont az itt működő vállalkozások szempontjából. Ez különösen fontos Burgenland tartomány számára, hiszen a közelében lévő szomszéd országok, Szlovákia, Magyarország és Szlovénia egy fordítókorong szerep lehetőségét kínálja a tartománynak. A jó közlekedési infrastruktúra lehetősége adott, mint kiinduló pont: az autópálya és autóút hálózat, a vasúthálózat, valamint a közelben található három nemzetközi repülőtér (Wien-Schwechat, Pozsony és Grác) remek kiindulópont a további fejlesztésekhez. A még hiányzó kisebb volumenű kiegészítő jellegű közútfejlesztések révén az elérhetőség szintje tovább emelkedik (lásd 23. ábra)



* Abb. 17: Erreichbarkeit von Anschlussstellen des höchstrangigen Straßennetzes 2013 und 2030 (ERRAM Cross-Border)

23. ábra Csomópontok elérési idejének alakulása 2013-2030 között, Forrás: Burgenland közlekedési stratégiája

III.1.4.4 Elérhetőség

A közlekedési infrastruktúra és szolgáltatás rendszere fejlesztésének egy fő célja van: a használók minél jobb közlekedési lehetőséghez jussanak. Ennek fontos jellemzője az ELÉRHETŐSÉG, vagyis térben és időben hogyan lehessen minél könnyebben és kényelmesebben a szolgáltatáshoz jutni.

Olyan tematikus prioritásoknak kell meghatározni, amelyek alapján különböző intézkedések és kezdeményezések határozhatóak meg. Ezek lényegében stratégiai kezdeményezések, amiket különböző alkalmazási területeken kell hasznosítani a jövőben. Ezek a következők:

- Közvetlen kapcsolat a központokhoz. Erős kapcsolat a központokhoz mind az egyéni mind a tömegközlekedéssel
- Könnyű megközelíthetőség busszal és vonattal, - optimalizált és összehangolt tömegközlekedés a régióban
- Rugalmasabb megoldások a rurális térségekben - kereslet-orientált és pénzügyileg fenntartható mobilitási szolgáltatások „mikro-tömegközlekedés”
- Kerékpárral hétköznapiakon. A kerékpáros közlekedést továbbra is támogatni kell a rövidtávú napi utazásoknál.
- Biztonság minden előtt! A következő közlekedésbiztonsági munka célja a burgenlandi közlekedési rendszer biztonságosabbá tétele.
- A jövő az innovatív szervezeti modellek és műszaki megoldások alkalmazása
- Átfogó mobilitási információs tanácsadás
- Összefogás. Együttműködés és koordináció az összes szakértő és érdekcsoportok között

a) Közvetlen kapcsolat a központokhoz

A burgenlandi polgárok több mint 90%-a akár egyéni, akár tömegközlekedéssel, de minden esetben valamelyik regionális centrumba végződik utazása elsősorban munkába járás céljából. Így pld. a lakók munkahelyének 20%-a Bécsben van. Az utóbbi évek közlekedésfejlesztésének nagy eredménye volt, hogy sok heti ingázó napi ingázóvá válhatott. Jelentős fejleszteni való van e területen Dél-Burgenlandban, valamint a határmenti országokból ingázóknál.

b) Könnyen a célállomásra busszal és vonattal

A tömegközlekedés hatékonyabb szervezése az elmúlt években a burgenlandi közlekedéspolitikai sarokköve volt. A koordinált tömegközlekedés lehetővé teszi, hogy ne csak előnyösebben lehessen a munkahelyet elérni, hanem a bevásárlásnál, látogatásoknál és egyéb utazási céloknál is legyen a tömegközlekedés vonzó alternatívája az autónak. A hozzáférhetőségre és a megfizethetőségre összpontosítva ezt a közszolgáltatási ajánlatot Burgenland valamennyi polgára számára elérhetővé kell tenni. de figyelemmel arra, hogy az optimális kialakítás ne csak a környezeti és társadalmi, hanem a pénzügyi fenntarthatóságot is biztosítsa.

Példák

- Az infrastrukturális feltételek kialakítása az összehangolt tömegközlekedési csomópontok rendszeréhez
- vonzó közlekedési szolgáltatási ajánlatok létrehozása
- határokon átnyúló tömegközlekedés

c) Rugalmasabb megoldások a rurális térségekben

A Mikro – ÖV tématerületen a Dél-Burgenlandban jelentős eredmények születtek, amelyek bizonyították, hogy ez a rendszer nagyon jól és hatékonyan ki tudja egészíteni a hagyományos tömegközlekedés rendszerét ott, ahol nagyon kicsi a kereslet a közforgalmú közlekedésre.

Példák

- Burgenland tartomány mikro-tömegközlekedésének támogatása
- Koordinált mikro-tömegközlekedési támogatások a szövetségi és a tartományi kormányok között
- Jogbiztonság a mikro-tömegközlekedési rendszerek működéséhez
- Koordináció és kapcsolódási pontok a tömegközlekedés és a mikro-tömegközlekedési rendszerek között

d) Kerékpár a mindennapi életben

Burgenland már régóta jó hírnévnek örvend, mint vonzó kerékpáros tartomány. Az utóbbi években tovább bővült a kerékpárút hálózata, és most több mint 2500 km jelzett kerékpárúttal rendelkezik. Eddig a fő hangsúly a szabadidős és turisztikai célú kerékpározási kínálatokra irányult. A kerékpár használata egyre népszerűbb lett, különösen rövid távokon. Az elkészült lakossági felmérés azt mutatja, hogy a burgenlandi és Burgenlandba látogató embereknél a kerékpár nem csak a sport- és

szabadidős forgalomban népszerű közlekedési forma, , hanem egyre inkább használják, mint a mindennapi utazás eszközt.

Példák

- Burgenland kerékpárút alaphálózata
- Kombinált kerékpárforgalom - a tömegközlekedés megkönnyítése és kiegészítése eszközöként
- Szervezeti intézkedések, információk és a tudatosság növelése

e) Biztonság mindenképp!

A nemzetközi és a nemzeti tendenciáknak megfelelően a személyi sérülésekkel járó közlekedési balesetek száma Burgenlandban az utóbbi években többé-kevésbé stagnált, évente 800 és 900 baleset között stabilizálódott. Ezzel szemben a közúti közlekedési balesetek száma az elmúlt évtizedekben Nyugat-Európában jelentősen csökkent, nem utolsósorban az autópárházban történt fejlesztések (ABS, légzsák, stb.) eredményeképpen, a közlekedési jogszabályok (biztonsági öv, bukósíkok kötelező intézkedéseket az ittas vezetés és a. stb.) életbelépése nyomán valamint az ellenőrzés, és sürgősségi orvostan tudott jelentős sikereket elérni, különösen csökkentve a balesetek súlyosságát. Burgenlandban a közúti közlekedési balesetek száma évek óta folyamatosan csökken, bár az esetek kis száma miatt viszonylag nagy ingadozások tapasztalhatóak.

Példák

- Közlekedésbiztonsági Management
- Közúti közlekedésbiztonsági program a különösen veszélyeztetett úthasználók vagy a problémás útszakaszok biztonságának növelése érdekében
- A közúti forgalom csillapítását szolgáló intézkedések
- Forgalomcsökkentő intézkedések az önkormányzati utakon és a teherszállítási útvonalakon
- Ellenőrzések

f) A jövő az innovatív szervezeti modellek és műszaki megoldások alkalmazása. Az innovációk révén a járműtechnika, az információs és kommunikációs és forgalomirányító technológia nagy lépéseket tett az intelligens közlekedési rendszerek létrehozásában és alkalmazásában. Ez nagyban hozzá fog járulni a fenntartható és környezetbarát alternatívák létrehozási folyamatában a közforgalmú és egyéni közlekedésben egyaránt.

A következő témák a jövőben nagy jelentőséggel bírnak:

- az összes közlekedési mód optimális hálózata a napi útvonalmentén;
- valós idejű információk rendelkezésre bocsátása a jelenlegi forgalmi helyzetről és a forgalomirányítási (szervezeti) vagy magatartási változások (emberi) általi megválaszolására;
- az autó környezetbarát és fenntartható használata;
- megújuló energiaforrások használata a mobilitási ágazatban.

Példák

- A multimodális hálózatépítés innovatív szervezeti modelljeinek előmozdítása
- Folyamatos tevékenységek a multimodális forgalmi információk és forgalomirányítás javítása érdekében
- A megújuló energiaforrások elősegítése (pl. szélenergia, bio-metán) a szállításban és az alternatív hajtások elterjesztése
- E-ticketing a tömegközlekedésben
- Alternatív üzemeltetési modellek kidolgozása a kevésbé hasznosított áruforgozási vonalakhoz

g) Átfogó mobilitási információs tanácsadás

A mobilitási tudatosság elősegítése, aminek következtében a környezetbarát közlekedési módok használatát elő lehet segíteni közlekedési tájékoztatással, tanácsadással. Ennek iskolapéldája az Eisenstadti Mobilitás Központ. Ezek az erőfeszítések fontosak abból a szempontból, hogy folytatódjon és erősödjön ez a folyamat. A lakosságot folyamatosan tájékoztatni kell a célzott mobilitási lehetőségekről. Használatának ösztönzése a fenntartható közlekedési módokat kell előtérbe helyezni, és propagálni.

Példák

- Mobilitási Központok központi koordinációs pontjai, Mobility Management
- mobilitási információs és mobilitási szolgáltatások
- mobilitás tanácsadás és a tudatosság
- intézkedési csomagok kialakítása, a kihasználtság növelése érdekében

h) Összefogás

A komplex közlekedési stratégia keretét biztosít Burgenland közlekedéspolitikája végrehajtása számára az elkövetkező években. Sikeres végrehajtásának fontos feltétele, hogy továbbra is legyen egy átfogó jövőkép a mobilitás területén. A kölcsönhatások a közlekedéspolitikai és más szakpolitikai területeken változatosak és összetettek. Ez a komplexitás vezet a különböző érdekeltek számára arra a felismerésre, hogy azok a közösségek, azok szervezeti egységei, a határokon átnyúló együttműködésre utalt szomszédos régiók, vagy akár a közlekedési vállalatok, érdekcsoportok és a civil kezdeményezések fogjanak össze a közös célok realizálása érdekében.

Példák

- Közlekedési fórumok
- Koordináció a területrendezés és közlekedéstervezés összehangolására
- A burgenlandi lakástámogatási törvény harmonizálása a közlekedéspolitikai célokkal
- A parkolóhely kialakítási előírások összhangba hozása a tömegközlekedési ellátottsággal
- Az építési- és tömegközlekedés fejlesztési projektek összehangolása
- Szakterületek integrálása/Összehangolt tervezés

III.1.5 Együttműködés a szomszédokkal

III.1.5.1 Határon átnyúló közlekedési koncepció Burgenland és Magyarország között

A projekt fő hangsúlya az volt, hogy dolgozzanak ki egy olyan határon átnyúló közlekedési koncepciót, amely alapján a kohéziós alap illetve strukturális alapok által finanszírozható határon átnyúló közlekedési infrastruktúra intézkedések valósíthatók meg az EU és az Európai Beruházási Bank finanszírozásában

III.1.5.2 Mobilitás a Keleti Régióban – Egy közös stratégia

Bécs, Alsó-Ausztria és Burgenland megállapodtak egy közös regionális mobilitás stratégia megalkotásáról egy új mobilitási koncepció rögzítésével. Az együttes fellépés igénye egy közös kihívásból adódik, nevezetesen az itt található Városregió+-nak nevezett konglomerátum által gerjesztett hosszú távú közlekedési igények kielégítésének optimális megoldásának feltárása volt a cél.

III.2. Magyarország közlekedéspolitikai céljai

Hazánk a 2004-es európai uniós csatlakozást követően minden közlekedésfejlesztési koncepció illetve stratégia megalkotásakor figyelembe veszi az aktuális uniós irányelveket és célkitűzéseket. Nem történt ez másként a legutóbbi, 2014-ben elfogadott (1486/2014. (VIII.28.) Korm. határozat) Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia (továbbiakban: NKS) készítése során sem. A stratégia fő célkitűzései az Európa 2020 című stratégiai dokumentum elvárásain alapulnak, azaz a fenntartható fejlődés irányába mutatnak.

Az európai uniós célok figyelembe vétele mellett a hatályos magyarországi közlekedéspolitika a hazai fejlesztési célokat is integrálta elképzelései kialakításakor. A szintén 2014-ben elfogadott (1/2014. (I.3.) országgyűlési határozat) Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció (a továbbiakban OFTK) a közlekedés területére vonatkozóan is meghatározott olyan fejlesztési irányokat és célokat, melyek a közlekedésfejlesztési stratégiaalkotás során nem lehetett figyelmen kívül hagyni.

Az OFTK a közlekedés kérdéskörében a következő főbb célkitűzéseket fogalmazza meg:

- globális és európai térszervező (csomóponti) szerepünk megerősítése:
 - o nemzetközi elérhetőség javítása minden közlekedési ágazatban,
 - o vízi közlekedés fejlesztése,
 - o a vasúti törzshálózat elérhetőségének javítása,
 - o a vasúti közlekedés fejlesztése, határon átnyúlóan is,
 - o repülőterek versenyképességének növelése, elérhetőségük javítása,
 - o határ menti kapcsolatok erősítése – hidak, kompok.

- a többközpontú fejlődés elősegítése:
 - o országos jelentőségű központokat összekötő, a fővárost elkerülő közvetlen (transzverzális) gyorsforgalmi utak és vasútvonalak kiépítése,
 - o a fővárossal való közvetlen, ütemes közforgalmú összeköttetés fejlesztése,
 - o a nagyvárosi térségben lévő kis és középvárosok elérhetőségének javítása.
- foglalkoztatási központok elérhetőségének javítása:
 - o másodrendű főút, vagy jó minőségű mellékút szintű infrastruktúra biztosítása, kerékpározás figyelembe vételével
 - o a városok közötti közvetlen főúthálózat fejlesztése,
 - o integrált, kooperáción alapuló közforgalmú vasúti és autóbusz közlekedés kialakítása,
 - o közvetlen elsőrendű közúti és vasúti kapcsolat kialakítása a megyeszékhelyek között,
 - o határ menti közlekedési kapcsolatok kiépítése, fejlesztése.
- hatékony és fenntartható helyi és agglomerációs mobilitás feltételeinek kialakítása:
 - o az utazási igény és távolság csökkentése vegyes területhasználattal, a tranzitforgalom kiszűrésével (pl. elkerülő útvonalak),
 - o a városi közforgalmú közlekedés fejlesztése, intermodális csomópontok, P+R, B+R parkolók kiépítése,
 - o a kis- és középvárosok elérhetőségének biztosítása a maguk köré szerveződő települések bármelyikéből.

A 2014-2050-es időtávra vonatkozó NKS a fentiekből kiindulva egyik alap céljának tekintti, hogy a közlekedési infrastruktúra a gazdasági folyamatok effektív kiszolgálásával segítse elő az ország versenyképességének javulását. Célja a gazdaság és társadalom mobilitási feltételeinek biztosítása. A stratégiai dokumentumban a versenyképesség javításával egyenértékű cél a természeti és humán értékek, illetve erőforrások megőrzésének, a fenntartható fejlődés feltételeinek biztosítása. Ennek érdekében megtörtént a környezeti és gazdasági, nemzeti és uniós célkitűzések összehangolása is. A stratégiaalkotás során figyelembe vették az egyéni közlekedési igények alakulását is, mindamelllett, hogy törekedni kellett a közforgalmú közlekedéssel való egyensúly kialakítására. Az NKS egyik lényeges pontja az ország közlekedési csomóponti szerepének és lehetőségeinek kiaknázása. Így fontos célként jelenik meg a közlekedési hálózatfejlesztés, melynek keretében közúti vonatkozásban megjelenik az autópályák továbbépítésének szükségessége az országhatárokig, és a megyeszékhelyek gyorsforgalmi úti elérhetőségének megteremtése.

Az NKS olyan társadalmi célokat azonosított, amelyek eléréséhez a stratégia megvalósításával kíván hozzájárulni:

- környezetre gyakorolt negatív hatások csökkenése, klímavédelmi szempontok érvényesülése,
- a gazdaság hatékonyságának, növekedésének elősegítése,

- egészség- és vagyonbiztonság javulása (balesetek áldozatainak jelentős csökkentése),
- foglalkoztatás javulása,
- lakosság jólétének és mobilitási feltételeinek javulása,
- területi egyenlőtlenségek mérséklése,
- társadalmi igazságosság, méltányosság javítása,
- nemzetközi kapcsolatok erősítése.

A fenti társadalmi célok eléréséhez a hazai közlekedési stratégia fő célkitűzései a következők:

- Társadalmilag hasznosabb közlekedési szerkezet kialakítása:
 - o Erőforrás-hatékony közlekedési módok erősítése:
Körültekintő elemzés alapján a társadalmi szempontból hasznosabb közlekedési módok meghatározása az adott funkcionális térségekre. Elkerülhetetlen a nem motorizált (gyalogos és kerékpáros) közlekedés fejlesztése, népszerűsítése. Társadalmilag indokolt esetben, - ahol a hasznok meghaladják a költségeket -, a vasúti és vízi szállítás térnyerését is elő kell segíteni.
 - o Társadalmilag „előnyösebb személy- és áruszállítás” erősítése:
Elsősorban a személyszállításban a közforgalmú közlekedés különböző módszerekkel történő előnyben részesítése és fejlesztése. Az áruszállításban a lehetőségektől függően cél a tranzit forgalom megtartása, fejlesztése.
- Szállítási szolgáltatások színvonalának és hatékonyságának növelése:
 - o Szállítási szolgáltatások javítása:
Közlekedési szolgáltatások összehangolt biztosítása és fejlesztése a kedvezőbb eljutási érdekében.
 - o Fizikai rendszerelemek javítása:
Közlekedési infrastruktúra javítása a közlekedési igények kielégítésére vonatkozó színvonal emelése és hosszabbtávú biztosítása, az elérhetőség javítása, valamint a közlekedési rendszer hatékonyabb és fenntarthatóbb működtethetősége érdekében.

A stratégiai dokumentum kiemeli a fenti célokhoz illeszkedő, alacsony költséggel jelentős hasznot hozó beavatkozásokat, melyeket a következő ábrán bemutatott rendszer szerint értelmez.

Az elsődleges, a javasolt megvalósítású és az előkészítési igényű fejlesztési eszközök a középtávú, azaz 2030-ig tartó időtáv közlekedésfejlesztési céljait jelentik. A távlati lehetőségek megvalósítása 2050-ig tervezett.

	nagy kockázattal megvalósítható	korlátozottan megvalósítható	megvalósítható	biztonsággal megvalósítható
Kiemelt hasznosságú		<ul style="list-style-type: none"> Szűk keresztmetszet felszámolás vasúti TEN-T korridoron Budapest vasúti áteresztőképességének fejlesztése Hiányzó közúti TEN-T átfogó hálózati elemek építése 	<ul style="list-style-type: none"> A közforgalmú közlekedési szolgáltatások igény alapú tervezése Vasúti szolgáltatások és ráhordás kis költségű fejlesztése nagyvárosok térségi forgalmában Módváltó (P+R és B+R) rendszerek fejlesztése Városi áruszállítás fejlesztése Közlekedésbiztonsági beavatkozások Budapesten Vasúthálózat közlekedésbiztonsági fejlesztése 	<ul style="list-style-type: none"> Menedzsment eszközök megvalósítása (különösen a meglévő infrastruktúra felújítása) Utazási körülmények javítása, közlekedési láncok összekapcsolása az elővárosi közlekedésben Buszközlekedés indokolt fejlesztése elővárosban, ahol nincs vasút Közlekedésbiztonsági beavatkozások nagyvárosokban
Nagy hasznosságú	<ul style="list-style-type: none"> M0 hiányzó szakaszainak megépítése 	<ul style="list-style-type: none"> Szűk keresztmetszet felszámolás országos vasúti hálózaton Meglévő gyorsforgalmi és főúthálózat fejlesztése (beleértve az országhatárok és megyeközpontok gyorsforgalmi elérését) Nagyvárosok elővárosi forgalmának vasúti fejlesztése Intermodális infrastruktúra fejlesztése Kötőpályás rendszerek integráló fejlesztése Hiányzó gyorsforgalmi út kapcsolatok építése megyeszékhelyekre Hiányzó haránt irányú közúti elemek kiépítése Összefüggő európai, országos kerékpárforgalmi hálózat hiányzó elemeinek kialakítása A vízi TEN-T hálózati kikötők paramétereinek törzshálózati szintre való fejlesztése, áruszállító hajók korszerűsítése 	<ul style="list-style-type: none"> Vasúti csomópont- és állomásfejlesztés Meglévő utak, csomópontok közlekedésbiztonsági fejlesztése Hiányzó közúti TEN-T törzs hálózati elemek építése Elkerülő utak fejlesztése 	<ul style="list-style-type: none"> Személyszállító vasúti jármű és autóbusz csere program
Közepes hasznosságú		<ul style="list-style-type: none"> Vasúti TEN-T átfogó hálózati elemek TSI alapú fejlesztése Szűk keresztmetszet felszámolása regionális vasúti hálózaton Vasúti fővonalak korszerűsítése Vízi TEN-T hálózati víziút, a Duna paramétereinek törzshálózati szintre való fejlesztése Személyforgalmi kikötési pontok fejlesztése, létesítése, a hajójáratok parti kapcsolatainak kialakítása, személyszállító hajók korszerűsítése 	<ul style="list-style-type: none"> Vasúti TEN-T törzshálózati elemek TSI szintű fejlesztése Nemzetközi vasúti forgalom fejlesztése jelentős forgalmú relációkban 	
Kis hasznosságú	<ul style="list-style-type: none"> Versenyképes regionális repterek fejlesztése 	<ul style="list-style-type: none"> A légi TEN-T „törzshálózat” fejlesztése Alacsony forgalmú vasúti vonalak jelentős fejlesztése 	<ul style="list-style-type: none"> Alacsony forgalmú vasúti vonalak szűk keresztmetszeteinek feloldása, szolgáltatásfejlesztés 	

Jelmagyarázat: Elsődleges megvalósítású fejlesztési eszközök, Javasolt megvalósítású fejlesztési eszközök, Előkészítési igényű fejlesztési eszközök, Távolati lehetőségek minden mód, vasút, közút, kerékpár (a kapcsolódó kerékpáros fejlesztések valamennyi módba beleértendő), vízi, légi

24. ábra AZ NKS célrendszere (forrás: NKS, 2014.)

A 24. ábra alapján a hazai közlekedéspolitikai középtávú céljai:

- igény alapú közforgalmú közlekedésfejlesztés,
- közlekedésbiztonság növelése,
- intermodalitás fejlesztése, utazási láncok feltételeinek kialakítása,
- térségi és elővárosi közlekedési szolgáltatások fejlesztése,
- meglévő infrastruktúra fejlesztése, hiányzó elemek kiépítése,
- járműfejlesztés mind a közúti, mind a vasúti és vízi szolgáltatásoknál,
- a közlekedési infrastruktúra szűk keresztmetszeteinek felszámolása,
- vasúti szolgáltatások és infrastruktúra fejlesztése,
- összefüggő kerékpárút hálózat kiépítése,
- a vízi TEN-T hálózat hazai elemeinek fejlesztése.

A távlati célok a légi közlekedés feltételeinek javítására, valamint az alacsonyabb forgalmú vasútvonalak fejlesztésére vonatkoznak.

A NKS kidolgozásával együtt készült el, annak megalapozására, az Országos Vasútfejlesztési Koncepció (a továbbiakban: OVK), mely nem alkot különálló stratégiai dokumentumot, ugyanakkor az európai unió által is preferált vasúti közlekedés versenyképessége megteremtését szolgálóan a vasúti közlekedési alágazat részletesebb helyzetfelmérését és célkitűzéseit tartalmazza.

A szakértői munka során kiválasztott koncepció a vonalanként – és esetleg további szakaszokban – az igényeket legjobban kiszolgáló és a társadalmi-gazdasági hasznokat leginkább elősegítő változatok összességéből állt össze. Az elemzés alapján összességében mind a személy-, mind az áruszállítási koncepció esetében a meglévő infrastruktúra jobb kihasználására irányuló változattól várható el a nagyobb haszon. Ugyanakkor a nemzetközi TEN-T hálózat kiépítését folytatni kell, a rendelkezésre álló forrásoknak megfelelő ütemben.

A kiválasztott változat, amely az OVK koncepcióját adja az alábbi fejlesztési célokból áll:

- Személyszállítási (elővárosi, nemzetközi és regionális) funkciójú hálózatfejlesztés:
 - o infrastruktúra fejlesztések:
 - szűk keresztmetszetek feloldása,
 - TEN-T hálózat fejlesztése,
 - igényekhez mért infrastruktúra fejlesztés – pl. kétvágányúsítás,
 - villamosítás,
 - korszerű pálya és járműdiagnosztikai berendezések telepítése,
 - fenntartási és karbantartási munkák elvégzése,
 - állomások korszerűsítése,
 - intermodalitást segítő informatikai rendszer kialakítása,
 - P+R és B+R fejlesztés,
 - járműpark korszerűsítés,
 - határon átnyúló kapcsolatok hiányosságainak felszámolása.
 - o szolgáltatási és szabályozási jellegű fejlesztések:

- alágazatok közötti összehangolt, integrált ütemes menetrend alkalmazása,
 - háztól-házig tervezhető utazás biztosítása,
 - IC vonatok elérhetőségének, kapcsolatrendszerének fejlesztése,
 - közlekedési szövetségek a közforgalmú közlekedésben,
 - tarifarendszer harmonizálás, kedvezményrendszer optimalizálás,
 - a kishatárforgalom díjrendszerének kedvezményesebbé tétele,
 - határon átnyúló nemzetközi regionális utazások díjszabási felülvizsgálata,
 - liberális vasúti személyszállítási piacnyitás,
 - határon átlépő vonatoknál menetközbeni határellenőrzés,
 - szerelvények szét- és összekapcsolási idejének csökkentése,
 - nemzetközi vonatokon közös vonalismerettel rendelkező személyzet alkalmazása,
 - panaszok gyors és hatékony kezelése.
- Áruszállítási funkciójú hálózatfejlesztés:
- infrastruktúra fejlesztések:
 - TEN-T hálózat fejlesztése,
 - fenntartási és karbantartási munkák elvégzése,
 - logisztikai központok csatlakozó vasútvonalai kapacitásának felmérése, szükség esetén fejlesztése,
 - logisztikai központok és állomási kereskedelmi létesítmények fenntartása, karbantartása,
 - saját célú vágányhálózat kiépítése,
 - V0, Budapestet elkerülő áruszállítási vasútvonal kiépítése.
 - szolgáltatási és szabályozási jellegű fejlesztések:
 - logisztikai feladatokhoz kapcsolódó áruszállítási kiszolgálási technológiák fejlesztése,
 - tehervonati menetvonalak tiszteletben tartása,
 - kocsirendezés technológiai idejének csökkentése,
 - külföldi operátor társaságok által alkalmazott mozdonyvezetők képzési rendszerének kialakítása,
 - határtechnológiai fejlesztések a gyorsabb áthaladás érdekében,
 - egységes európai multimodális közlekedési információs, forgalomirányítási és viteldíj-fizetési rendszer bevezetése,
 - vasúti járművek típusengedélyének egységesítése.

A vasútfejlesztési koncepció mellett az ország rendelkezik közúthálózat fejlesztési elképzelésekkel is, melyre vonatkozóan a legutóbbi terveket az 1222/2011. (VI.29.) kormányhatározat tartalmazza. A közúthálózatra vonatkozóan az alapvető cél megegyezik az NKS dokumentumában leírtakkal:

- az országos gyorsforgalmú utak kiépítése az országhatárokig,
- a fővárost elkerülő, tranzverzális útvonalak kiépítése,

- a megyeszékhelyek, nagyvárosok elérhetőségének javítása,
- a meglévő gyorsforgalmi utak kiépítésének folytatása.

A fentiek alapján látható, hogy Magyarország közlekedéspolitikai célkitűzései alapvetően a hazai infrastruktúra leromlott állapotának javítására, a TEN-T hálózat fejlesztésére, valamint a közforgalmú közlekedési alágazatok együttműködésének elérésére koncentrálnak.

IV. A közforgalmú közlekedés irányítási és működtetési rendszere a határ két oldalán

IV.1 A közszolgáltatás rendszere, megrendelők és operátorok

Ausztria

Ausztriában a közforgalmú közlekedés szabályozásában három törvényt kell kiemelnünk. Az egyik (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999, ÖPNRV-G) magát a közforgalmú közlekedésre, a második (Bundesgesetz über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen, Kraftfahrliniengesetz 1999, KfllG.) az autóbuszos személyszállításra, a harmadik pedig (Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen, Eisenbahngesetz 1957, EisbG) a kötöttpályás szolgáltatásokra vonatkozik. Az első a kötöttpályás és közúti közforgalmú személyszállítást csak néhány szakasz erejéig taglalja, a részleteket az utóbbi két törvény tartalmazza. Ezzel szemben viszonylag részletesebben foglalkozik a közlekedési szövetségekkel.

A közforgalmú közlekedés szolgáltatásainak megrendelői a szövetségi központi, illetve a helyi adminisztráció (tartományok, települések önkormányzatai). A szolgáltatásokat a vasúttársaságok (állami és magán), valamint az autóbuszos társaságok nyújtják. Tekintve, hogy a szolgáltatásokat liberalizált piacon nyújtják, az operátorok száma egy-egy közlekedési szövetség területén több tucatot is elér. A megrendelők és a szolgáltatók az ÖPNRV-G rendelkezései alapján tartományonként közlekedési szövetségeket hoztak létre. Az egyes szövetségek alakítják ki a területi hatályuk alá eső szolgáltatók egységes tarifarendszerét, meghatározzák a menetrendet, illetve működtetik a szövetség testületeit.

A törvény értelmében minden egyes közlekedési szövetségnek létre kell hozni azt az irányító bizottságot, amelyik többek között a viteldíjakra vonatkozó alapvető irányelveket határozza meg, felelős az integrált információs rendszer, a marketing tevékenység és a minőségbiztosítás működtetéséért. Az irányító bizottság tesz javaslatokat a helyi és regionális közforgalmú közlekedés tervezésével kapcsolatban is. A bizottság egyik legalapvetőbb, meghatározó feladata a bevételek felosztása az egyes operátorok között, beleértve a központi és helyi önkormányzatoktól származó kiegészítő finanszírozás allokációját is.

Bár a területi közlekedési szövetség felelős a szolgáltatás biztosításáért, nem feltétlenül a szövetség tagjainak kell a szolgáltatást nyújtani, a feladat elvégzését biztosíthatja harmadik fél bevonásával is. Elvben bármilyen vállalkozás megbízható helyi és regionális személyszállítási feladattal (függetlenül attól, hogy magán vagy köztulajdonban van), ha a jogszabályban előírtaknak megfelel. A szövetség megrendeli a szolgáltatótól az adott menetrend szerint elvégzendő feladatokat. Ha azonban a közszolgáltatás az operátor számára veszteséges lenne, akkor azt csak mindkét fél beleegyezésével, szerződéses formában lehet megrendelni; a közlekedési szolgáltató nem kényszeríthető veszteséges tevékenység folytatására az 1370/2007 EU rendelet értelmében. Ausztriában a törvény írja elő a járművekre, útvonalakra és megállókra vonatkozó követelményeket is.

Az első közlekedési szövetség még jóval az 1999-ben életbe lépett rendelkezéseket megelőzően, 1974-ben alakult Verkehrsverbund Ostregion (VOR) néven. Ez egy, az ország

keleti területét – köztük Bécset is – magába foglaló szövetség volt. A VOR napjainkban Alsó-Ausztria és Bécs mellett még Burgenland tartományra is kiterjedő hatáskörrel működik. A szövetség Ausztria lakossága igen jelentős hányadának (3,7 millió fő) kínál alternatívát az egyéni közlekedéssel szemben. A többi közlekedési szövetség általában csak egy-egy tartományra kiterjedő hatáskörrel működik. Értelemszerűen a legkisebb a Vorarlbergi Közlekedési Szövetség. Külön kiemelendő, hogy a Salzburgi Közlekedési Szövetség szolgáltatási területe (azon túl, hogy Felső-Ausztria egyes területein is működik) határon átnyúló jelleggel kiterjed Bajorországra is, konkrétan Berchtesgadeni járásra.

Magyarország

Magyarországon a közforgalmú közlekedés szabályozásában a korábbi három törvény helyébe egy lépett 2012-ben. A jelenleg hatályos 2012. évi XLI. Személyszállítási törvény a korábbi rendelkezések korszerűsítése, a párhuzamosságok kiszűrése céljával született. Tartalmazza a korábbi vasúti törvény, az autóbuzsos személyszállítási törvény és a közúti személyszállítási törvény változatlanul érvényes rendelkezéseit.

Sem a korábbiak, sem a jelenleg hatályos jogszabály nem foglalkozik szövegszerűen a közlekedési szövetségekkel. Emiatt egy ideig sokan úgy értelmezték, hogy nem is ad lehetőséget közlekedési szövetség létrehozására. Ezzel szemben a jogszabály 3. § (1) bekezdése szó szerint azt írja elő, hogy:

„A közforgalmú személyszállítási szolgáltatást végző közlekedési szolgáltatók, valamint a személyszállítási szolgáltatási tevékenység végzéséhez szükséges állomások, megállóhelyek, valamint egyéb utasforgalmi létesítmények üzemeltetői kötelesek a személyszállítási szolgáltatási tevékenységek hatékony ellátása érdekében egymással együttműködni.”.

Ez így meglehetősen általános megfogalmazás, az együttműködés keretei és részletei csak a személyszállítási közszolgáltatás akadálytalan ellátását szolgálják.

Ugyanakkor ugyanennek a törvénynek az 5. § (2) bekezdése már konkrétan integrált közlekedési rendszer megalkotását írja elő:

„Az (1) bekezdésben foglalt feladatok ellátása során az ellátásért felelősök kötelesek egymással is együttműködve biztosítani, hogy a helyi, az elővárosi, a regionális és az országos közforgalmú személyszállítási szolgáltatások e törvény hatálya alá tartozó vízi személyszállítási szolgáltatással együtt integrált közlekedési rendszert alkossanak az egyes közlekedési módok közötti ésszerű munkamegosztással és a közpénzek lehető legtakarékosabb felhasználásával.”.

Az integráció működési módját és szabályozását a továbbiakban a törvény nem tárgyalja. A további paragrafusok csak arra vonatkozóan tartalmaznak további előírásokat, hogy melyek a fenti integráció lényeges pontjai, úgymint:

- a helyi és az országos, regionális, illetve elővárosi személyszállítási közszolgáltatások összehangolása,
- közlekedési adatközpont használata és adatokkal történő ellátása,
- egységes egyeztetési eljárás kötelezettsége a menetrendekre vonatkozóan,
- valamint egységes jegy- és bérletrendszer működtetése (országosan kötelezően, regionális szinten lehetőségként).

Magyarországon a közforgalmú közlekedési közszolgáltatásokat – hasonlóan Ausztriához – a központi, illetve a helyi adminisztráció rendeli meg. Mivel azonban nálunk nincs pénzügyi szempontból önálló középszintű adminisztráció (sem a statisztikai régióknak, sem a megyéknek nincs adókivetési joga), az elővárosi, a regionális és az országos helyközi közforgalmú közlekedés megrendelője egyaránt a központi adminisztráció. A helyi önkormányzatok csak a helyi közlekedési szolgáltatásokért felelősek. Operátor viszont jóval kevesebb működik Magyarországon, mint Ausztriában. A hat Közlekedési Központ mellett a Volánbusz és még négy kisebb szolgáltató teljesen lefedi hazánk autóbuszos helyközi közszolgáltatási piacát. Vasúti személyszállítási közszolgáltatást pedig a MÁV és a GySEV nyújt. Az autóbuszos közszolgáltatást nyújtó (egyébként a kisebb társaságok kivételével 100%-ban állami tulajdonú társaságok) egyben a helyi közszolgáltató vállalatok is, Budapesten a BKV nyújtja a szolgáltatást.

IV.2 Menetrend

Ausztria

A menetrendet a közszolgáltatás megrendelője rendeli meg, általában a közlekedési szövetség szervezete tesz rá javaslatot. A közlekedési szövetség irányító bizottsága hagyja jóvá. Alapvető célkitűzés, hogy a vonalak és járatok a hivatásforgalmi utazásokat szolgálják ki. Ennek megfelelően biztosítják a közlekedési csomópontokban a megfelelő átszállási lehetőségeket, az egyes járatok menetrendjének egymáshoz illeszkedését. Természetesen tökéletes összhang nem hozható létre, hiszen a fizikai korlátok miatt a periférián elhelyezkedő települések mindig is háttérbe szorúlnak a központi településekkel szemben.

Ausztriában a jelenlegi regionális autóbuszos közszolgáltatás nagyrészt a korábbi iskola-busz szolgáltatásra épült. Ezt egészíti ki a munkába járók ingázása. Ennek megfelelően a menetrendeket is ezekhez az igényekhez kell igazítani. A távolsági közforgalmú közlekedés céljait elsősorban a vasút elégíti ki. A vasúti utazások között a hivatásforgalom mellett az idegenforgalmi igények is jelentős arányban jelennek meg.

A megrendelő vonalak, vonal csoportok kiszolgálására szerződik az operátorokkal a megadott menetrend szerint. Az egyes közlekedési szövetségek területén úgy alakítanak ki szolgáltatási csomagokat, hogy az operátorok között kis- és közepes méretű szolgáltatók is megjelenhessenek.

Magyarország

Magyarországon a helyközi személyszállítási szolgáltatásokat az illetékes minisztérium rendeli meg a menetrenddel és a férőhely kapacitással együtt. A menetrendre és akár az évközi módosítási szükségletekre ugyanakkor az operátorok tesznek javaslatot. Ugyanez érvényes a helyi közforgalmú közlekedési közszolgáltatásokra is. Mivel az utazók legnagyobb hányada hivatásforgalmi utazást bonyolít le, a menetrendeknek is az ilyen jellegű igényeket kell kiszolgálniuk.

A menetrendek összehangolását természetesen Magyarországon sem lehet tökéletesen megvalósítani. A fizikai korlátok azonban nálunk is érvényesülnek, mindenki számára kielégítő megoldást Magyarországon sem lehet mindig találni. A menetrendek összehangolása terén Magyarországon is a központi területek élveznek elsőbbséget a perifériákkal szemben. A menetrendek összehangolását – hasonlóan Ausztriához – az ütemes menetrendi tervezés segíti.

IV.3 Tarifa és viteldíjrendszer, kedvezmények

Ausztria

Ausztriában meghatározóan méhsejtszerűen kialakított zónákon alapul a díjszabás. A viteldíj attól függően változik, hogy az utas utazása során hány zónát érint kiindulási és végpontja között. Ebből a szempontból lényegtelen, hogy az utas helyi, vagy helyközi utazást bonyolít le. Természetesen az egyes közlekedési szövetségek önállóan döntenek arról, hogy területükön miként alakulnak a tarifák. Legújabban pedig egyes közlekedési szövetségek ú.n. hálózati jegyet is bevezettek, amellyel egy bizonyos hálózaton lehet utazni s a viteldíj nem az érintett zónák számától, hanem a megtett távolságtól függ.

A legegyszerűbb vonaljegy mellett számos jegytermékkel találkozhatunk az egyes közlekedési szövetségeknél. Abban természetesen mindegyik megegyezik, hogy az adott közlekedési szövetség területén egységes tarifával és kedvezményrendszerrel találkozik az utas. A különböző napi, családos, hétvégi, csúcsidőn kívüli stb. jegyen túl számos hosszabb időszakra érvényes bérlettel lehet a közforgalmú személyszállítási szolgáltatásokat igénybe venni. Természetesen a módváltás során sok esetben nem szükséges külön jegyet vásárolni, hanem lehetőségük van kombinált jegyet/bérletet váltani. Így például a VOR területén Bécsben igen népszerű a napi 1 € áron kínált éves bérlet. Az 1,6 milliós lakosú osztrák fővárosban mintegy évi 600.000 darabot adtak el csak ebből a bérlettípusból.

A legjelentősebb kedvezményezett csoportot a tanulók és diákok alkotják. Részükre a lakóhely/kollégium és az iskola, illetve a képzőhely között ingyenes a közforgalmú közlekedési szolgáltatás. Ezen felül viszonylag olcsón tudnak olyan kiegészítő bérletet vásárolni, amivel az adott közlekedési szövetség teljes területén utazhatnak.

Kedvezményben részesülnek továbbá a 65 éven felüliek és az igazoltan szociálisan rászorulóok is. Előbbiek 40%-os, utóbbiak akár 70%-os kedvezményt is kaphatnak bérlet vásárlás során. S nem elhanyagolhatók azok a kombinált kedvezmények sem, amelyek valamilyen kulturális szolgáltatáshoz (múzeum, kiállítás, rendezvény stb.) kapcsolódva jelennek meg.

Magyarország

Magyarországon a helyközi közlekedésben megtett távolsággal arányos (bár nem egzakt távolságtól, hanem távolság kategóriától függő) tarifát alkalmaznak a közlekedési szövetségek. A viteldíj rendszert a megrendelő határozza meg: helyközi közlekedés esetén az illetékes központi adminisztráció, helyi közlekedés esetén pedig az önkormányzat. Jellemzője a rendszernek, hogy nincs egységes tarifa. Ugyan jellegét tekintve a vasúti és a közúti közforgalmú személyszállításban távolság alapú a viteldíj rendszer, de már két állomás között

– még akkor sem, ha fizikailag ugyanott vannak, pl. két település vasútállomásán – a viteldíj különböző lehet attól függően, hogy milyen útvonalon közlekedik az autóbusz és az hány kilométerrel tér el a vasúton megtett úttól.

Az alapidíjon felül különböző felárakkal (gyorsvonati, IC, helyjegy, autópályán közlekedés miatt stb.) és kedvezményekkel találkozhatunk. Figyelembe véve egyes vonalakon a vasúti szolgáltatás színvonalát, találkozhatunk emiatt menetdíj kedvezménnyel is. A legnagyobb kedvezményt a 65 éven felüliek élvezik, akik számára (nem csak a magyaroknak, hanem minden EU állampolgárnak) ingyenes az utazás a helyi és a helyközi járatokon is. Természetesen a plusz szolgáltatásokért a felárat (gyorsvonalat, helyjegy stb.) nekik is meg kell fizetni. A diákok szintén jelentős kedvezményben részesülnek, valamint – szociális megfontolások alapján kiválasztott – különböző csoportok, mint a vakok és gyengén látók, súlyosan egészségkárosodottak stb. szintén kedvezményesen utazhatnak. A vasúti és a helyközi közúti szolgáltatás kilométer díja között alapvetően nincs különbség, azonban a helyi közlekedésben alkalmazott díjak már azonos típusú szolgáltatások (busz, villamos stb.) esetében is eltérőek lehetnek az adott település önkormányzata döntésének függvényében.

Az egyszerű vonaljegy mellett az utazók válogathatnak a különböző időtartamra érvényes jegyek és bérletek között. Legfontosabb ezek közül az a lakóhely és a munkahely közötti bérlet, amelynek árából 86%-ot a munkáltatónak kell fedezni. Ezáltal is ösztönzi a rendszer a személygépkocsi helyett a közforgalmú közlekedési eszközök munkába járási célú igénybe vételét. S természetesen Magyarországon sem ismeretlenek a turistákat kedvezményező kombinált jegyek, amelyek valamilyen kulturális eseményhez, attrakcióhoz kapcsolódnak.

IV.4 Finanszírozás

Ausztria

Ausztriában a közforgalmú közlekedés finanszírozásában a legnagyobb szerepet a központi és a helyi adminisztráció költségvetése játssza. Abból következően, hogy a tanulók és diákok lakóhelyük és iskolájuk, képzőhelyük között ingyen utazhatnak, ráadásul a közforgalmú közlekedési szolgáltatást igénybe vevők között ők a legnagyobb létszámú csoport, a közlekedési szövetségek pénzügyi forrásai között a legnagyobb hányadot a Szociális és Családügyi Minisztérium hozzájárulása képezi. A VOR esetében a bevételeknek mintegy fele származik ebből a forrásból.

Természetesen a finanszírozásban további kiemelt szerepe van a közlekedési bevételeknek (azaz a jegy- és bérletértékesítésből befolyó pénzeknek) is. A VOR esetében ez további mintegy 1/3-ot képvisel. S végül, de nem utolsó sorban érvényesek az 1370/2007 EK rendelet vonatkozó előírásai is, ezért az előbbi bevételekkel nem fedezett indokolt költségeket részben a megrendelő helyi, részben a szintén megrendelői szerepben fellépő tartományi, illetve központi költségvetés finanszírozza.

A bevételekről és a ráfordításokról a közlekedési szövetségek információt kapnak az egyes operátoroktól, illetve saját rendszerükből és ennek alapján az irányító bizottságban született megállapodások alapján jutnak hozzá az egyes operátorok az őket megillető finanszírozáshoz. A vasutakat alapvetően a központi költségvetésből finanszírozzák, az autóbuszos

személyszállítást pedig inkább a tartományi és helyi önkormányzatok. A bevétel megosztás – elektronikus jegyrendszer nem lévén – alapja az utasszámlálás, amely lehet időszakonként viszonylag széles körű, illetve a köztes időben a megfelelő indikátornak tekintett bérlet értékesítési adatok és azok változása.

Magyarország

Magyarországon – a megrendeléshez kapcsolódóan – a helyközi közforgalmú közlekedés finanszírozásában a központi költségvetés, a helyi közforgalmú közlekedés finanszírozásában pedig a helyi költségvetés a meghatározó.

A jegy- és bérletértékesítés bevételein felül jelentős hányadot képvisel a szociális menetdíj támogatás összege. Természetesen Magyarországon sem fedezik az utasoktól származó bevételek a szolgáltatók indokolt költségeit, ezért – szintén az 137/2007 EK rendelet alapján – a megrendelőktől származó finanszírozás is fontos szerepet játszik a társaságok likviditásának biztosításában. Ennek összege a helyközi autóbuszos közforgalmú személyszállításban a közlekedési bevételeknek mintegy felével, a vasúti szolgáltatás esetében pedig annak duplájával egyenlő.

A költségvetési finanszírozás év közben előfinanszírozásként jelentkezik, majd az egyes üzleti évek lezárása után, a közszolgáltatási beszámolók elfogadását követően egyenlíti ki a költségvetés a még esetlegesen megítélt összegeket. Az elszámolás alapját a szolgáltatóktól származó adatok képezik. A költségeket az elkülönített számviteli blokk tartalmazza, a bevételeket pedig az utasszámlálások segítségével határozzák meg. Ebben fog jelentős változást hozni a várhatóan a jövő év végéig bevezetendő országosan egységes – helyközi – elektronikus jegyrendszer. Annak segítségével csökkenni fog a becsült és növekedni fog a bizonylatolt utazások száma.

IV.5 Azonosságok és különbözőségek feltárása

A két ország közforgalmú közlekedésében számos hasonlóság, de még több különbség mutatható ki. A legfontosabb eltérés Ausztria és Magyarország között a közlekedés szervezésben a liberalizáltság fokában jelentkezik. Magyarországon – néhány vonaltól eltekintve – egyelőre egyik közlekedési alágazatban sem koncesszió alapján nyújtják a szolgáltatást, míg Ausztriában már hosszú évek óta ismert ez a szerződéskötési forma.

További szervezési eltérést okoz a két ország közigazgatási felépítésének különbözősége. Az osztrák szövetségi állammal szemben a magyar erősen centralizált felépítésű. Míg Ausztriában a tartományok széleskörű döntési autonómiával rendelkeznek, beleértve bizonyos adók megállapítását is, addig Magyarországon még a helyi önkormányzatok legnagyobb bevételi forrása általában a központi költségvetésből kapott normatív támogatás.

E két tényező hatására a megrendelői szintek is jelentősen eltérnek egymástól. Ausztriában a döntően a vonáscentrumok határoznak a környezetükben szükséges – elsősorban – közúti közszolgáltatás kapacitásának nagyságáról és menetrendjéről. Ezzel szemben Magyarországon a döntést a központi adminisztráció hozza. Természetesen a magyar rendszer is igyekszik messzemenően feltárni az egyes szűkebb régiók szükségleteit és annak

megfelelően megrendelni a közszolgáltatási kapacitásokat és menetrendeket, de még sincs olyan közvetlen elszámoltatható kapcsolatban a döntéshozó a döntése által befolyásolt lakossággal, mint a szomszédos országban.

További alapvető szervezési különbség a két ország között, hogy Ausztriában a megrendelők és szolgáltatók szervezetileg is összetartozó egységet alkotnak a közlekedési szövetségekben. Ezzel szemben Magyarországon különálló jogi személyiségű szervezetek együttműködésére van szükség még akkor is, ha az állami intézményekkel szemben gyakorlatilag 100%-ban állami tulajdonú társaságok (mégpedig úgy, hogy esetükben a tulajdonosi jogokat a megrendelő minisztérium gyakorolja) állnak.

Alapvető eltérést tapasztalunk a két ország tarifa rendszerében még akkor is, ha a zóna tarifa rendszer mellett Ausztriában is megjelent a távolság alapú viteldíjszámítást előtérbe helyező hálózati bérlet is. A kedvezmények rendszerében ugyanakkor már sokkal kisebb eltéréseket tapasztalunk, bár éppen ez az a terület, amely – jellegénél fogva – a legérzékenyebb lehet a legkisebb módosításokra is.

A legkevesebb különbség a finanszírozás elveiben és rendjében tapasztalható. Nem utolsó sorban a mindkét országban egységesen kötelezően alkalmazandó 1370/2007 EK rendeletnek köszönhetően. Mindkét országban az utasoktól származó bevételeket ki kell egészíteni részben különböző szociális megfontolásokon alapuló költségvetési forrásokkal, részben pedig az ezek után is még fedezetlen, ámde indokolt költségeket és a társaságok fejlesztését biztosító iparági átlagos profittal a helyi és központi költségvetések terhére.

S végül, de nem utolsó sorban ejtsünk néhány szót már ehelyütt is a projekt szempontjából meghatározó kérdéskörrel, a közlekedési szövetségekről. Ezeknek Nyugat-Európában számos példája létezik, Ausztriában ezek képezik a közszolgáltatás szervezeti alapját. Ugyanakkor Magyarországon eddig csak a Budapesti Közlekedési Szövetség működött rövid ideig (2005-2011. között), ráadásul nem valósította meg a feladatát jelentő teljes integrációt.

A közlekedési közszolgáltatások összehangolása a szolgáltatási színvonal emelése, valamint az igények jobb kiszolgálása az ellátásért felelősök és a szolgáltatók közös feladata. Sajnos csak néhány helyi példát találhatunk arra, hogy bizonyos turisztikai, illetve munkába járási célú utazásokat a közforgalmú közlekedési eszközök felé tereljük (lásd a GYSEV-ÉNYKK példája később). Az összehangoláshoz ugyanakkor ennél mélyebb és többrétűbb együttműködésre lenne szükség.

A közlekedési adatközpont használata is csak részlegesen valósult meg. Az országos és regionális személyszállítási közszolgáltatások adatai befutnak az adatközpontba, de a helyi szolgáltatók esetében ez már nem jelenthető ki általánosan. Jövőbeni megoldandó feladat a helyi közforgalmú közlekedés adatainak importálása és kezelése is. Az adatközpont így tudná teljes mértékben támogatni a közlekedési szövetségek működését, illetve az egyes ellátásért felelősök / szolgáltatók együttműködését.

A személyszállítási közszolgáltatások menetrendi összehangolása évek óta működik, a harmadik előírásaként felsorolt egységes egyeztetési eljárás keretében. A közszolgáltatásért felelősök lehetőségeit tekintve időnként és helyenként nehéz megegyezésre jutni, mivel az országos és regionális szolgáltatásokért az állam, a helyi szolgáltatásokért pedig az illetékes önkormányzat költségvetése biztosítja a forrásokat.

Az egységes jegy- és bérletrendszer kialakítása országos szinten folyamatban van a Nemzeti Egységes Jegyrendszer Platform (NEJP) keretében. A tervek szerint az országos egységes rendszer, amely sajnos nem tartalmazza a helyi közlekedést, 2019 végére valósulhat meg. Időközben hazánk fővárosában már megkezdődött a budapesti helyi közlekedés elektronikus jegyrendszerének tesztelése. Ezt a rendszert az együttműködés megvalósítása érdekében integrálni szükséges majd az országos rendszerbe. Ugyanez igaz a vasúti személyszállítási közszolgáltató, a MÁV Start Zrt. elektronikus jegyrendszerére (JÉ) is.

A bevezetőben említett Budapesti Közlekedési Szövetség (BKSZ) nem valósított meg a fentiekhez hasonló integrációt. Egyik nagy hiányossága volt az elért eredményeknek, hogy a rendszer csak a főváros közigazgatási határán belül működött, az agglomerációt figyelmen kívül hagyta. A BKSZ eredetileg több ütemben tervezte megvalósítani a közforgalmú közlekedési integrációt:

- I ütem: Budapesti Egyesített Bérletek bevezetése
- II ütem: tarifaközösség létrehozása:
 - intelligens kártya alapú jegy- és bérletrendszer
 - ELEKTRA Budapest az ELEKTRA Hungaria keretszabályozás alapján
 - MÁV és VOLÁNBUSZ-ra is kiterjesztve
- III ütem: teljes közlekedési szövetség megalakítása
 - menetrend-harmonizáció
 - járat összehangolás
 - egységes utas tájékoztatás
 - intermodális csomópontok, P+R parkolók

Az elképzelések közül csak az első ütemet sikerült megvalósítani. Ezen kívül a BKSZ sikerének tudható be a budapesti elővárosi helyközi autóbusz hálózat számozásának kialakítása is, ami hozzájárult a teljes közforgalmú közlekedési hálózat integrált kezeléséhez. Mielőtt azonban a második ütem megvalósítása megkezdődött volna, 2011-ben a szövetséget megszüntették.

A GYSEV Zrt. működési területén van jelenleg olyan működő kooperáció, amelyben a közforgalmú autóbuszos és vasúti szolgáltatók együttműködési megállapodás keretében összehangolják szolgáltatásaikat. Ennek során a szolgáltatók kiemelt figyelmet fordítanak az utazási körülmények javítására, az átszállási kapcsolatok optimalizálására és az információ nyújtásra. A közös jegyértékesítés és utas tájékoztatás Körmenten már megvalósult. Püspökmolnári és Szombathely között pedig bevezették az autóbuszos és vasúti közlekedésre is feljogosító kombinált bérletet. A szolgáltatók a továbbiakban erősíteni kívánják együttműködésüket közös beszerzési lehetőségek feltérképezése, a menetrendek és vágányzárak egyeztetése, ügyfélkapcsolati pontok létrehozása, az utas tájékoztató rendszerek összehangolása, valamint új, kombinált utazási lehetőségeket biztosító termékek kidolgozása területén.

Az eddigi tapasztalatok alapján a szolgáltatásokat igénybe vevő lakosság körében népszerűek a kombinált bérletek, továbbá az összehangolt szolgáltatás következtében nőtt az utasok száma is.

A GYSEV-ÉNYKK együttműködési tapasztalatai így jó példát jelentenek a közlekedési szövetségek hazai szabályozásának kialakítása során. Mindemellett számos nyugati példa áll

rendelkezésre a közlekedési szövetségek működése és tapasztalatai terén (ezekről bővebben az I. részteljesítés során adtunk képet), amelyek felhasználásával a hazai jogszabályi környezet is kialakítható lenne.

A közlekedési szövetségek általában az ellátásért felelősök együttműködése keretében jönnek létre, azért hogy a megrendelt közforgalmú személyszállítási szolgáltatás az érintett lakosság számára a legkedvezőbb feltételeket nyújtsa. Hazánkban az ellátásért felelősök:

- országos és regionális szinten a közlekedésért felelős miniszter,
- helyi szinten a települési önkormányzat.

Meg kell jegyeznünk, hogy a Személyszállítási törvény 16. része a Közlekedésszervezőről alkalmazható lenne a közlekedési szövetségekre is. Ugyanis a közlekedésszervezőnek átadható feladatok tulajdonképpen a közforgalmú közlekedési szolgáltatások szervezését, szabályozását, megrendelését, összehangolását és ellenőrzését jelentik.

Amennyiben létrejönnének azok a jogi keretek, amelyek biztosítanák a közlekedésért felelős minisztérium és a helyi önkormányzatok együttműködését a közforgalmú közlekedés fenti feladatainak ellátása és feladataik összehangolása, valamint életszerű munkamegosztása tárgyában, a közlekedési szövetségek működése érdekében ez lehetne az első lépés. Mindaddig azonban maradnak az egyedi együttműködési megállapodások, amelyek az együttműködő felek, valamint a szabályozási rendszer lehetőségeitől teszik függővé az integráció szintjét.

A határon átmenő közforgalmú személyszállítás fejlesztését és integrációját írja elő az immár közel egy évtizedes 92/2009 (XI.18.) országgyűlési határozat, amelynek 1. f) és g) pontja a következőket tartalmazza a Kormány feladataként:

*„f) tegye meg a szükséges intézkedéseket a **menetrend szerinti tömegközlekedési járatok (autóbusz, vasút, vízi közlekedés) útvonalának meghosszabbítására a határ túloldalán fekvő, közvetlen közforgalmú hálózati csatlakozást biztosító településekig, illetve, ahol szükséges, kezdeményezze új járatok létesítését; készítsen megvalósítási tervet a kishatárforgalomban alkalmazandó, az egyes országok tarifa- és kedvezményrendszerével harmonizáló olyan új rendszerre, ami attraktívvá teszi a tömegközlekedést az egyénivel szemben. Ez ügyben kezdeményezzen tárgyalásokat a szomszédos országok illetékes közlekedési hatóságaival, vizsgálja meg a finanszírozás és utazásösztönzés lehetséges alternatíváit, valamint teremtsen elő a megvalósításhoz szükséges megfelelő jogszabályi hátteret;***

*g) **készítsen javaslatot a határon átnyúló utazásokat a jelenleginél nagyobb mértékben elősegítő vasúti tarifarendszerre, valamint a menetrendek határ menti igényeket az eddigieknél jobban figyelembe vevő ésszerűsítésére, és kezdeményezzen erről tárgyalásokat az érintett országok vasúttársaságaival;***

Mivel Magyarországon a határon átmenő regionális közlekedési közszolgáltatás megrendelője a közlekedésért felelős miniszter, a fenti feladatok végrehajtásában jelentős szerepet kell vállalnia.

Sajnos az idézett országgyűlési határozat óta eltelt időszakban *jelentős lépések nem történtek a határon átnyúló közlekedési közszolgáltatások integrációja* terén. Az egyetlen hazai város, amely határon átnyúló közlekedési szövetség keretein belül elérhető, Sopron, amely az osztrák VOR közlekedési szövetség egyik legkülső zónájának része, a bécsi központú rendszer keretein belül. De ez inkább a GYSEV Zrt. üzleti felépítésének és tulajdonosi körének, semmint a hazai szabályozási környezetnek köszönhető.

A fentiek alapján megállapítható, hogy regionális szinten, akár határon átnyúlóan is, közlekedési szövetségek létrehozásának és működtetésének jogszabályi akadályja nincs. Ugyanakkor részletes szabályozás, különösen a lehetséges finanszírozás részletei ismeretének hiányában, csak a nemzetközi tapasztalatokra hagyatkozva érdemes a működés szabályrendszerét meghatározni úgy, hogy az a hazai előírásokkal ne legyen ellentétes.

V. Határmenti vasútállomások területfejlesztési szempontú értékelése

A szakértői anyag részeként az első teljesítési határidőhöz (2017. november 30.) kapcsolódóan áttekintésre került egy „*Határmenti vasútállomások és megállóhelyek értékelése*” munkacímmel illetett előzetes scenárió-elemzési forgatókönyv, mely raszter alapú megközelítési módra alapozva kíséri meg a határtérség vasútállomásainak „súlyozását”.

A **raszteres megközelítés** alkalmazását több tényező is indokolja ezen feladat elvégzése során:

- A célterület – jelen esetben 1.000 * 1.000 m-es - rácshálózatát használva **jól vizsgálhatók azok a makroregionális különbségek**, melyek az előző szakértői teljesítés során is már kihangsúlyozásra kerültek – nevezetesen Seewinkel-Kapuvár-Mosonmagyaróvár; Sopron-Fertő-tó; Vas megye északi része – Burgenland; Vas megye déli része – Burgenland térségek eltérő közlekedés-földrajzi helyzetére.
- A raszteres megközelítés jól alkalmazható a **határon átnyúló elemzések** során, tekintettel arra, hogy a vizsgált terület körüli „pufferzóna” megfelelő lehatárolásával szélesebb kép nyerhető. A konkrét esetben ezt a pufferzónát kiterjesztettük az osztrák-magyar határtérséggel közvetlen szomszédos szlovák területek adataival, hiszen a Bécs-Pozsony-Győr/Sopron négyszög által érintett terület vizsgálata ezt mindenképp megköveteli.
- Előző pontban említett megközelítést csak erősíti a két szakértői anyag rész között eltelt időben, a 2017. decemberi menetrendváltással újra a személyforgalom előtt megnyitott **Rajka – Pozsony-Ligetfalu (Petrazalka) összeköttetés**, melynek adatait szintén beemeltük a modellbe.
- Kiemelten alkalmas továbbá a raszteres megközelítési mód alkalmazása esetünkben, tekintettel arra, hogy ez a megközelítés megfelelő alapot ad az országoként olykor meglehetősen eltérő adatállomány „kisimítására” – tekintettel arra, hogy a munka jelentős részét éppen ezen adattartalmak beszerzése, összehangolása és rendszerbe vitele öleli fel. Ezen munkarész elvégzése után ugyanakkor az adattartalmakkal már nem szükséges foglalkozni, s a megfelelő kérdések feltevésével eltérő megközelítésű válaszok nyerhetők a határmenti vizsgálathoz.

Az időközben lefolytatott szakértői egyeztetések során a következő **inputok** kerültek beépítésre a módszertant illetően:

- A részint hasonló alapokon jelenleg zajló **ÖBB potenciál vizsgálat** fontos tanulsága, hogy fix, statikus adatok (mint pl. kerékpártárolók száma és egyéb infrastrukturális jellemzők) beépítése kevésbé hoz megfelelő eredményt. Ezek vizsgálatára nem feltétlen a raszter alapú megközelítés a legmegfelelőbb ugyanis.

- Számos esetben hiányoznak, vagy nem teljes körűek olyan adatok, melyek szerepeltetése látszólag evidens lehetne – az **adattartalmak letisztázására**, fentebbiek szerint kiemelt figyelmet kell fordítani. Esetünkben ez még olyan, látszólag teljesen egyértelmű POI-adatállomány esetén, mint a vasútállomások, jelentős energiaráfordítást jelent.
- Ennek során hasznosnak bizonyult az olyan **szabad forrású adatok** felhasználása, mint amilyen pl. az Open Street Maps forrása – de ezek kritika nélküli alkalmazása nem vezet megfelelő eredményre, ld. előző pontban írtakat³⁶.

Fenti vizsgálati módszert alkalmazva, s ismerve a raszteres alapú megközelítés erősségeit, ugyanakkor számos, a határon átnyúló elemzés szempontjából érdeklődésre számot tartó megállapítás tehető. Ezek a megállapítások értelemszerűen nem önmagukért valók – funkciójuk sokkal inkább az, hogy beemelve azokat a szakmai köztudatba, további fejlesztési döntések megalapozásához szolgáltatassanak alapot.

V.1 A tartalmi vizsgálat közös ismérvei – az alaptérképek

A következőkben ismertetett „scenáriók” közös vonása az, hogy **az osztrák-magyar határtérség vasútállomásainak vizsgálatára** koncentrálnak annak érdekében, hogy azok különböző szempontú elemzése az adott vasútállomás „fontosságára” fókuszálva megtörténhessen. Ennek definíciója/kibontása minden esetben egyedileg történik meg - de értelmezésünk alapja az adott vasútállomást, mint POI-t tartalmazó cellából adott idő alatt elérhető (különböző ismérvek szerint tagolt) népesség nagysága. Hiszen értelemszerűen, minél nagyobb népesség, minél rövidebb idő alatt érhető el egy vasútállomásról, annak fontossága annál nagyobb.

A vizsgálatok tehát alapvetően a vasútállomásokra koncentrálnak, az alábbiak szerint:

- Megállóhelyek nem képezik tehát a vizsgálat tárgyát – figyelemmel ezek nagy számára, valamint döntő mértékben rurális elhelyezkedésükre.
- Bécs esetén a metróállomásokat is tartalmazzák a POI-k – a népesség erős koncentrációja folytán ezek kiszűrése nem jelentett volna érdemi változást.
- „GrenzBahn” névvel – és eltérő színkóddal feltüntetettünk továbbá négy, jelenleg nem üzemelő állomást (ill. megállóhelyet), mely a korábban vizsgálat alá vont Szombathely-Oberwart határon átnyúló vasúti összeköttetés mentén fekszik.

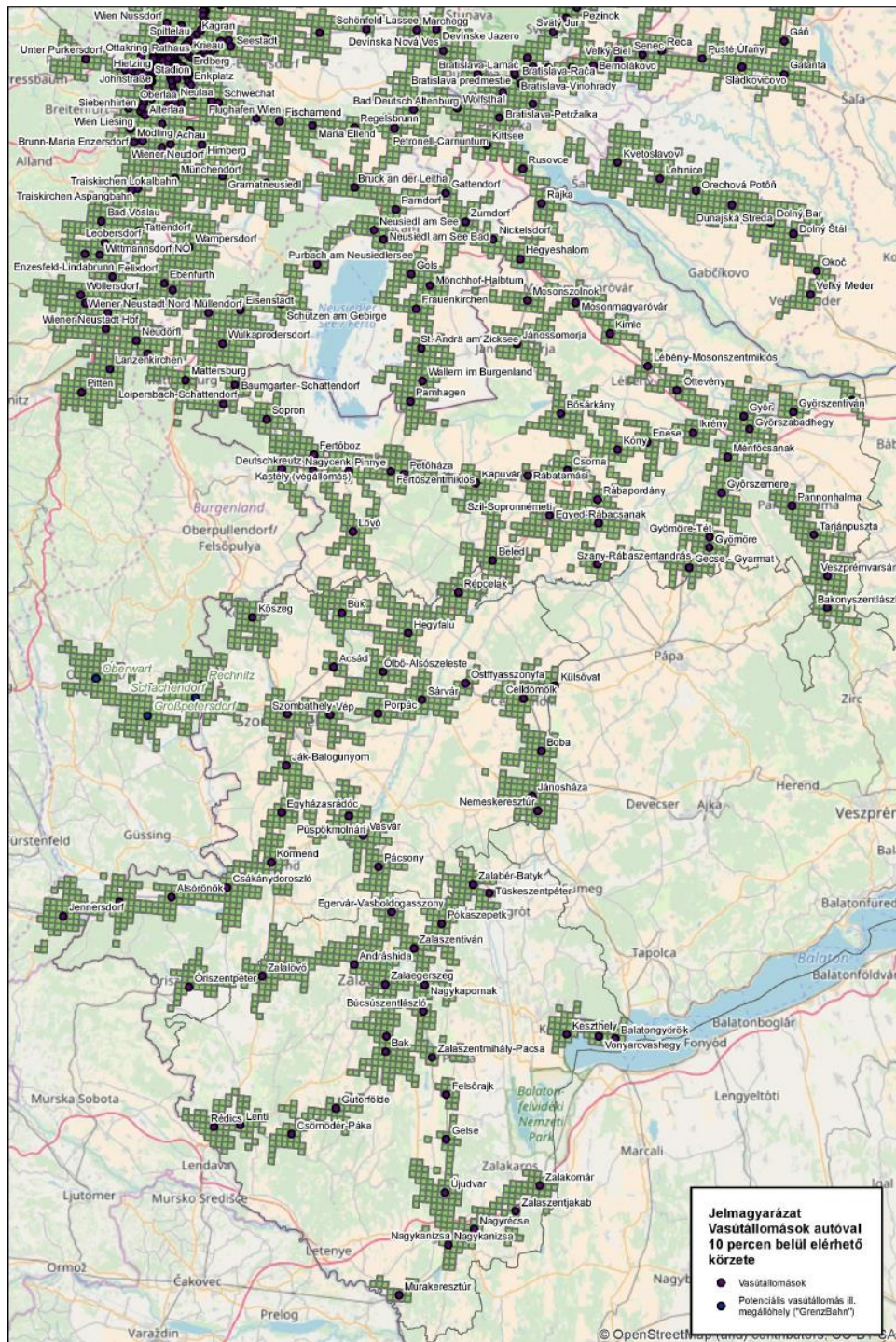
Az így előálló térképet – a **vasútállomások, mint POI-k** – feltüntetésével mutatja a következő alaptérkép (25. ábra):

³⁶ A közösségi alapú adatok között nem egy esetben vasútállomásként kerültek definiálásra ma már nem létező vasútvonalak korábbi állomásai, figyelemmel arra, hogy ezt a helyi közbeszéd még így jelöli. Hasonlóképp pontatlansághoz vezetett a köznyelvben olykor átfedésben használt megállóhely/vasútállomás elnevezés. Ezek tk. csak az egyes POI-k egyenkénti vizsgálatával szűrhetők ki a rendszerből.

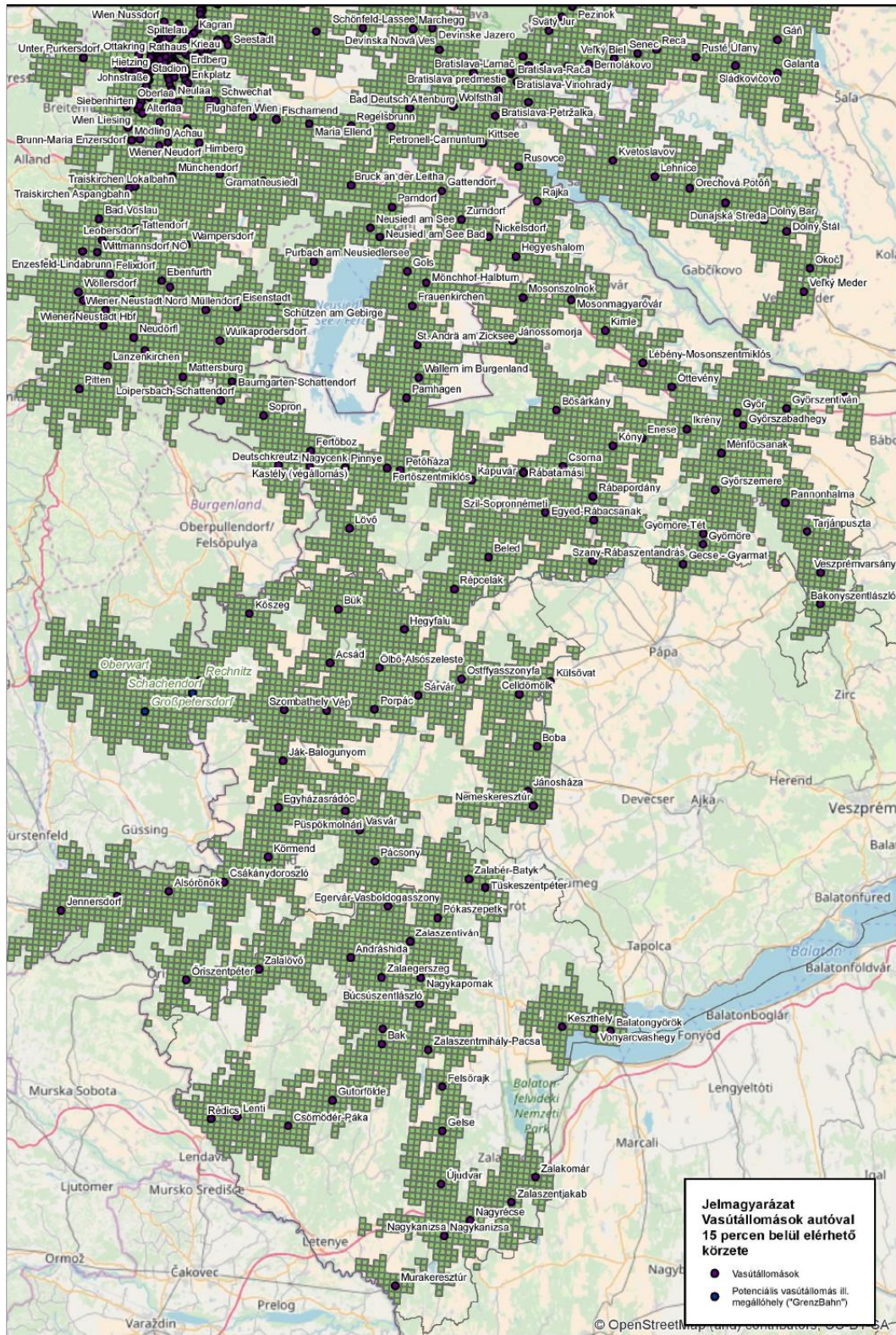


25. ábra: Vasútállomások a SMART-Pannonia projekt területén, Forrás: saját szerkesztés

Fenti vasútállomásokat, mint POI-kat tartalmazó alaptérkép kerül elemzésre az említett 1.000*1.000 m-es raszteres modellel – egyrészt vizsgálva azok **10 percen belüli elérhetőségét**, másrészt kiterjesztve ezt az időtartamot **15 percre**. Az így előálló alaptérképeket mutatja a következő két térkép (26. ábra és 27. ábra):



26. ábra: Vasútállomásokról szgk-val 10 perc alatt elérhető területek,
forrás: saját szerkesztés



27. ábra: Vasútállomásokról szgk-val 15 perc alatt elérhető területek, forrás: saját szerkesztés

Utóbbi térkép esetén világosan kirajzolódnak azok a **belső periferiák** is, melyek a vasútállomások elérhetőségét illetően fennállnak. Az általános utazói magatartást alapul véve ugyanis 15 perces személygépkocsival történő utazásnál többet – helyi hivatásforgalmat

alapul véve – már csak kevesen vállalnak be; azaz aki ezen „foltokon” belül élve személygépkocsit használ, az aligha fog egy vasúti átszállást is bevállalni, munkába járási céllal.

Ilyen belső perifériák:

- Dél- és Észak-Zala széles, aprófalvas területei;
- Közép- és Dél-Burgenland. (Figyelemmel arra, hogy a „GrenzBahn” alatt jelenleg jelölt állomások, ill. megállóhelyek csak tervezetet jelölnek.)
- Dél-kelet Vas.
- Szigetköz ill. Csallóköz vidéke.
- Seewinkel-Fertőzug-Répcse-sík egyes területei.

V.2 Az elérhető népesség nagysága

Fenti alaptérképek segítségével vizsgálatra került az **adott vasútállomás cellájából 10, ill. 15 percen belül elérhető népesség nagysága** (10. táblázat) – ahol értelemszerűen hangsúlyosabb szerepe van egy vasútállomásnak, amennyiben az elérhető népessége nagyobb. Az így kirajzolódó térkép megtekintése előtt érdemes az alábbi táblázat adatsorait is áttekinteni, mely számszerűleg – rangsor szerint rendezve - tartalmazza a legtipikusabb adatokat:

10. táblázat: Adott vasútállomásról személygépkocsival elérhető lakosság száma, 10 perces eljutási idő szerint rendezve; forrás: saját szerkesztés

Település	A 10 percen belül autóval elérhető népesség száma	A 15 percen belül autóval elérhető népesség száma
Pozsony-Ligetfalu (Petrzalka)	151 364	333 318
Győr	76 135	124 600
Szombathely	70 549	94 623
Sopron	50 192	64 311
Zalaegerszeg	42 069	65 275
Nagykanizsa	38 828	50 467
Keszthely	21 098	32 536
Eisenstadt	20 715	51 399
Mosonmagyaróvár	18 441	37 571
Sárvár	15 973	24 058
Kőszeg	15 169	19 567

Kapuvár	13 844	23 864
Mattersburg	13 384	30 395
Celldömölk	12 887	18 816
Körmend	11 882	19 596
Szentgotthárd	11 256	18 295
Csorna	10 893	21 915
Oberwart	10 307	26 636
Neusiedl am See	10 103	25 066
Zalaszentgrót	8 440	12 077
Lenti	8 306	13 826
Pinkafeld	7 442	20 096
Güssing	6 513	12 229
Tét	6 136	12 896
Oberpullendorf	6 001	15 262
Vasvár	5 897	11 358
Jennersdorf	5 440	12 841
Rajka	4 113	8 949

Fenti táblázat vasútállomásai között szerepelnek egyrészt az osztrák-magyar határtérség Operatív Programja által „**másodlagos csomópontként**” definiált városok: Mosonmagyaróvár, Sopron, Győr, Szombathely, Celldömölk, Körmend, Szentgotthárd, Vasvár, Nagykanizsa. Másrészt az ugyanitt **harmadlagos csomópontként** meghatározott települések: Neusiedl am See, Eisenstadt, Mattersburg, Oberpullendorf, Pinkafeld, Oberwart, Güssing, Jennersdorf, Csorna, Kapuvár, Tét, Kőszeg, Sárvár, Zalaszentgrót, Zalaegerszeg, Keszthely, Lenti.

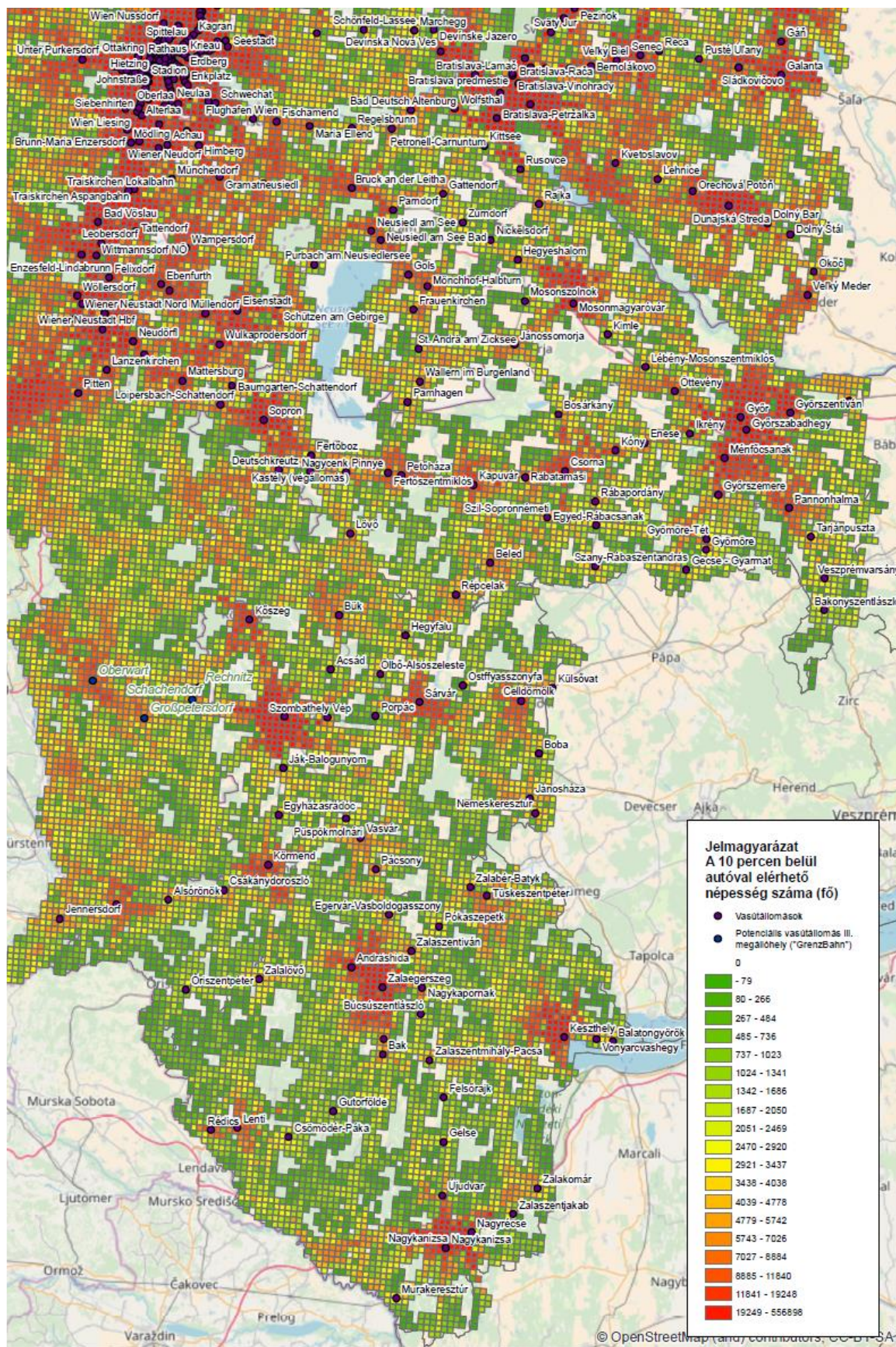
Kiegészítésre került továbbá a táblázat – a **Pozsony-Rajka** vonalnyitás apropóján – e két település adataival is; melyek épp fenti rangsor két végpontját alkotják. Pozsony, mint főváros kiugró értékei mellett a határtérség legfontosabb vasútállomásai értelemszerűen a megyeszékhelyeken található. Az ezeket követő két megyei jogú város és Keszthely után, a rangsor 8. helyén található meg az első osztrák város, a tartományi székhely Eisenstadt (Kismarton).

Az alábbiakban közölt térkép mutatja **az egyes vasútállomásokról kiindulva 10 percen belül (személygépkocsival) elérhető népesség számát**. A határtérség vonatkozásában – Bécs gravitációs ereje mellett – fontos kiemelni mindenekelőtt a Győr-Sopron vasútvonal

vasútállomásainak központi szerepét, beleértve **Sopron, mint „vasúti fordítókörring/Drehscheibe”** funkcióját, hiszen egy vasútállomás potenciálját nem csak a közelében elérhető népesség száma, de az onnan kiindulva elérhető desztinációk száma is alapvetően meghatározza. E tekintetben pedig kiemelten fontos szerepe van Sopronnak, ahonnan kiindulva három vasúti határátmenet is elérhető, biztosítva a közvetlen bécsi kapcsolatot is. Utóbbit tekintve Győr szerepe szintén hangsúlyos, akárcsak Mosonmagyaróváré és Hegyeshalomé, melyek a bécsi RailJet megállóhelyei is. Kisebb számban ugyan, de a Graz-Szentgotthárd-Szombathely-Csorna-Győr-Budapest IC révén a 21-es és 16-os vasútvonalon is rendelkezésre áll közvetlen osztrák vasúti összeköttetés. Utóbbi vonal tekintetében érdemes megjegyezni ezen állomások viszonylag periférikus jellegét is – az elérhető népesség száma a Porpác-Csorna tengelyen viszonylag alacsony.

Területfejlesztési szemmel nézve a térképi adatokat, az **agglomerálódó térségek** is jól ki-rajzolódnak; ilyen mindenekelőtt – Bécs mellett - Győr, Pozsony (beleértve a magyar oldalt is!) térsége, a Szombathely-Kőszeg tengely, valamint a Zalaegerszeg, Nagykanizsa, Keszthely – Balaton-part térségek (28. ábra).

Az alfejezet elején közölt táblázat rangsora annak második oszlopa, a 10 percen belül elérhető népesség nagysága szerint került rangsorba állításra. A kép részint módosul, ha **a vizsgálati időtartamot kitágítjuk 15 percre**. Ebben az esetben Zalaegerszeg már megelőzi Sopront, és Eisenstadt is két helyet ugrik előre, megelőzve Nagykanizsát, Mosonmagyaróvárt és Keszthelyt is (11. táblázat). Számos osztrák település is előrelép a rangsorban, így Mattersburg, Oberwart és Neusiedl am See – míg pl. Kőszeg jelentősen hátrébb sorolódik.

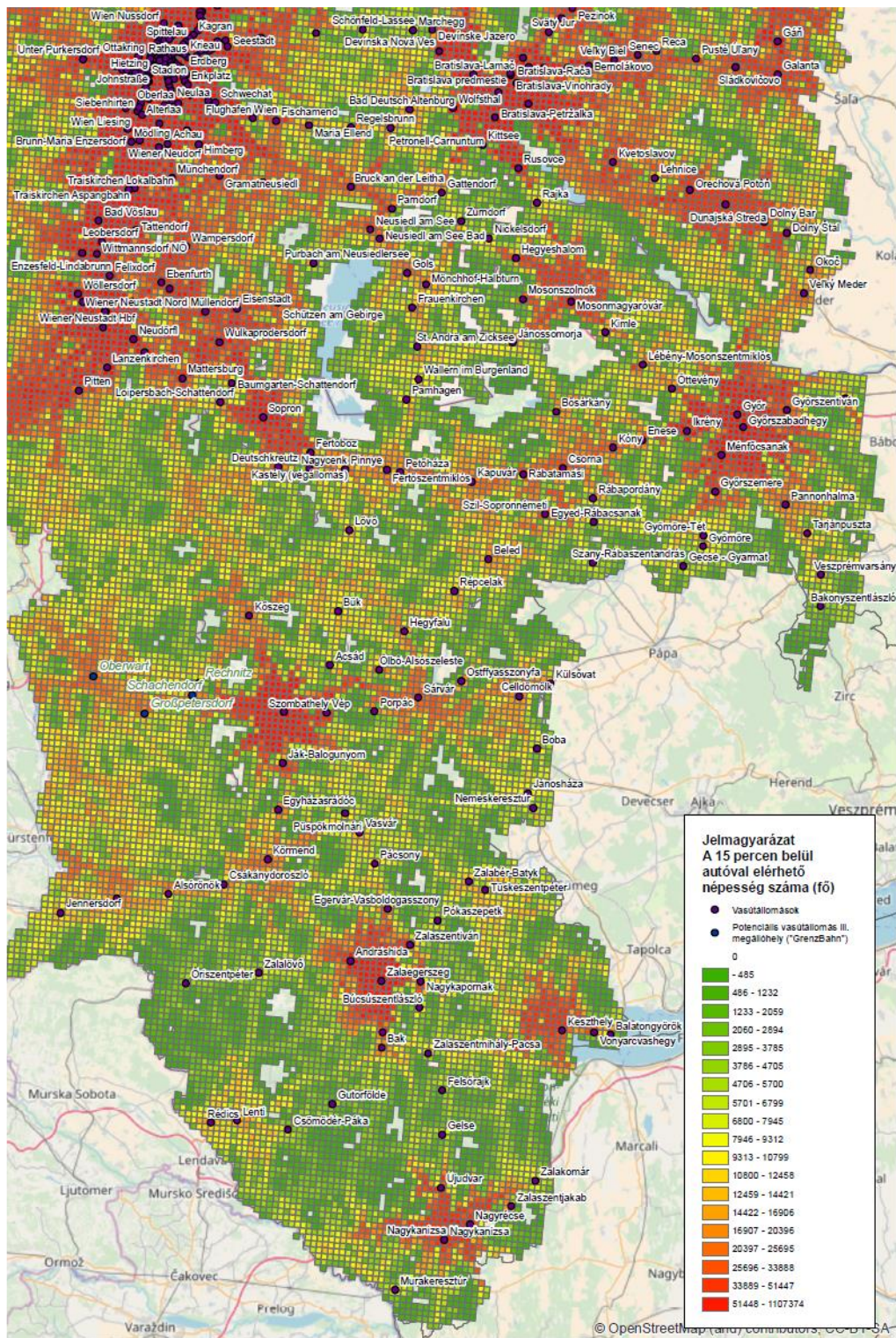


28. ábra: Adott vasútállomásról 10 perc alatt elérhető települések a SMART-Pannonia projekt területén, forrás: saját szerkesztés

11. táblázat: Adott vasútállomásról személygépkocsival elérhető lakosság száma, 15 perces eljutási idő szerint rendezve; forrás: saját szerkesztés

Település	A 10 percen belül autóval elérhető népesség száma	A 15 percen belül autóval elérhető népesség száma
Pozsony-Ligetfalu (Petrzalka)	151 364	333 318
Győr	76 135	124 600
Szombathely	70 549	94 623
Zalaegerszeg	42 069	65 275
Sopron	50 192	64 311
Eisenstadt	20 715	51 399
Nagykanizsa	38 828	50 467
Mosonmagyaróvár	18 441	37 571
Keszthely	21 098	32 536
Mattersburg	13 384	30 395
Oberwart	10 307	26 636
Neusiedl am See	10 103	25 066
Sárvár	15 973	24 058
Kapuvár	13 844	23 864
Csorna	10 893	21 915
Pinkafeld	7 442	20 096
Körmend	11 882	19 596
Kőszeg	15 169	19 567
Celldömölk	12 887	18 816
Szentgotthárd	11 256	18 295
Oberpullendorf	6 001	15 262
Lenti	8 306	13 826
Tét	6 136	12 896
Jennersdorf	5 440	12 841
Güssing	6 513	12 229
Zalaszentgrót	8 440	12 077
Vasvár	5 897	11 358

Az így kirajzolódó térkép pedig a következő képet mutatja:



29. ábra: Adott vasútállomásról 15 perc alatt elérhető települések a SMART-Pannonia projekt területén, forrás: saját szerkesztés

Fenti térkép kapcsán érdemes külön kitérni a korábban már említett „**GrenzBahn**” **szcenárióra**. A térképen ugyanis az eddig is meglévő szombathelyi agglomerálódó térség 15 perces elérhetőség mellett az előzőeknél is erősebb határon átnyúló jelleget mutat Oberwart térsége irányába. Itt helyezkednek el azok a potenciális vasúti megállóhelyek ill. állomások (Oberwart, Schachendorf, Großpetersdorf és Rechnitz), melyeken jelenleg értelemszerűen nincs forgalom, ugyanakkor egy potenciális vasútvonal-helyreállítás során – ennek lehetőségét vizsgálta a már említett GrenzBahn projekt – ezen állomások körüli népesség is bevonásra kerülne. Történne ráadásul mindez egy olyan határt metsző tengely mentén, mely merőleges a hagyományosan észak-déli irányba futó régiós útvonalakhoz (ld. Borostyánkőút ill. TEN-T) képest.

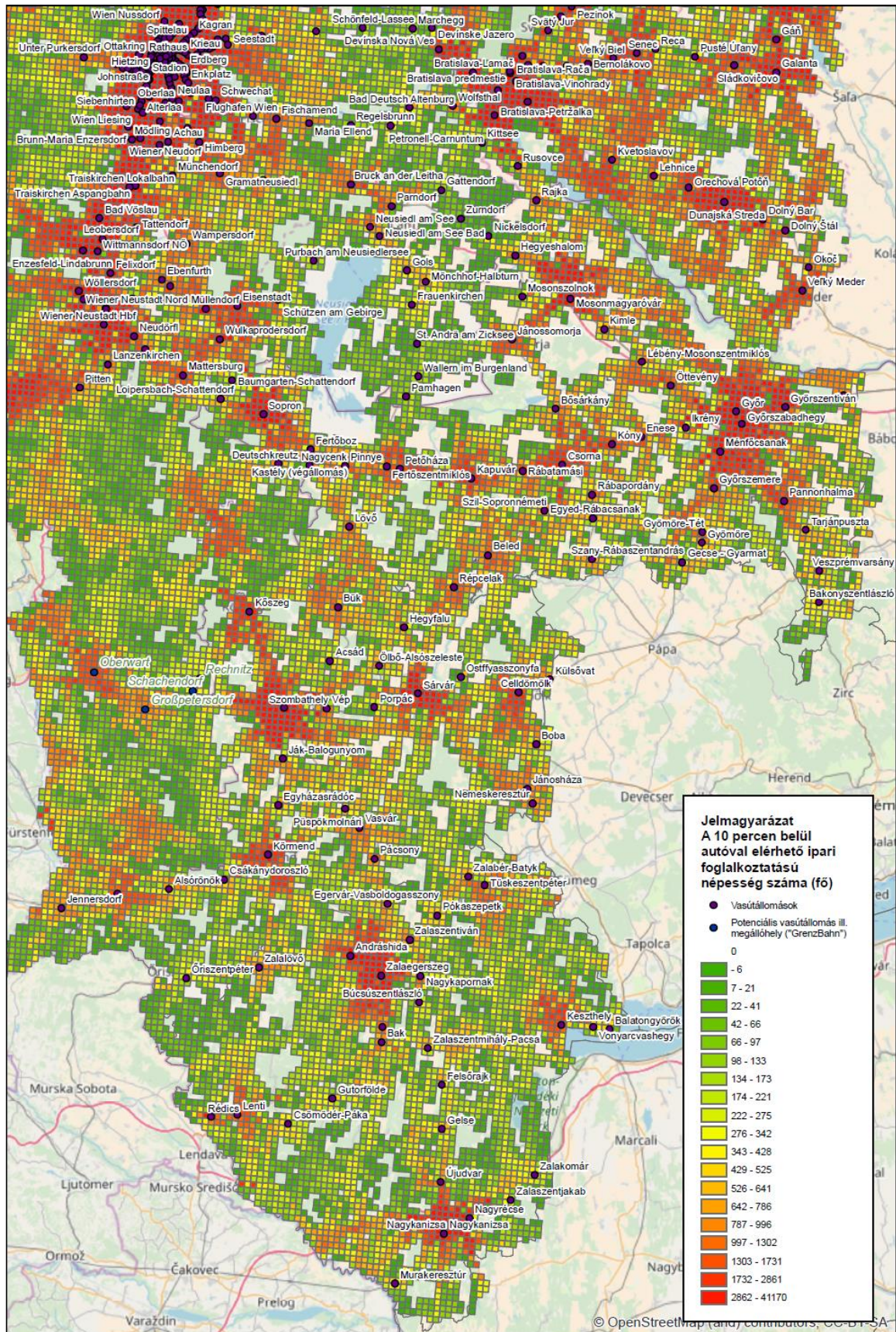
V.3 A népesség egyes elérhető csoportjainak nagysága

Területfejlesztési szempontból nézve számos olyan eset fordul elő, amikor kevésbé a népesség egészének elérhetősége esik legnagyobb súllyal latba – hanem sokkal inkább szükség van egyes – **adott ismerv szerint homogén – csoportok elérhetőségének vizsgálata**ra. Számos ilyen eset ismert, melyek pl. cégek telephely választási döntéseit befolyásolják, mint ahogy egyes intézmények (pl. öregek otthona) elhelyezését is befolyásol a népesség egyes csoportjainak (pl. öregek) elhelyezkedése.

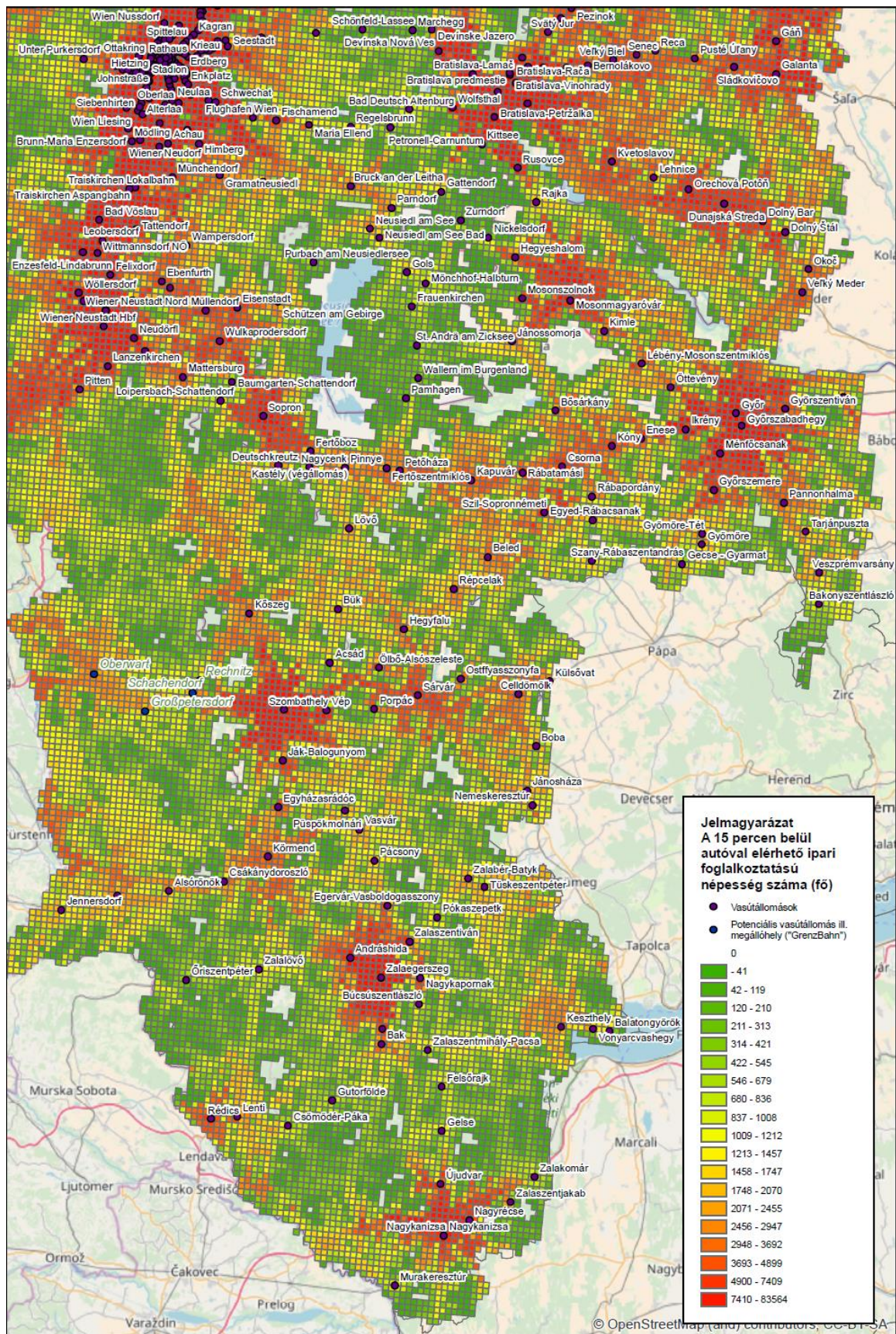
Ezen részfejezet keretében az elemzést ebbe az irányba tágítjuk tovább, hiszen az adott vasútállomások is vizsgálhatók fenti szempontok mentén.

Kézenfekvő példa az **iparban dolgozók** – egyben mint a vasúton ingázók tipikus célcsoportjának – vizsgálata; az ő 10, ill. 15 percen belül elérhető „tömegüket” mutatja a következő két térkép (30. ábra és 31. ábra):

Már a **határtérség két oldalának eltérő gazdasági-foglalkoztatási szerkezetére** is utal a következő két térkép, melyek a tercier foglalkoztatottak előzőekével megegyező adatsorát ábrázolja. Részletesebb megfigyelés során látható, hogy a „tercier foglalkoztatottak mezője” térbelileg valamivel kiterjedtebb, „sűrűbb” – legszembeötlőbb talán Bécs környéke, de Oberwart környéke, de magyar oldalon a Balaton-part színezése is ezt tanúsítja. A tercier szektor jelenléte mindenestre osztrák oldalon összességében hangsúlyosabb (32. ábra és 33. ábra).



30. ábra: Adott vasúttállomásról 10 perc alatt elérhető iparban dolgozók a SMART-Pannonia projekt területén, forrás: saját szerkesztés



31. ábra: Adott vasútállomásról 15 perc alatt elérhető iparban dolgozók a SMART-Pannonia projekt területén, forrás: saját szerkesztés

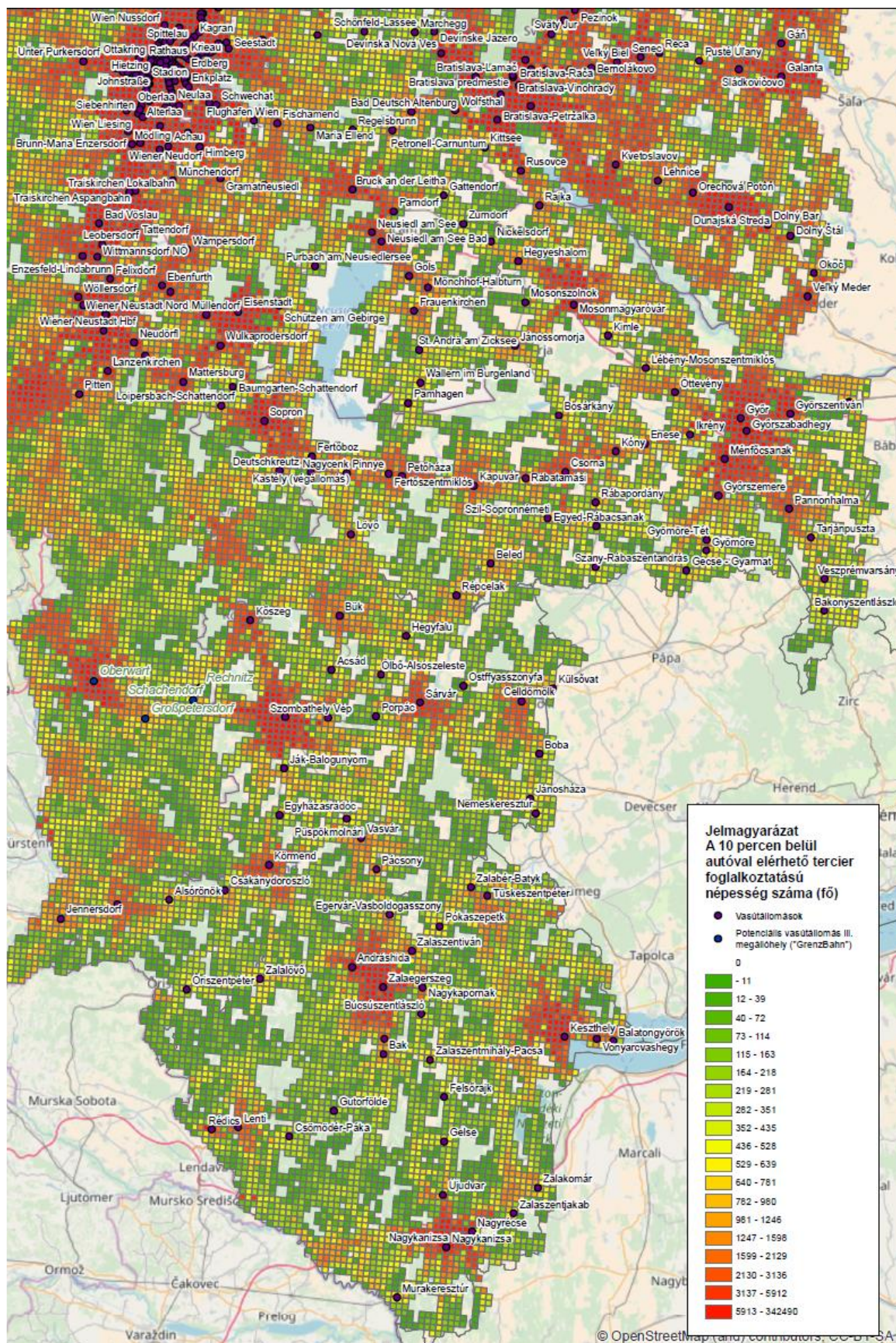
V.4 Összegzés – összetett scenáriók vizsgálata

Fentiek során tárgyalt módszertan keretei kifejezetten tágak – azaz számos olyan egyedi kérdésfeltevés lehetséges, melyekre születhet olyan adekvát válasz („scenárió”), melyek vizsgálata segíthet egy-egy területfejlesztési, gazdaságfejlesztési, közlekedésföldrajzi döntés meghozatalában.

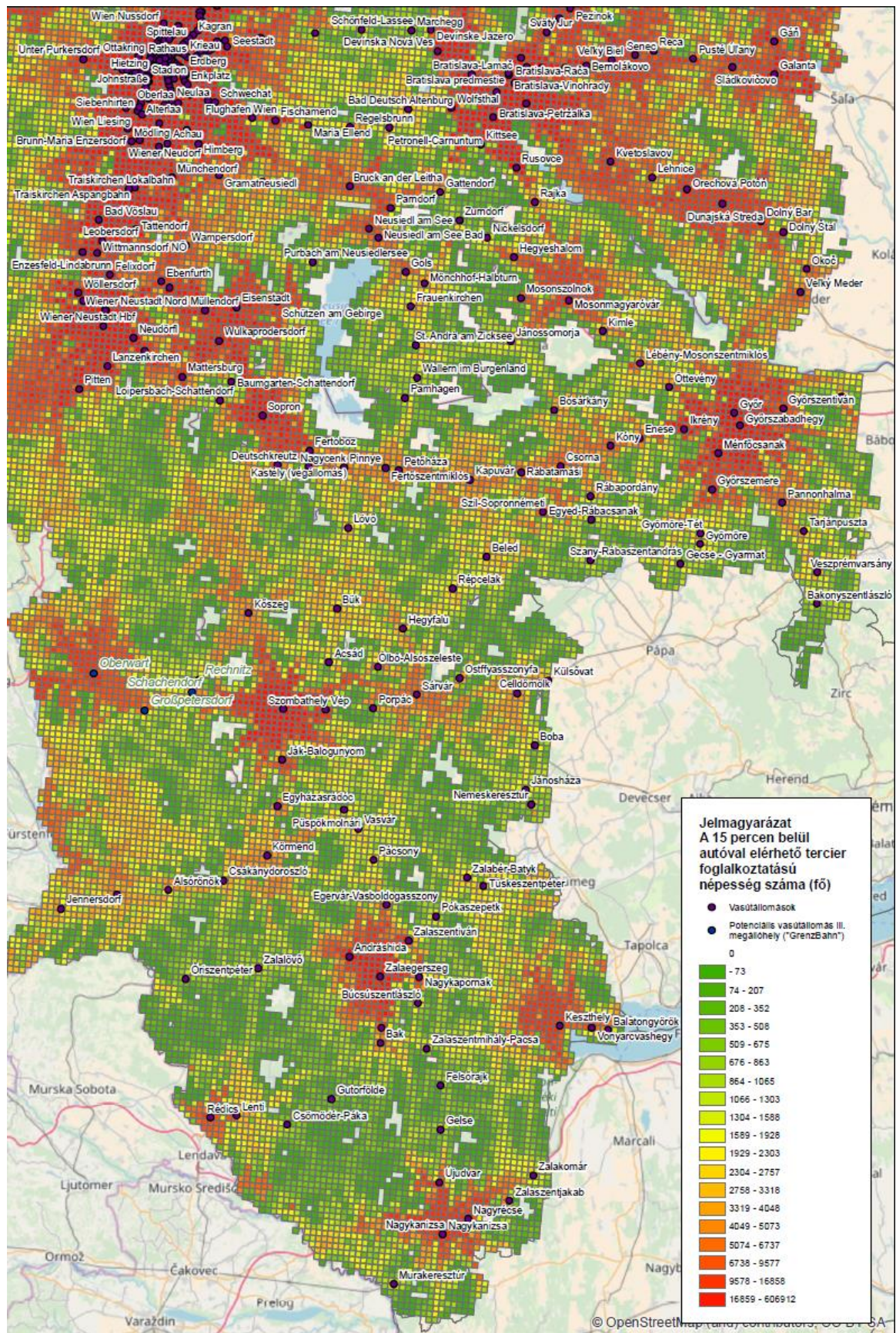
A raszteres alapú elemzések során ugyanis a raszter-szinten – az említett 1.000*1.000 méteres háló egyes celláihoz rendelt módon – meglévő adatokat szinte tetszés szerint kombinálva vizsgálhatunk meg scenáriókat, mindenkor a kérdésfeltevő, ill. a vizsgált régió igényeire szabottan.

Itt és most csak mintegy módszertani jelleggel mutatunk be utolsó térképünkön egy ilyen összetett scenáriót, tekintve, hogy meggyőződésünk, hogy ez az elemzési metódus kiemelten hasznos a Smart Pannonia (és az ahhoz hasonló) „határon átnyúló térben mozgó” projektek számára. Jelen térképekkel és elemzési módszer beemelásával fontos cél – összhangban a bevezetőben említettekkel is -, hogy olyan „tool”-t adjunk a partnerség kezébe, mellyel az a továbbiak során, hosszabb távon is élni tud.

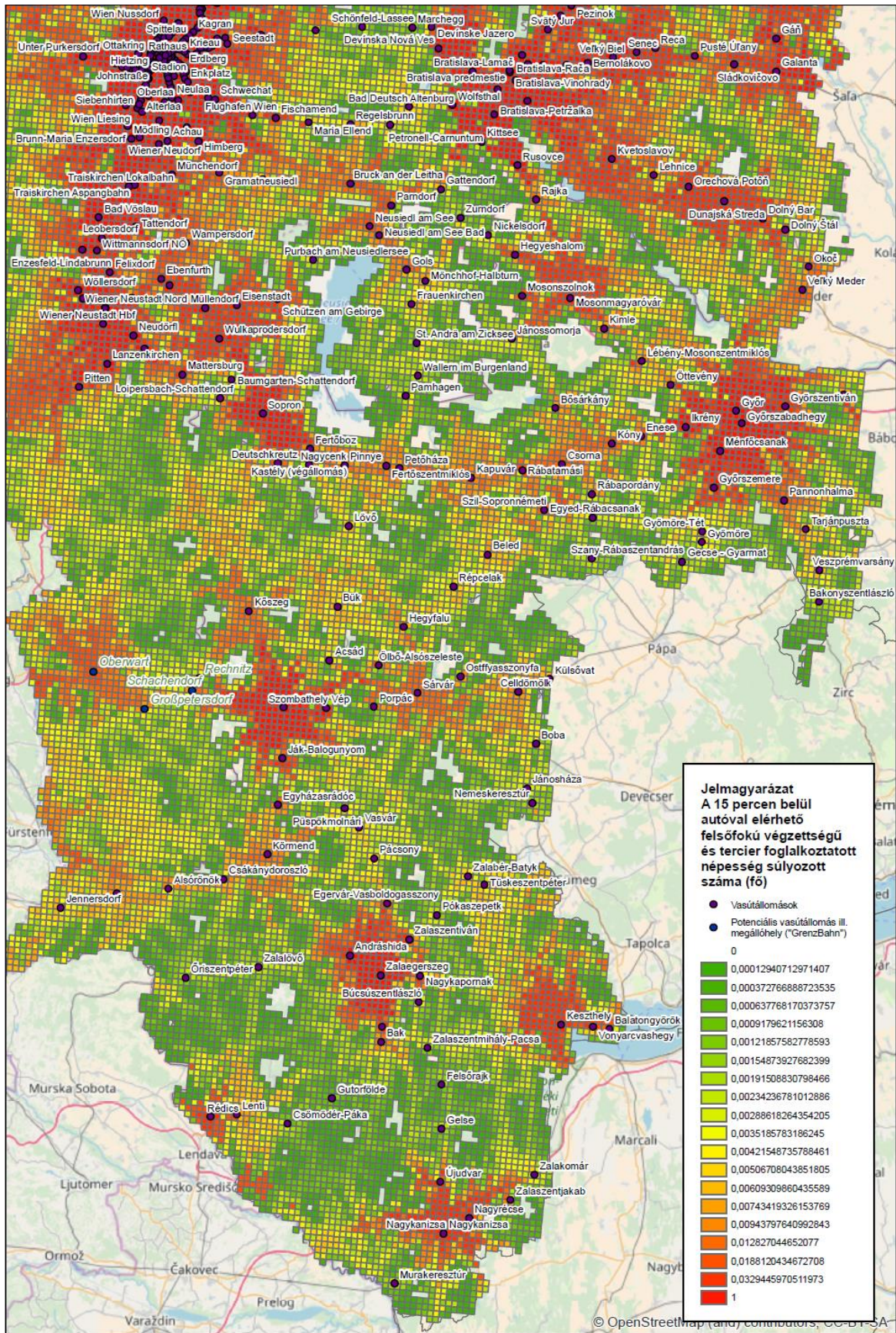
Utolsó térképünk 15 perces elérhetőséggel számolva a felsőfokú végzettségű ÉS tercier foglalkoztatottak súlyozott száma szerint mutatja be a vasútállomások „potenciálát” – szemléletes példát nyújtva az egyes adatok („indikátorok”) kombinálása(súlyozása) révén előállítható scenárióknak (34. ábra):



32. ábra: Adott vasútállomásról 10 perc alatt elérhető tertiér szektorban dolgozók a SMART-Pannonia projekt területén, forrás: saját szerkesztés



33. ábra: Adott vasútállomásról 15 perc alatt elérhető tercier szektorban dolgozók a SMART-Pannonia projekt területén, forrás: saját szerkesztés



34. ábra: Adott vasútállomásról 15 perc alatt elérhető felsőfokú végzettségű tercier szektorban dolgozók a SMART-Pannonia projekt területén, forrás: saját szerkesztés

VI. A feltárt eltérések felszámolását szolgáló lehetőségek és a közlekedési szövetség megalakításának alapjai

VI.1 A feltárt eltérések felszámolását szolgáló lehetőségek

Annak ellenére, hogy mindkét országban az 1370/2007 EK rendelet alapján szervezik és finanszírozzák a közforgalmú személyszállítási szolgáltatásokat, egyáltalán nem mondható, hogy minden elemében harmonizált lenne a két rendszer. A két országban hatályos jogszabályi környezet, a határ két oldalán tevékenykedő közforgalmú közlekedési szolgáltatást nyújtó vállalkozások jellemzői, a finanszírozási források, a közforgalmú közlekedés szerepe a helyközi utazásokban, a közlekedési hálózati adottságok stb. mind olyan tényezők, amelyek jelentős befolyással vannak egy határon átnyúló közlekedési szövetség, vagy legalábbis platform létrehozására és működtetésére.

Az eltérések jellege és mértéke miatt a változtatások sem hajthatók végre egyik napról a másikra, hiszen nem csak a jogi és finanszírozási feltételeket kell módosítani (miközben a jogszabályi változtatások sem hajthatók végre máról holnapra), de a szükséges műszaki, szervezési feladatok végrehajtásának is jelentős időigénye és nem utolsósorban beruházási vonzata van. Ráadásul – mivel jogszabályi változtatásokra van szükség mindkét országban – erős politikai akarat nélkül a módosításokat nem is lehet végrehajtani. A következőkben a változtatási igényeket vesszük sorra.

VI.1.1 Osztrák oldalon

Jelenleg Ausztriában több évtizedes hagyomány, bejáratott eljárások, mintegy két évtizede kialakított jogszabályi környezet alapján működnek a közlekedési szövetségek. Mivel magyar oldalon nem léteznek ilyenek, így nem is annyira az eltérések felszámolásáról beszélhetünk, sokkal inkább arról, hogy az osztrák rendszerben milyen változtatásokra lenne szükség annak érdekében, hogy működőképes határon átnyúló közlekedési szövetség jöjjön létre. A változtatásokra alapvetően azért van szükség, mert a mai formájában az osztrák szabályozás abból indul ki, hogy a közlekedési szövetség teljes egészében Ausztria területén működik, kizárólag osztrák résztvevőkkel és alapvetően az ausztriai utasok érdekében.

VI.1.1.1 Jogszabályi környezet

Ha célunk egy teljesen integrált magyar-osztrák közlekedési szövetség megteremtése, akkor az osztrák jogszabályokban azokat a pontokat kell megváltoztatni, amelyek – adott esetben – nem tennék lehetővé, hogy az adott rendelkezés hatályos legyen nem osztrák joghatóság alá tartozó szervezetekre is. A közlekedési szövetségnek ugyanis magyar jogi személyiségű társaságok is tagjai lennének. Ebben az esetben viszont nem lenne elegendő abból kiindulni, hogy az Ausztria területén szolgáltatást nyújtó gazdasági társaságra Ausztriában érvényesek az osztrák jogszabályok, hiszen tevékenységüknek van olyan része, amit nem Ausztriában végeznek. Mivel a megrendelők önkormányzatok, illetve a központi kormányzat mindkét oldalon, mindenképpen meg kell vizsgálni, hogy emiatt kell-e, és ha igen, akkor milyen tartalmú államközi megállapodást kell kötni a két ország között.

VI.1.1.2 Szolgáltatók köre

A megfelelő jogszabályi környezet változtatásának ki kellene terjednie nem csak a szolgáltatási szerződések kiírásának módjára, hanem a szerződések tartalmára is. A jelenlegi feltételek mellett például a magyar autóbuszos szolgáltatók nagyon távol állnak attól, hogy a hatályos osztrák előírásoknak megfeleljenek (legfeljebb tíz éves, alacsonypadlós, WIFI internet elérést biztosító járművek), így a kiterjesztett működési területen szolgáltatást nyújthassanak.

További kérdéseket vet fel az is, hogy Magyarországon 2019. végén lejárnak a jelenleg érvényes közszolgáltatási szerződések. Mivel egyelőre nem tudni még, hogy milyen feltételekkel fogják kiírni a következő időszakra vonatkozó közszolgáltatási szerződéseket, így azt sem lehet tudni, hogy egyáltalán kik lennének azok a magyarországi szolgáltatók, akik a jövőben ennek a közlekedési szövetségnek/platformnak a tagjai lennének. Így osztrák szabályozási oldalról is lehetővé kell tenni, hogy a ma még ismeretlen magyarországi szolgáltatók beléphessenek a közlekedési szövetségbe.

VI.1.1.3 Finanszírozás

Ausztriában is az 1370/2007 EK rendelet alapján finanszírozzák a közforgalmú személyszállítást. Amiatt azonban, hogy más szinten rendelik meg a szolgáltatást, ráadásul más szervezetek is érdekeltek a szolgáltatások megrendelésében, mint Magyarországon és a magyarországitól eltérő indokokkal és mértékben támogatnak egyes társadalmi csoportokat, mindenképpen vizsgálni kell, hogy a kedvezmények rendszere hogyan terjeszthető ki a létrejövő közlekedési szövetség/platform teljes működési területére. A kedvezmények rendszere vajon állampolgári, vagy egyéb alapon illeti-e meg ebben az esetben a két EU tagország lakosait? Az Európai Unióban elvileg pl. életkori alapon nem tehető különbség az egyes EU-s állampolgárok között. Ugyanakkor olyan különbség tehető, hogy az adott kedvezményt az egyik ország a saját területén nyújtja, de a másik nem. Ugyanez érvényes a diákokra, vagy a szociálisan rászorulóakra is.

VI.1.1.4 Tarifa rendszer

Mivel Magyarországon várhatóan a közeljövőben új, országosan egységes elektronikus jegyrendszert kívánnak bevezetni, az osztrák oldalon is ebből következően változtatásokra van szükség minimálisan a jegykiadásban. Ausztriában az alapvetően zónás rendszer mellett vannak vonali bérletek, míg Magyarországon a vonalra érvényes, de azon kvázi „zónás” rendszer működik egyelőre. Kérdés, hogy az új jegyrendszerrel együtt klasszikus zónás rendszert vezet-e be Magyarország, vagy – kihasználva az elektronikus jegyrendszer kínálta lehetőségeket – inkább áttér a tisztán távolság alapú tarifára. Mivel a két ország tarifa rendszere jelentősen eltér egymástól, ezért ha a közlekedési platform nem alakít közös tarifa rendszert, a kölcsönös jegykiadás és jegy elfogadás megköveteli, hogy osztrák oldalon is kibocsáthatók legyenek a közlekedési platform területén érvényes magyar elektronikus jegyek is.

Természetesen abban az esetben, ha tarifa közösség jön létre, akkor figyelembe kell venni osztrák oldalon a magyar országosan egységesen érvényes kedvezmény rendszert is. Ez mindenképpen érinti a diákokat, akik Ausztriában a VOR szolgáltatási területén a lakóhelyük

és az iskola/képzőhely között ingyen utazhatnak, s ehhez vásárolhatnak igen kedvezményesen a VOR területére érvényes bérletet, miközben Magyarországon a diákok 90%-os kedvezményrel utazhatnak bármelyik szolgáltató vonalain és járatain. De ugyanígy meg kell állapodni a 65 éven felüliek utazási kedvezményeiről és a szociálisan nehéz helyzetben lévők ausztriai támogatásának kiterjesztéséről a magyar oldalra.

VI.1.1.5 Szolgáltatások integráltsága

Osztrák oldalon a szolgáltatások integráltsága megfelelő ahhoz, hogy a határon átnyúló szolgáltatásokra is kiterjeszthető legyen. Ami megoldandó feladatként felmerülhet, az elsősorban a szolgáltatási terület kétnyelvűségéből adódik/adódhat. Meg kell oldani az utas tájékoztatásban a magyar és német nyelvű információ nyújtást minden médium esetében, beleértve a járműveken, állomásokon az utasokkal közvetlenül kapcsolatba kerülő személyzet körét is. A menetrendi összehangolásban alapvetően arra kell koncentrálni a változásokat, hogy a potenciális magyar utazóközönség igényeit minél jobban ki lehessen elégíteni. Ezt azonban részleteiben csak megfelelő és célirányos vizsgálatokkal lehet feltárni.

VI.1.2 Magyar oldalon

VI.1.2.1. Jogszabályi környezet³⁷

Az Országgyűlés 2012 áprilisában a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium előterjesztése alapján elfogadta a személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvényt (a továbbiakban: személyszállítási törvény), ami több lépcsőben, elsőként 2012. július 1-jén lépett hatályba. A jogszabály egységes dokumentumba foglalta a korábban külön-külön törvényekben szabályozott közforgalmú személyszállítással kapcsolatos követelményeket, átlátható és kiszámítható környezetet biztosít a szektor szereplői számára, elősegíti a közforgalmú közlekedés elsőbbségének érvényre jutását az egyéni közlekedési módokkal szemben, a közforgalmú közlekedési szolgáltató vállalatok versenyképességének erősítését.

A törvénytervezet benyújtásakor kedvező várakozások előzték meg a közlekedési szövetségek területén várható változásokat. A törvénytervezet javaslatai alapján a tanulmány a közlekedési szövetségek lehetséges feladatait is felsorolta, úgymint:

- az utas tájékoztatás,
- a menetrend megtartását kizáró, előre nem látható esemény esetére a menetrendi és utas tájékoztatási intézkedések rendjének meghatározása,
- jegy- és bérletértékesítés,
- jegy- és bérletellenőrzés,
- bevételek beszedése (ha a kijelölt jogszabály a bevételek beszedését is a közlekedésszervező, közlekedési szövetség feladatákként rögzíti, abban az esetben a feladat-ellátási szerződésben szükséges rögzíteni az áralkalmazási feltételeket).

³⁷ A fejezet részben a „Közlekedési szövetség létrehozásának előkészítése a Nyugat-Dunántúli Régióban” kutatási jelentés alapján készült; témaszám: 2121-011-2-2, KTI 2012. július

Mindezek fényében visszalépésként kell értékelnünk, hogy a 2012. április 23-án elfogadott és 2012. július 1-jén hatályba lépett jogszabályból a fentiek teljesen kimaradtak, a „közlekedési szövetség” még fogalomként sem jelenik meg a szövegben.

Gondolatiságában hasonló fogalomként jelenik meg az elfogadott törvény szövegében a „közlekedésszervező”. Ez az állami és/vagy önkormányzati szervezet bármelyik önkormányzattól lényegében átveheti a helyi közforgalmú közlekedés megrendelőjének intézményi és szabályozási feladatait (szolgáltató kiválasztása, közszolgáltatási szerződés megkötése, díjak megállapítása, menetrendi koncepció kialakítása, ellenőrzés, együttműködés stb.). Közlekedésszervezőt csak önkormányzat, esetleg önkormányzati társulás jelölhet ki a részletezett feladatok megállapodás szerinti körének (vagy egészének) ellátására.

Ezért tehát a jelenlegi jogszabályi környezetben nincs meghatározva a közlekedési szövetség fogalma, s a nemzetközi és hazai szakirodalom alapján körvonalazható „közlekedési szövetség” gondolatisága sem feleltethető meg a személyszállítási szolgáltatásokat szabályozó törvényben szereplő fogalmaknak. Értelmezésünk szerint a közlekedésszervező tevékenysége is csak bizonyos korlátokkal és kizárólag nagyvárosi (legfeljebb agglomerációs) területen viselheti magán a szövetségi jellegű együttműködés jegyeit.

A szolgáltatók által létrehozott közlekedési szövetség (vagy más jellegű együttműködés) szabályai egyáltalán nem szerepelnek a törvényben; erre vonatkozóan tehát más, általánosabb érvényű szabályokat (pl. a szerződéses kapcsolatokat általános szabályozó Polgári Törvénykönyv [2013. évi V. törvény, Ptk.]) kell alkalmazni. A továbbiakban úgy tekintjük, hogy ilyesfajta együttműködésre – ha nem is feltétlenül a szűk értelemben vett közlekedési szövetség (mint önálló szervezet) formájában – továbbra is lehetőség van.

Természetesen azon túl, hogy speciálisan közlekedési szövetség, vagy hasonló szervezet (pl. közlekedési platform) létrehozását nem szabályozza jogszabály, vannak egyéb rendelkezések, amelyek befolyásolják egy határon átnyúló közlekedési szövetség/platform létrehozása során figyelembe kell vennünk. Ezek a következők:

a) Az államháztartásról szóló 2011. évi CXCV. törvény

A törvény értelmében közfeladatok ellátása költségvetési szervek alapításával és működtetésével vagy az azok ellátásához szükséges pénzügyi fedezet részben vagy egészében az ebben a törvényben meghatározott eszközökkel biztosítható. A közfeladatok ellátásában államháztartáson kívüli szervezet jogszabályban meghatározott rendben működhet közre.

A közfeladatot meghatározó jogszabályban meg kell határozni a közfeladat ellátásának módját és egyidejűleg rendelkezni kell az annak ellátásához szükséges pénzügyi fedezet biztosításáról. Új közfeladat kizárólag az annak ellátásához megfelelő pénzügyi fedezet rendelkezésre állása esetén írható elő vagy vállalható. Ha a pénzügyi fedezet már nem áll rendelkezésre, intézkedni kell a pénzügyi fedezet biztosításáról vagy a közfeladat megszüntetéséről.

b) A helyi önkormányzatokról szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény

Az önkormányzati törvény jelentősége a közlekedési szövetségek (tarifaközösségek) szempontjából abban rejlik, hogy e jogszabály ruházza fel az ellátásért felelősség vállalásának lehetőségével a települési önkormányzatokat a helyi közforgalmú közlekedés biztosítására.

c) Az árak megállapításáról szóló 1990. évi LXXXVII. törvény

Amennyiben a tarifaközösségnek – akár a jelenlegi árhatósági rendszerbe beilleszthetően – ár megállapítási jogköre lesz, e rendelkezéseket összhangba kell hozni az ártörvénnyel. Nevezetesen azért van szükség e törvényi módosítására, hogy a tarifaközösségi díjak megállapításának joga tisztázott legyen.

d) Az 1370/2007 EK rendelet

A rendelet a közszolgáltatási szerződések megkötésének szabályait, a szolgáltatás teljesítése során a szolgáltatónak a bevételekkel nem fedezett indokolt költségei és az adott iparágban szokásos átlagos nyereség megtérítését írja elő, amit a közszolgáltatás megrendelőjének kell finanszírozni.

Egyéb kapcsolódó jogszabályok

e) A fogyasztói árkiegészítésről szóló 2003. évi LXXXVII. törvény

E törvény mellékletének módosítására azért van szükség, hogy a tarifaközösségben megjelenő kedvezményes jegyek, bérletek eltérő árkiegészítését kezelni lehessen.

f) A közforgalmú személyszállítási utazási kedvezményekről szóló 85/2007. (IV.25.) Kormányrendelet

A Kormányrendelet a belföldi utazások esetében nyújtandó kedvezményeket tartalmazza, a határt átlépő utazásokra nem terjed ki. Tisztázni kell, hogy a határon átnyúló közszolgáltatások esetében hogyan kell eljárni. Ezen túl a rendeletben meghatározott utazási kedvezmények igénybevételére jogosultak köre, és a kedvezmény mértéke eltérő a helyközi és a helyi közlekedés területén, illetve a magyar és nem magyar állampolgárok által igénybe vehető kedvezmények köre is eltérő, vagy legalábbis nem egyértelműen meghatározott. A rendelet értelmében jegyes utazásokra kizárólag a helyközi közlekedésben van kedvezmény a helyiben nincs, míg a bérletes utazások esetében eltérő mértékű. A hatályos jogszabály értelmében a tarifaközösségen belüli egységes (helyi- és helyközi közlekedésben egyaránt használható) kedvezményes jegy- és bérletrendszer nem lehet alkalmazni. Egy esetet kivéve, ha üzletpolitikai kedvezményt alkalmaz a tarifaközösség, amely azonban kizárja a fogyasztói árkiegészítés igénybevételi lehetőségét.

g) A Kormány 39/2010. (II.26.) Korm. rendelete a munkába járással kapcsolatos utazási költségtérítésről

A munkáltató megtéríti a helyközi közforgalmú közlekedésben (vasút 2. osztály, helyközi, elővárosi autóbusz, HÉV, hajó, komp rév) a napi munkába járással kapcsolatosan vásárolt menetjegy, bérlet árának legalább 86%-át, elszámolás ellenében. Helyi közforgalmú közlekedésre a költségtérítés csak abban az esetben érvényes, ha a helyi utazás átutazás céljából történik. Szintén módosítást igényel a rendelet, amennyiben határon átnyúló autóbuszos utazásról van szó, a vasút már ma is szerepel a rendeletben.

h) A belföldi menetrend szerinti személyszállítás ingyenes utazásai után járó fogyasztói árkiegészítés megállapításáról szóló 31/2007. (III. 13.) GKM rendelet.

VI.1.2.2 Szolgáltatók köre

Magyar oldalon egyelőre megválaszolhatatlan, hogy kik lennének egy létrejövő közlekedési szövetség/platform tagjai szolgáltatói oldalról. A GYSEV adott, azonban egyelőre még az sem ismert, hogy milyen feltételekkel fogják kiírni a szolgáltatási szerződéseket a közúti személyszállítási szolgáltatásokra. Ebből adódóan az sem ismert, hogy kik lehetnek 2020-tól³⁸ a piac szereplői, a potenciális közlekedési szövetség/platform tagjai. Amennyiben megvan a megfelelő politikai akarat, abban az esetben akár a szolgáltatás elnyerésének feltétele is lehet az, hogy a szolgáltatónak vállalnia kell a közlekedési szövetség/platform tagságot.

VI.1.2.3 Szövetség működési területének lehatárolása

Speciálisan magyarországi probléma, hogy az ÉNYKK szolgáltatási területe magába foglalja Veszprém megyét is. Ugyanakkor az az EU program, amelynek keretében létrejönne a közlekedési szövetség/platform, nem preferálja a Veszprém megyét is tartalmazó Közép-Dunántúli statisztikai tervezési régiót.

VI.1.2.4 Finanszírozás

A finanszírozás kérdése a legkevésbé problémás terület. Alapvetően ugyanazok a közszolgáltatás finanszírozásának előírásai mindkét országban, nevezetesen a már említett 1370/2007 EK rendelet. Azonban a részletekben számos probléma vár megoldásra úgy, ahogyan azt a magyar jogszabályi környezet bemutatása során jeleztük. Elsősorban a kedvezmények rendszere, a bérletek fajtái és természetesen maga a tarifarendszer terén. Jelenleg a magyar helyközi közforgalmú közlekedési szolgáltatásban a közúti közlekedés esetében mintegy fele-fele arányban finanszírozzák az utasok és a központi költségvetés a költségeket. A vasúti közlekedésben a központi költségvetésből finanszírozott hányad jóval magasabb, a közúti közlekedésre jutó kiadásoknak mintegy négyszeresét fizeti az adófizetői közösség. Meg kell azonban jegyezni, hogy a közúti közforgalmú személyszállítás állami finanszírozási hányada nem tartalmazza a „pálya” (azaz a közút hálózat) beruházási, üzemeltetési és fenntartási költségeit.

A helyi közlekedés finanszírozása jelenleg egyedi megállapodásokon alapul, amennyiben a helyközi közlekedési szolgáltató helyi közlekedési szolgáltatást is nyújt helyközi járataival. Mindenképpen meg kell oldani, hogy a létrejövő közlekedési szövetség/platform szolgáltatói egységes feltételek mellett nyújtsák adott esetben helyi személyszállítási szolgáltatásaikat, beleértve a finanszírozást is.

VI.1.2.5 Tarifa rendszer

A tarifák esetében a helyközi közlekedés természetesen egységesek a közlekedési szövetség/platform teljes területén. Ehhez azonban össze kell hangolni a két országban alkalmazott tarifát úgy, ahogyan azt az osztrák oldal esetében ismertettük. Amint azt említettük,

³⁸ A Volánok lejárt szerződéseit 2021. dec. 31.-ig szolgáltató kijelölési joggal a megrendelő magyar állam meghosszabbította

ebben jelenleg az okozza a legnagyobb bizonytalanságot, hogy egyelőre nem ismert, hogy a bevezetni tervezett országosan egységes elektronikus jegyrendszer hogyan fog működni, milyen tarifát fognak kialakítani és ez mennyiben illeszthető az osztrák rendszerhez. Amint azt már említettük, a tarifák egységesítése esetén is kérdés, hogy miként vehetők figyelembe az osztrák kedvezmények a magyar oldalon (s persze viszont...), illetve a magyar elektronikus jegyrendszert miként lehetne osztrák oldalon alkalmazni. (Az adott esetben az emiatt szükséges speciális megoldások – pl. megfelelő információtartalommal ellátott nyomtatott jegyek, illetve bérletek előállítására – költségeit hogyan számolják el egymás között a szövetség részesei.)

VI.1.2.6 Szolgáltatások integráltsága

A szolgáltatások egyelőre nem teljesen integráltak még az egyébként egy fajta együttműködést kialakított GYSEV és a Volánbusz esetében sem. A megalakítandó közlekedési szövetség/platform keretében tehát mindenképpen előre kell lépni a menetrendek összehangoltsága terén, hiszen a jelenlegi ellátási területen kívül még legalább Burgenland érintett részein figyelembe kell venni az autóbusz vonalak menetrendjét, illetve illeszkedni kell a napjainkban már a '20-as évek közepéig elfogadott vasúti menetrendeket. Az utas tájékoztatásban a hálózat egészére kiterjedő valósidejű tájékoztatás bevezetésére kellene törekedni, beleértve a mindenhol kétnyelvű információ szolgáltatást is. S végül, de nem utolsó sorban a közös marketing területén is van tere az előrelépésnek még akkor is, ha már ma is ismertek különböző speciális, utas vonzó kedvezmények, elsősorban az individuális közlekedési módokról a közforgalmú közlekedésre váltás érdekében.

VI.1.3 A két oldalon alkalmazható intézkedések harmonizálási lehetőségei

Az előzőekben már kitekintést adtunk azokra a területekre, amelyeken a két országban változtatásokra van szükség annak érdekében, hogy működőképes határon átnyúló közlekedési szövetség/platform jöhessen létre. A következőkben ezek közül emeljük ki a leglényegesebb megállapításokat.

VI.1.3.1 Jogi környezet

Mivel a szereplők köre nem csak vállalkozásokat ölel fel, annak érdekében, hogy az együttműködés megfelelően megalapozott legyen, szükség lenne egy vonatkozó nemzetközi szerződés kidolgozására és megkötésére. Ebben alapvetően azt kell szabályozni, hogy az egyes megrendelői pozícióban lévő állami szereplők, milyen jogokkal és kötelezettségekkel rendelkeznek a közlekedési szövetséggel kapcsolatban. Tulajdonképpen azokat a kérdéseket rendezné, mint amiket a piaci szereplők is rendeznek egymás közötti kapcsolataikban.

Mivel egy-egy államközi szerződés hatályba léptetése általában hosszabb folyamat, mint két vállalat közötti szerződések létrejötte, átmeneti megoldásként az is elképzelhető, hogy addig az illetékes szervezetek kölcsönösen megrendelik a másik ország szolgáltatójától a határig terjedő szolgáltatást a saját országukban. Ezek a közszolgáltatási szerződések az adott ország joga és feltételei szerint jönnének létre. Ebben az esetben a közlekedési szövetség/platform csak egy későbbi időpontban jönne létre, addig is az érdekelt közlekedési szolgáltatók köthetnek megfelelő tartalmú együttműködési szerződéseket.

VI.1.3.2 Szolgáltatók köre

A szolgáltatók köre osztrák oldalról adott, a jelenlegi VOR szolgáltatók. Magyar oldalról a GYSEV részvétele egyértelmű, s célszerű a Volánbusz bevonása is függetlenül attól, hogy a szövetség/platform együttműködésében részt vesznek-e Veszprém megyei vonalai, illetve járatai. A MÁV részvétele is megfontolandó, hiszen vonalai, járatai szintén érintik nem csak Veszprém megyét, de a teljes Nyugat-magyarországi statisztikai tervezési régiót.

Természetesen a közlekedési szövetség/platform területén kiírt, kiírandó felhívásokra olyan szolgáltatók jelentkezhetnének, amelyek vállalják, hogy adott esetben a másik országba átnyúló vonalon kell szolgáltatást nyújtani, adott esetben némileg eltérő feltételek mellett. A meghirdetett közszolgáltatásokat viszont a szövetségben/platformban résztvevő megrendelőknek harmonizáltan kell kiírniuk ahhoz, hogy a szolgáltatók annak alapján (nem csak menetrendjében!) harmonizált szolgáltatásokat nyújthassanak.

VI.1.3.3 Tarifa rendszer

A közlekedési szövetség/platform tarifa rendszere a legnehezebben megoldható kérdés. Magyar oldalon a bevezetendő országosan egységes elektronikus jegyrendszer lehet zónás és távolság alapú, de akár a jelenlegi vegyes rendszer is. Abban az esetben, ha ez a kérdés eldőlt, lehet vizsgálni, hogy miként harmonizálható a két rendszer. A legegyszerűbben akkor oldható meg, ha hazánk is zónás tarifarendszert vezet be, hiszen ebben az esetben „csak” a tarifánkénti menetdíj megállapítása kérdés.

Ugyanakkor megoldandó probléma a nagyon eltérő kedvezmény- és bérletrendszer. A harmonizálás elvileg legegyszerűbb módja az, ha a jelenleg az egyes szolgáltatók szolgáltatási területén nyújtott kedvezményeket, illetve kínált bérleteket elérhetővé teszik a közlekedési szövetség/platform teljes területén azzal, hogy érvényessége csak a jelenlegi érvényesség földrajzi határain belüli területre terjed ki. Ellenkező esetben ugyanis legalább az egyik országban számos jogszabályt kellene módosítani. A kedvezmények nemcsak az adott földrajzi területen „honos” járműveken lennének igénybe vehetők, hanem a közlekedési szövetség/platform szolgáltatóinak minden járatán. S természetesen a szolgáltatók is jogosultak lennének a vonatkozó – nem üzletpolitikai – kedvezmények finanszírozására az illetékes megrendelők részéről.

VI.1.3.4 Összehangolt szolgáltatás

A szolgáltatás megrendelésének országos és helyi szinten elvileg a teljes területre ki kell terjednie. Amennyiben a közlekedési szövetség/platform magyar oldalról csak a GYSEV részvételével jön létre, adott, hogy az együttműködés csak a vasúti szolgáltatásokra és a Nyugat-magyarországi statisztikai tervezési régió egy meghatározott, szűkebb területére terjed ki. A menetrendi összehangolás is sokkal könnyebb ebben az esetben, az utas tájékoztatásról, marketingről stb. már nem is beszélve.

Abban az esetben azonban, ha a Volánbusz és esetleg a MÁV is részese lenne a szövetségnek/platformnak, az összehangolás sokkal nagyobb feladatot jelent. Ennek legfontosabb eleme az integrált utas tájékoztatási rendszer kiépítése és működtetése lenne. Az összehangolt menetrend ugyanis ehhez képest „csak” technikai kérdés, bár az érintett önkormányzatokkal történő egyeztetés, a legnagyobb hivatásforgalmi utas csoportok egy

részének „átcsábítása” az individuális közlekedési módokról a közforgalmú közlekedési járatokra szintén komoly feladatot jelent. Ez utóbbihoz járulhat hozzá a közös marketing stratégia és annak alapján az akciók kidolgozása és végrehajtása. Ez utóbbinak a gerincét képezhetik pl. a reklámkampányok, a kombinált üzletpolitikai kedvezmények, mint a turizmust segítő akciók, kiterjesztése a teljes funkcionális régióra.

VI.2 Közlekedési szövetség (KSZ) megalakításának alapjai

VI.2.1 Európai jó gyakorlatok elemző bemutatása és következtetések a lehetséges SMART Pannónia területen létrehozandó közlekedési platformra

Európában az elmúlt néhány évtized során számos közlekedési társulás, szövetség alakult meg különféle szervezeti formákban, azonban létrejöttükben, majd fejlődésükben mindegyikük esetében az alábbi szempontok meghatározóak voltak:

- kialakulásuk időpontja (a 60-as évek végétől napjainkig) összeköthető a motorizációnak azzal a fejlettségi szintjével, amikor az már kezd a társadalom számára zavaró lenni (forgalmi torlódások, környezetszennyezés, stb.),
- létrehozásukat mindenütt politikai döntés előzte meg,
- kialakulásuk általában több lépcsőben történt,
- önfejlesztő képességük következtében egyre jobban eléri az infrastruktúra, a járműpark, a tarifa- és viteldíjrendszer stb. folyamatos korszerűsítését,
- működésükkel a közforgalmú közlekedés a használók számára alágazatoktól és üzemeltetőktől függetlenül egységes rendszerként jelenik meg, és egy valóban vonzó alternatívát jelent az autóhasználattal szemben.

A SMART Pannónia projekt keretében már bemutattuk az osztrák, a német, a svájci, az olaszországi és a spanyolországi közlekedési szövetségek általános jellemzőit és sajátosságait. A jó gyakorlatok elemző bemutatását megelőzően célszerű még a műszakilag is egységes és korszerű megoldást kínáló holland rendszerről is ismertetést adni.

VI.2.1.1 *Hollandia*

Hollandiában egységes, minden szolgáltatóra kiterjedő elektronikus jegyrendszert működtet a Trans Link System (a továbbiakban: TLS). Ezt természetesen csak egy országos lefedettségű közlekedési szövetség megalakításával lehetett biztosítani. A vállalatot az öt legjelentősebb szolgáltató (a Holland Vasutak, a legnagyobb buszos szolgáltató, a Connexion, valamint a három legnagyobb város – Amsterdam, Rotterdam és Hága – helyi közlekedési vállalata) és a szolgáltatásokat megrendelő tartományok alapították. Természetesen a liberalizált holland közforgalmú közlekedési piacon ennél több vállalat nyújtja a szolgáltatásokat, amelyek igénybe veszik a TLS szolgáltatásait. A cég nonprofit alapon működik, amibe beleértendő az is, hogy a társaság felel az OV-chipkártya (hollandul: *openbaar vervoer chipkaart*) rendszer önálló, a berendezések megfelelő működését is magába foglaló üzemeltetéséért.

Az egységes elektronikus jegyrendszer alapja természetesen a helyi és helyközi közforgalmú közlekedési szolgáltatók, illetve a megrendelők együttműködése az összehangolt vonalak, tarifák, menetrendek és utas tájékoztatás érdekében. A TLS alapvető feladata az együttműködésen belül az online adatgyűjtésen alapulva az egyes szolgáltatókat megillető díjbevételek napi elszámolása és átutalása. Ezen túlmenően – az üzleti modell lényegéből fakadóan – folyamatosan keresik az új alkalmazási lehetőségeket, illetve menedzselik az újítások bevezetését.

Hollandiában a Hong Kongban kialakított rendszert adaptálták a helyi viszonyokra és egy két éves bevezetési folyamat eredményeként 2005 óta működik. Először a rotterdami metróhálózaton jelent meg, majd 2011-re fokozatosan az egész országban kiterjesztették a buszokra és villamosokra is, míg 2014 óta érvényes a teljes vasúthálózaton. A jelenlegi elképzelések szerint szeretnék érvényessé tenni a határ menti német területeken is, tekintve, hogy jelentős a határon átnyúló napi ingázó forgalom.

Az ország korábban zónákra volt osztva és az utazás során érintett zónák számától függött a menetdíj. Az elektronikus jegyrendszer lehetővé tette, hogy kilométer elszámoláson alapuljon a viteldíj. Az utas által megtett kilométerektől függ a fizetendő (az elektronikus jegyről „leemelendő”) összeg. Az alap, egyszeri utazást fedező jegyen kívül a szolgáltatók a napi jegytől kezdve az éves bérletig számos bérletfajtát kínálnak. A teljesárú jegyhez képest a 4-11 évesek és a 65 éves és idősebb utasok 34%-os kedvezményben részesülnek. A 4 év alatti gyermekek díjmentesen utaznak. A tarifa minden szolgáltatóra és az ország döntő részére azonos, kivételt képeznek a tengeren túli területek és az Északi-tenger néhány szigete, amelyek nem tartoznak az OV-chipkártya elfogadás területi hatálya alá.

VI.2.1.2 Az európai országokban működő közlekedési szövetségek általános jellemzői

A közlekedési szövetségek számos modellje létezik Európa szerte, azonban az az általános tapasztalat, hogy egy-egy területre:

- a vonzásterület jellemzőihez,
- a műszaki adottságokhoz,
- gazdasági helyzetéhez,
- jogi szabályozáshoz

igazodó megfontolások alapján a legmegfelelőbb típusú modellt választották ki. Ami az összes közlekedési szövetségben közös, az a fő funkciók koordinálása.

A nemzetközi gyakorlatból ismert, hogy egy teljes értékű közlekedési szövetség sikeres működésére az alábbi ismérvek a jellemzőek:

- az összehangolt hálózat kínálat,
- az összehangolt menetrend kínálat,
- az egységes jegy- és viteldíjrendszer,
- egységes utas tájékoztatási és információs rendszer,
- az átszállóhelyek (beleértve a P+R és P+B parkolókat) integrált kialakítása.

A részletesen ismertett közlekedési szövetségekre a fenti ismérvek nagy része érvényes. Az átszállóhelyek integrált kialakítása az egyedüli jellemző, ami nem minden esetben érvényesül.

Van azonban egy hatalmas különbség a más országokban működő és a SMART Pannónia projekt keretében kialakítani szándékozott közlekedési platform működési feltételei között.

Az ismertett közlekedési szövetségek – még ha van is határokon átnyúló vonaluk, esetleg vonalaik –, akkor is csak a határ egyik oldalán fedik le az adott vonzáskörzetet és környékét szolgáltatásukkal. A határon átnyúló vonalak csak kiegészítik a határ túloldalán fekvő vonzáskörzet teljes közforgalmú közlekedési kínálatát. Ebből következik, hogy sehol sem okoz gondot a másik ország nemzeti szabályozásához történő alkalmazkodás, hiszen az adott vonal(ak) *valamilyen egyedi megállapodás alapján* képesek megfelelő szolgáltatást nyújtani. Külön könnyebbség a vizsgált, határon átnyúló szolgáltatást kínáló közlekedési szövetségek esetében, hogy a határ mindkét oldalán liberalizált a közforgalmú közlekedési szolgáltatások közül legalább a közúti (autóbuszos) közforgalmú személyszállítás. Így nem okoz problémát a kabotázs kezelésének kérdése sem.

VI.2.1.3. Közlekedési szövetségek működése

A közlekedési szövetség három résztvevő szervezete között (a közlekedésért felelősök [amit a helyi és a központi kormányzat képvisel], az üzemeltetők, és maga a közlekedési szövetség között) a feladat megosztása számos változatban alakult ki. Ebből a szempontból a főbb jellemzők az alábbiak:

- Az ellátásért felelősök feladata a közforgalmú közlekedési szolgáltatások megrendelése, ami megkívánja a közforgalmú közlekedési igények ismeretét, a szolgáltatások mennyiségi és minőségi tervezését egyaránt.
- A közlekedési szolgáltatók szerepe a megrendelő által előírt szintű szolgáltatások biztosítása.
- A közlekedési szövetség szerepe adminisztratív és szervezési jellegű. Szervezi az üzemeltetők együttműködését és a szolgáltatások összehangolását, továbbá megtervezi és kiírja a szolgáltatások vásárlására szánt tendereket. A közlekedési szövetség felruházható az ellátásért felelősök számára történő döntés-előkészítő feladatok elvégzésével (pl. javaslattétel a megrendelendő szolgáltatások mennyiségére és minőségére), valamint a menetdíjak beszedésével és elszámolásával is.

Működési szempontból a közlekedési szövetségek alapvetően üzemeltetők vagy felelős megrendelők szövetségeként, vagy ezek kombinációjaként működnek. A meglévő közlekedési szövetségek működési történetének vizsgálata alapján az alábbi általános megállapítások tehetők:

a) Üzemeltetők szövetsége

Lehetséges akkor, ha a szolgáltatások nyújtása többé-kevésbé önfinanszírozó, de a szövetség nélküli tevékenységük nem eredményez optimális szolgáltatásokat szolgáltatói oldalról és az üzemeltetők az utasok megtartása érdekében szövetkeznek. Az üzemeltetők szövetségének kiemelhető hátrányos jellemzői:

- hosszú távon kartellt képeznek;
- valójában az üzemeltetők közös érdekeit védi;
- önmagában nem vezet termelékenység és hatékonyság javuláshoz.

b) *A felelős testületek (helyi önkormányzatok, járások, tartományok, állam stb.) szövetsége* szükséges akkor, ha a szolgáltatások finanszírozása a bevételekből nem oldható meg. A felelős testületek szövetségének fő problémája az, hogy a testületek hajlamosak szerepükön túlterjeszkedni. Ez az eset áll fenn, ha a szövetségben részt vállaló testületek egyben a szövetség nagyobb üzemeltetőinek tulajdonosai is. Ilyen esetekben a vállalati, a tulajdonosi és a hatósági funkciók szétválasztása nehezen biztosítható. Más a helyzet a szolgáltatás teljes privatizációja esetén.

A két fajta szövetség valamilyen kombinációja a fent említett két típus előnyös és hátrányos jellemzőit egyaránt egyesítheti.

VI.2.1.4 A közlekedési szövetségek ellátási területe

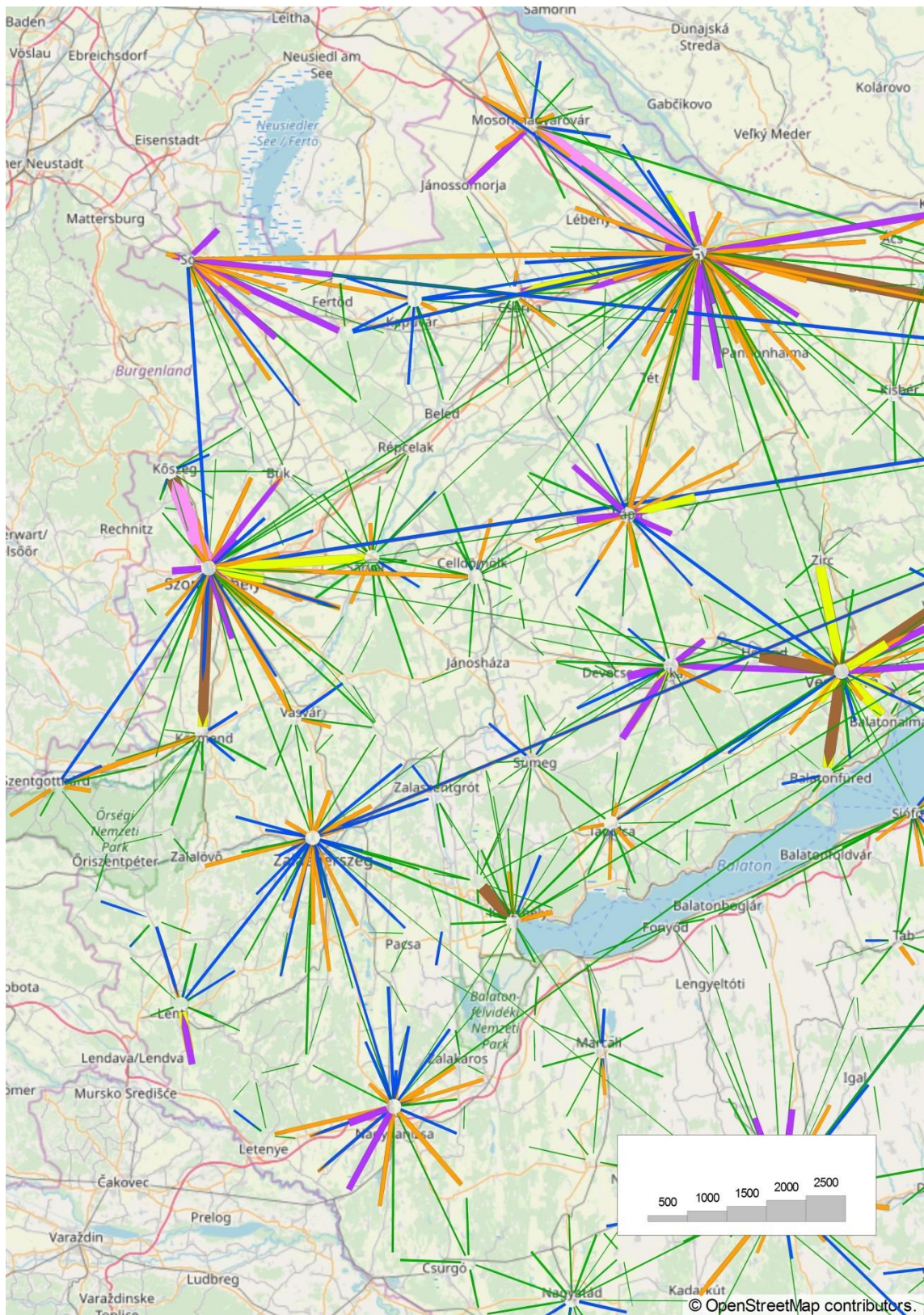
A szövetségek ellátási, kiszolgálási területei szempontjából két fő csoportba sorolhatók:

- az agglomerációs típus, ami jellegzetesen egy nagyváros és a vonzáskörzetét jelentő településgyűrű által határolt területre vonatkozik, sugaras-gyűrűs szerkezettel;
- a konglomerációs típus, ami egy többközpontú sok településből álló jellegzetesen szövetszerű település szerkezetű, általában igen erősen urbanizált területeken jön létre.

Az európai gyakorlatban a jellemző az agglomerációs típus, ami elsősorban a fővárosi, vagy nagyobb országokban tartományi székhelyek esetében alakult ki (pld. Bécs, Párizs, London, Prága, München, Hamburg, stb.), de a konglomerációs típusra is van példa, például a Ruhr vidék, vagy mint a kisebb területi méretű, de rendkívül sűrűn lakott Hollandia, ami maga egy egész közlekedési szövetségbe szervezett közforgalmú közlekedési szövetségként működik.

Van példa az agglomerációs és konglomerációs jellegű szövetségek együttes megjelenésére is, például Ausztriában, ahol a két szövetségi tartományra és a fővárosra kiterjedő VOR szövetség mellett a többi tartomány székhelyei, mint központok körül kialakított közlekedési szövetségek lefedik az egész ország területét.

A SMART Pannónia projekt keretében ennek Nyugat-Magyarországra történő kiterjesztéséről lehet szó úgy, hogy a jelenlegivel összehasonlítva még legalább öt további jelentősebb vonzásközpont lép be a hálózatba (lásd: 35. ábra).



35. ábra

A közforgalmú közlekedés főbb áramlásai (legalább 50 utazás/nap) a SMART Pannónia projekt magyarországi területén 2016-ban (Forrás: KTI adatgyűjtés – saját szerkesztés)

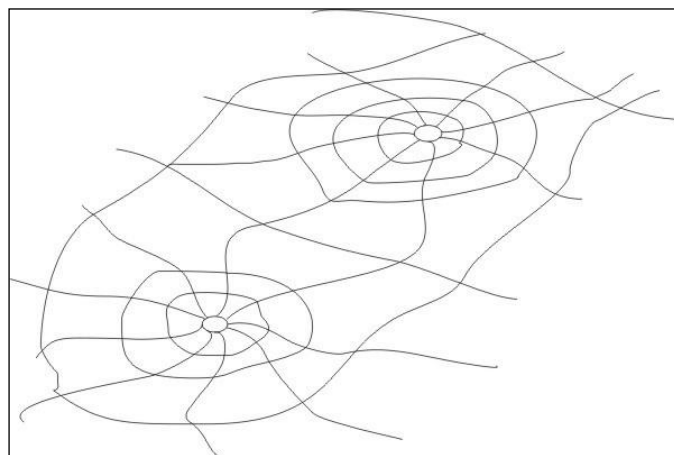
Tekintve, hogy egy már működő közlekedési szövetség bővülne a magyarországi hálózattal, célszerű ez utóbbi közforgalmú közlekedési adatai alapján vizsgálni, hogy ez a bővítés milyen jelleggel valósulhat meg. A településhálózat, valamint a kialakult utazási útvonalak vizsgálata alapján Nyugat-Magyarországra az alábbi megállapítások tehetőek:

- A megyéknek – annak ellenére, hogy ma igazi kézzelfogható gazdasági, közigazgatási funkciói nincsenek –, a települések méretéből adódó kínálatuk miatt mégis az utazások alakulása szempontjából meghatározó szerepük van. A Volánbusz és a GySEV által kiszolgált területen kiinduló utazások túlnyomó hányada, 2016. évi felmérésünk szerint 93,7%-a a Volánbusz által lefedett területen belül marad. (vasúti utazások esetében 64,5%, buszos utazások esetében pedig 96,8%)
- A területen belül maradó utazások számottevő része a megyeszékhely, és egyéb jelentős gravitációs vonzással rendelkező városok, mint gyűjtőpontok között bonyolódik le.
- A megyéken belül a fentiekén kívül jelentősebb belső, nagy forgalmú vonalak nincsenek.

A jelentős gravitációval rendelkező városok lehetnek az úgynevezett gyűjtőpontok, amelyek körül egy sugaras-gyűrűs jellegű vonzáskörzet alakítható ki. A gravitációs pontokat összekötő vonalakon pedig – beleértve a megyék közöttieket is – egy területi jellegű felosztás alakítható ki. Gyűjtőpontot jelentő városok:

- Győr-Moson-Sopron megyében: Győr, Mosonmagyaróvár, Sopron,
- Vas megyében: Szombathely,
- Zala megyében: Keszthely/Hévíz, Nagykanizsa, Zalaegerszeg.

Tehát egy olyan konglomerációs típus a jellemző a vizsgálat területre, amin belül több gyűjtőpont található, és a gyűjtőpontok közötti területek az összekötő folyosókra felfűzhetők. Mindez a két típus kombinációját jelenti.



36. ábra
A zóna rendszer felépítésének sémája
(Forrás: saját szerkesztés)

A lehatárolás másik alapelve az lehet, hogy alkalmazkodik a helyközi tarifarendszer a VOR-ban érvényesülő távolsági-lépcső beosztáshoz, és a szövetség területére ennek megfelelő méhsejt alakú zóna területekre oszlik, amelyek elhelyezkedése:

- a gyűjtőpontokat képező városok körül körcikk alakúak és centrálisan közrefogják azt,
- a többi területeken a közlekedési vonalakra lineárisan fűződnek fel.

VI.2.1.5 Zónák és tarifarendszer kialakítása

A konkrét hálózat kialakításkor figyelni kell az adott térség településhálózati sajátosságaira, a közlekedési hálózat szerkezetére, valamint a közlekedési vonalak funkcióira is. Amennyiben ugyanis a jelenlegi rendszerről áttérünk a tiszta zónás tarifa rendszerre, a zónák kialakítása egyes esetekben növelheti, más esetekben csökkentheti a fizetendő viteldíjat. Így az utasoknál közvetlenül jelentkező hatás befolyással lehet utazási szokásaikra. Ugyanakkor a változás módosíthatja a szolgáltatók magyar állami költségvetésből igényelhető hozzájárulásának mértékét is.

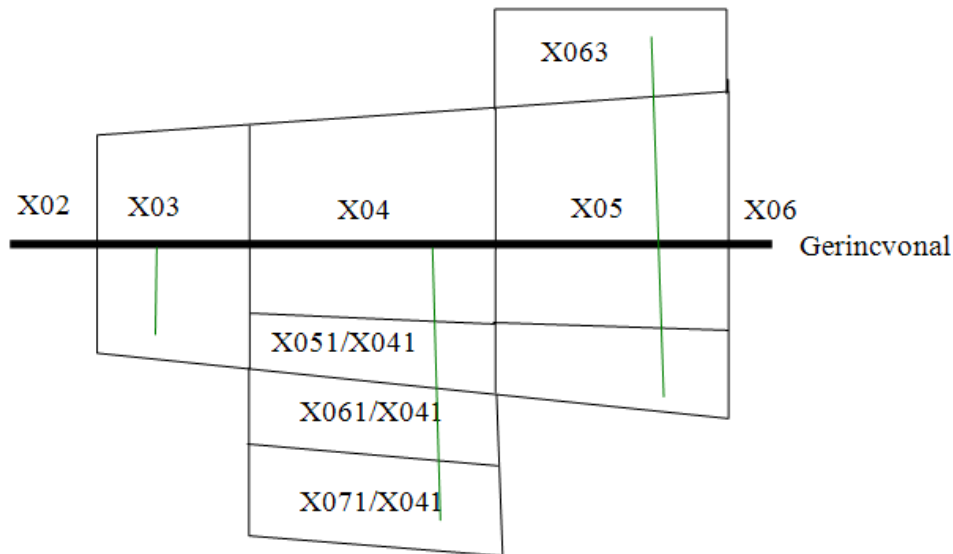
A bemutatott külföldi példák is jól mutatják, hogy egy szövetségi tarifarendszer felépítése során a következőkre kell figyelemmel lenni:

- a rendszer növelje a közforgalmú közlekedés vonzerejét;
- legyen jól áttekinthető, az utasok által érthető;
- épüljön a meglévő díjrendszerek szerkezetére;
- a díjai legyenek igénybevétel arányosak;
- segítse elő az összehangolt, hierarchikusan felépülő közlekedési hálózat kialakítását.

Az egyik legfontosabb kérdés, a jelenlegi távolsági (vonali) díjővezeten alapuló helyközi-, valamint az egységes, egy övezetet jelentő helyi tarifa – és az új szövetségi (területi) övezeti rendszerek közötti kompatibilitás biztosításának módja. Az alapvető dilemma a hálózati szerkezet átalakítása esetén jelentkezik: ha rá/elhordást akarunk biztosítani pld. haránt-irányban, akkor a többlet utat:

- vagy megfizetettjük az utassal, így a szolgáltató megkapja a többletútért járó költséget;
- vagy annak érdekében, hogy az utas a ráhordásos változatot használja, ugyanakkora viteldíjat kérünk tőle, de a többletköltséget a közösségnek (állami költségvetés) ki kell fizetnie.

A 37. ábra szemlélteti a sugaras-gyűrűs zónatarifa szerkezet esetén ezt a dilemmát.



37. ábra

A sugaras-gyűrűs tarifarendszer felépítési sémája
(Forrás: Dr. Denke Zsolt: BKSZ Tarifaközösség Konceptiója, Budapest, 2008.)

VI.2.1.6 Határon átnyúló közlekedési szövetségek – tanulságos jó példák

A tárgyi tanulmány szempontjából azok az igazán jó – és a további munka szerint jól hasznosítható – példák, ahol két- vagy több ország között működnek sikeresen közlekedési szövetségek, vagy a „szövetségek szövetségei”.

A mai európai alkalmazási gyakorlatot célszerű két csoportba osztani:

- a) Hasonló adottságú és múltú országok közötti együttműködés
- b) Különböző adottságú és múltú országok közötti együttműködés

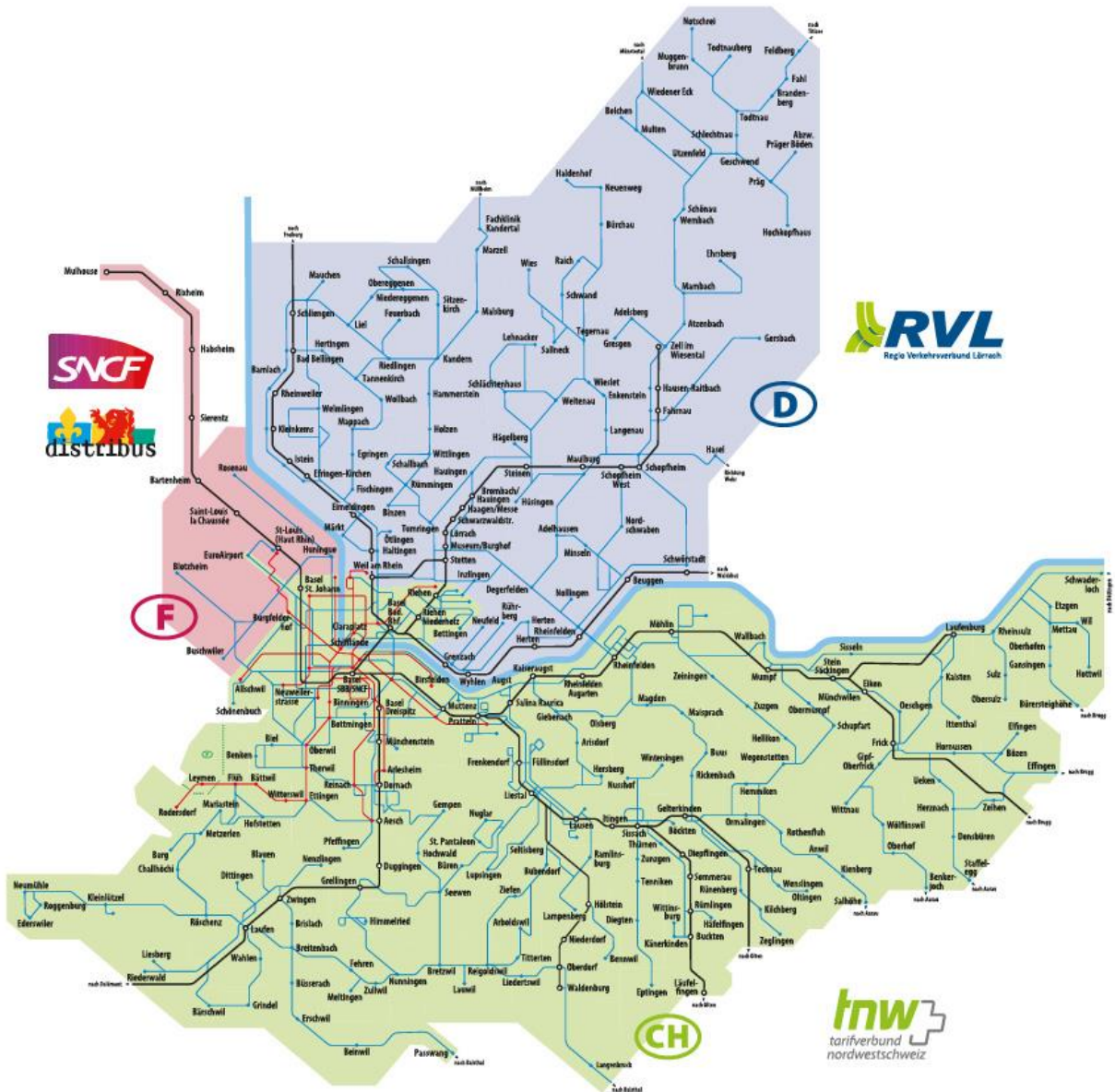
Az osztrák-magyar határon átnyúló együttműködés szempontjából értelemszerűen a b) eset az érdekes, mégis célszerű néhány a) csoportba tartozó együttműködési rendszert is áttekinteni, ami használható ötletet adhat számunkra.

A következők látszólag ismétlésnek tűnnek, de e helyen más szempontokat kívánunk megvilágítani, mint az I.3 fejezetben.

a) csoport

i. Klasszikus határon átnyúló szövetség (szövetségek szövetsége) TriRegio, Svájc, Németország és Franciaország között

A három ország közös határán fekvő Bázeli központjára épülő TRIREGIO, ami a svájci TNW (Tarifverbund Nordwestschweiz), a németországi RVL (Regio Verkehrsverbund Lörrach) valamint a francia SNCF és a Distribus által kialakított menetrendi és tarifaszövetség, ami-
ben a fő szereplők a közlekedési szolgáltatók.



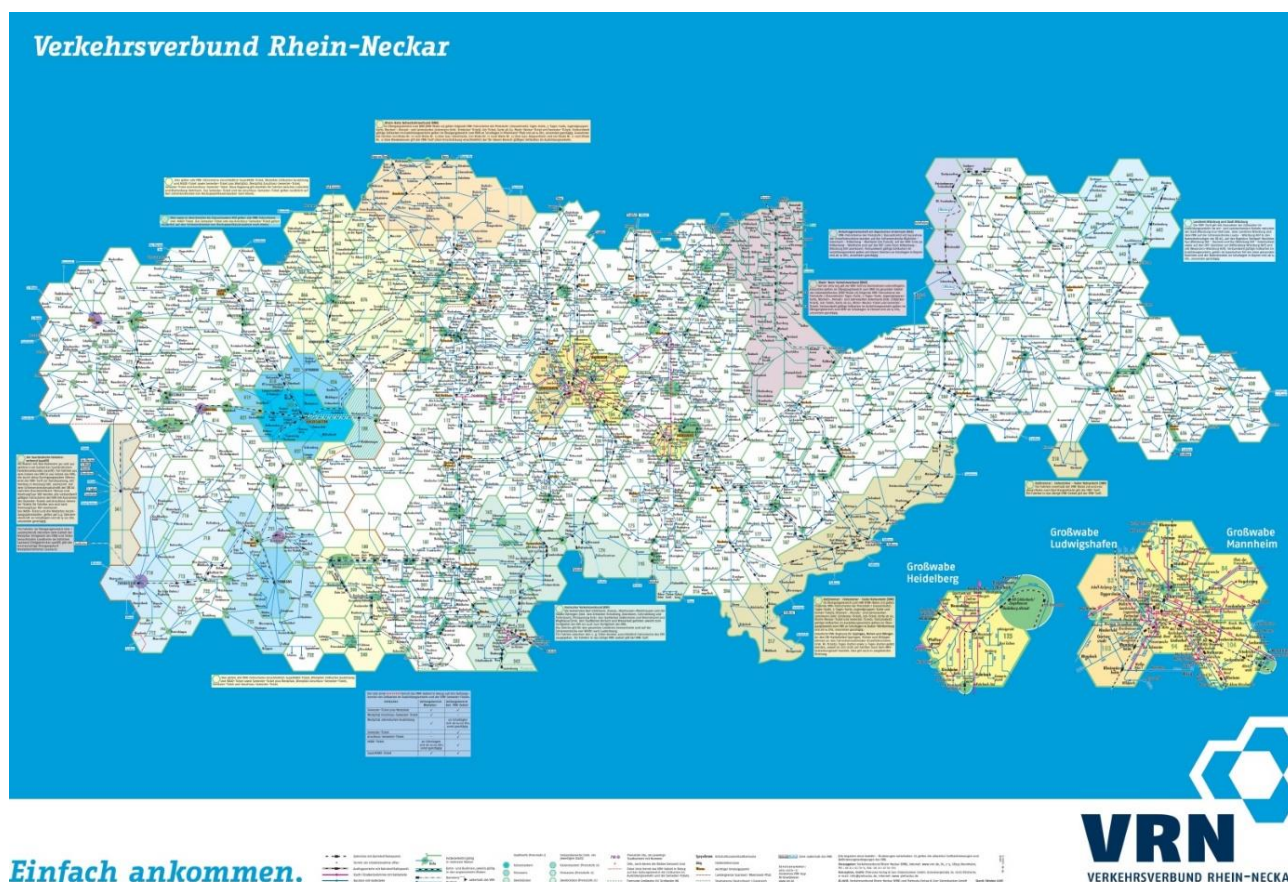
38. ábra

A TriRegio szövetség hálózata

(Forrás: <https://www.triregio.info>)

- ii. *Nemzeti közlekedési szövetség, ami átnyúlik egy másik országba: VNR Verkehrsverbund Rhein-Neckar*

Három német szöv. tartomány (Hessen, Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg) területén elhelyezkedő, három központi várossal (Kaiserslautern, Mannheim-Ludwigshafen, Heidelberg) rendelkező közlekedési szövetség, ami a földrajzi és közlekedési indokok alapján „átnyúlik” Franciaországba (Lautenbourg, Wissembourg) ott kvázi német zónát alkotva, és egyben korridort képez németországi zónák között is.



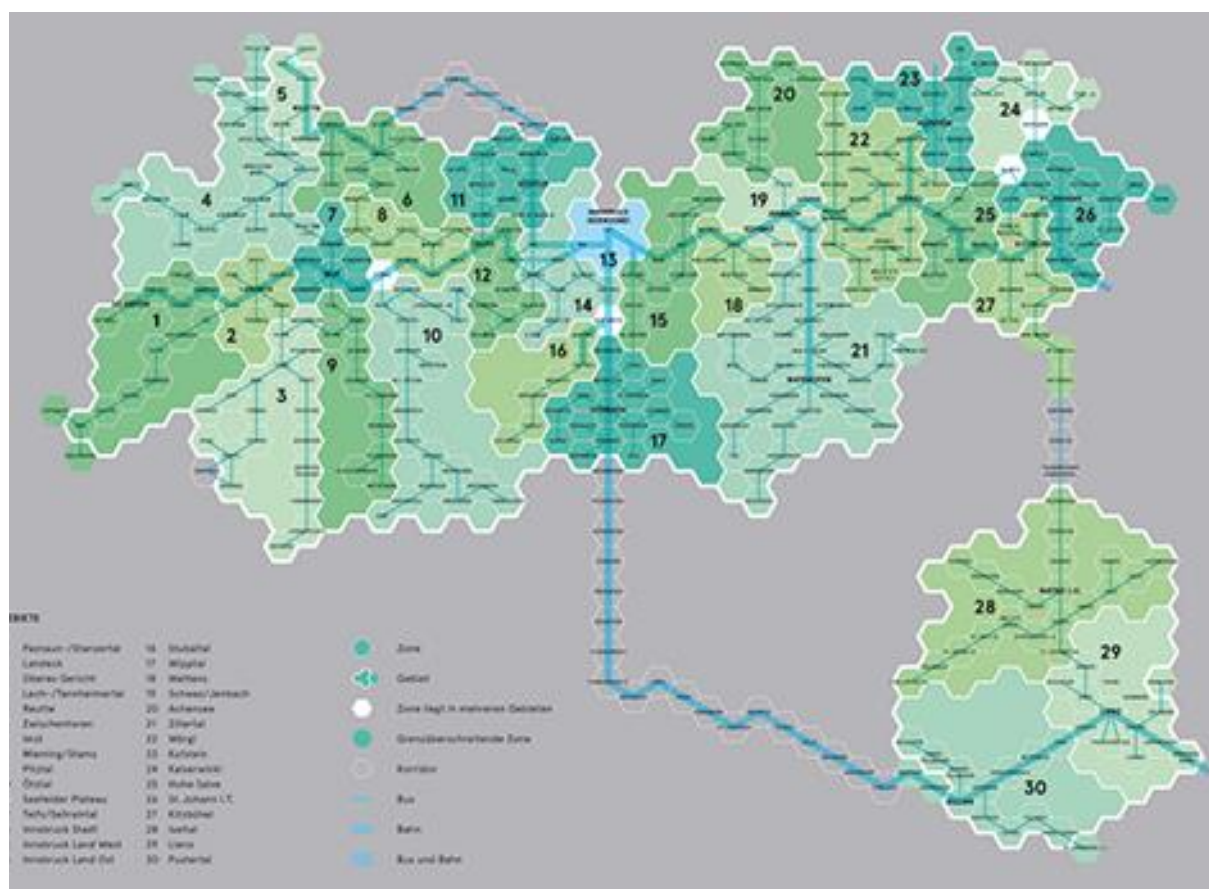
39. ábra

Verkehrsverbund Rhein-Neckar: több németországi tartomány kiszolgálása és átnyúlás egy másik országba

(Forrás: <https://www.vrn.de>)

- iii. Nemzeti közlekedési szövetség, ami áthalad egy másik országhoz ill. másik tartományhoz tartozó szövetségen: VVT Verkehrsverbund Tirol (AT)

Dél-Tirol Olaszországhoz kerülése miatt szigetként elhelyezkedő Kelet-Tirol összeköttetése Tirollal az olaszországi Dél-Tirolon és Salzburg tartományon át lehetséges, ennek megfelelően az egységes tirolai közlekedési szövetség mintegy korridor összeköttetéssel vált az egész tartomány számára egységes egészzé. Jó példa ez arra, hogyan lehet áthidalni a történelmi okok miatti határvonalakat.



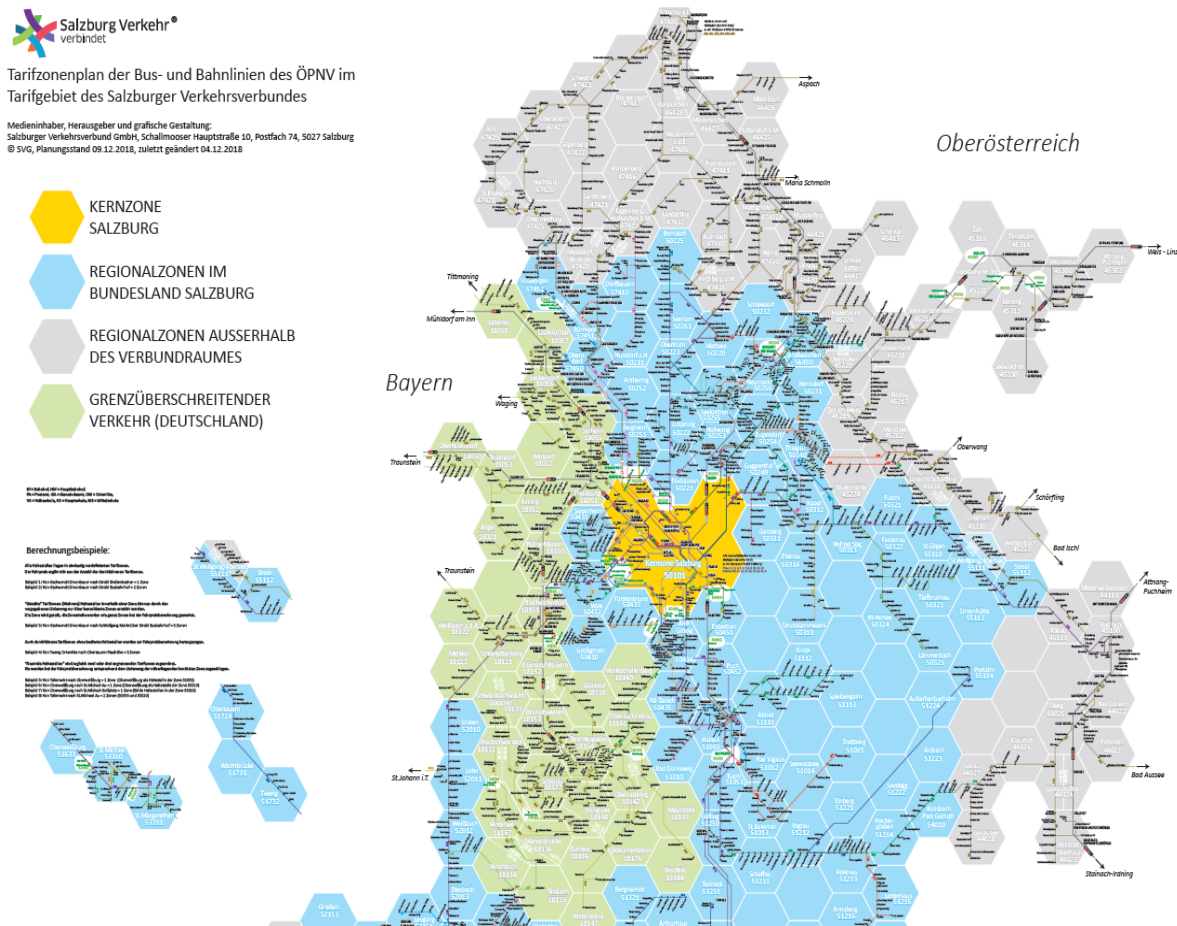
40. ábra

Verkehrsverbund Tirol korridor kapcsolatai „idegen” szövetségeken keresztül

(Forrás: <https://www.vvt.at>)

iv. Egy nemzeti közlekedési szövetség egy másik szomszédos ország területén is működik: Salzburger Verkehrsverbund (SVV)

Salzburg tartományt és Salzburg városát is kiszolgáló SVV nem csak saját tartománya területén, hanem az osztrák területek által zárványba zárt szomszédos bajor Berchtesgaden és annak körzetének kiszolgálója 1997 óta, ezzel ez az első olyan szövetség Európában, ami egy másik ország területén is működik. A berchtesgadeni területen lévő– és Salzburggal összekötöttéssel rendelkező - közlekedési vonalak lényegében a SVV-be integrálódtak, amihez természetesen szükség volt államközi megállapodásra is.



41. ábra

A németországi zárványterület (Berchtesgaden) a Salzburgi Közl. Szöv. szolgálja ki

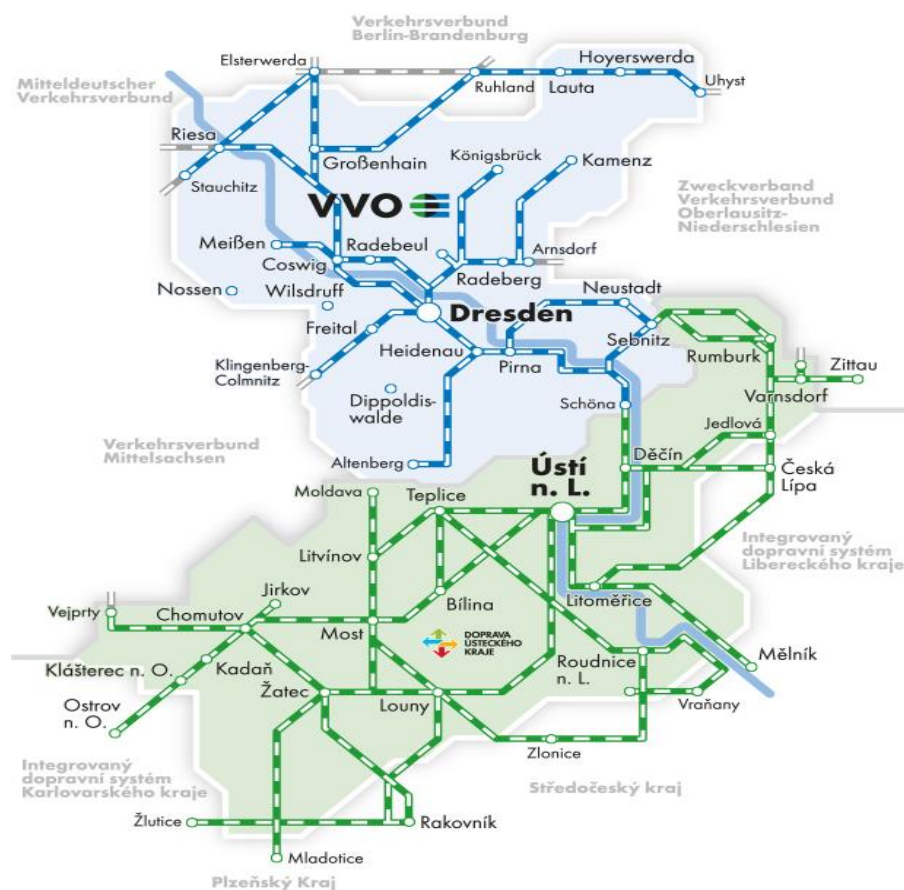
(Forrás: <https://www.svv.at>)

b) csoport

i. Elbe-Label Ticket

Drezda illetve a VVO Verkehrsverbund Oberelbe és Nyugat Csehország (Ústi nad Labem ill. Doprava Usteckého kraj) között kialakított – lényegét illetően – tarifaszövetség, ahol lehetőség nyílt egy közös jeggyel elsősorban a turizmust szolgálva a két különböző országban lévő területi egységek között az átjárhatóságot javítani.

Itt a határ két oldalán lévő közlekedési szövetség közötti menetrendi és tarifális együttműködés megvalósítása történt meg oly módon, hogy a Drezda ill az Usti n.L. központú két nemzeti közlekedési szövetség között kialakítottak egy közös két devizával (EUR és Kč) működő tarifa alrendszer, két átkötéssel (Bad Schandau-Decin vasúton és hajón, Sebnitz-Rumburk között vasúton).



42. ábra

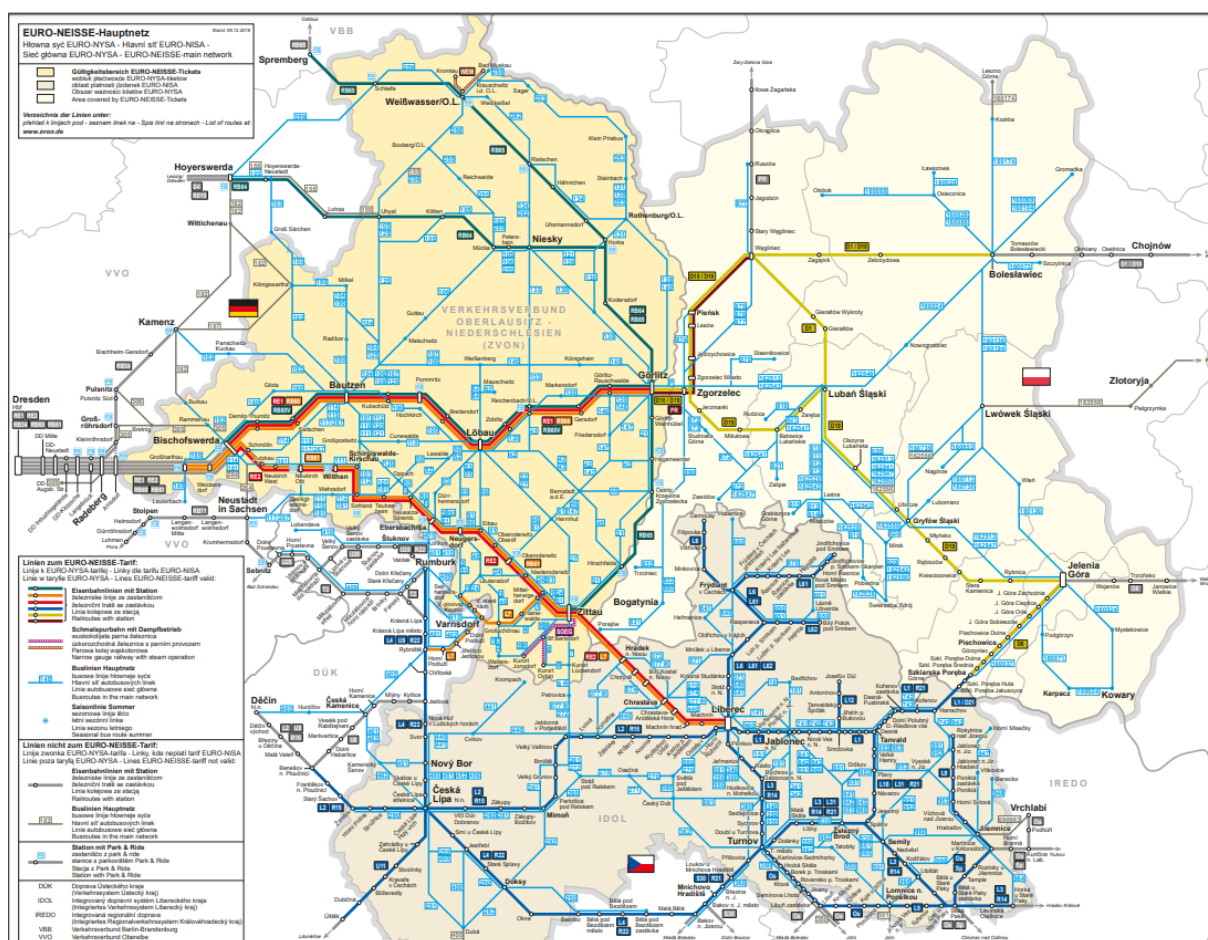
Elbe_Label Ticket: együttműködés két nemzeti KSZ között

(Forrás: <https://www.vvo-online.de/de/tarif-tickets/tickets/elbe-labe-129.cshtml>)

Itt az a tanulságos, hogy nem csak Drezda érhető el könnyen a cseh településekről, hanem cseh-cseh relációban is lehetséges a tranzitálás a német hálózat igénybevételével.

ii. EuroNeisse/Nysa/Nisa Ticket

A német-lengyel-cseh hármashatár körzetében lévő EuroNeisse régió közlekedési egységességét szolgálja az EuroNeisse Ticket rendszer, ami nem ás, mint a régió területet kiszolgáló német ZVON Közlekedési Szövetség (Landkreis Bautzen, Landkreis Gera, Stadt Gera) valamint az érintett lengyel és cseh közlekedési operátorok közötti szervezett menetrendi együttműködés valamint egy közös, határon átnyúló egységes tarifarendszer.



43. ábra

Az EuroNeisse Ticket kiszolgálási hálózata

(Forrás: <https://www.zvon.de/de/EURO-NEISSE-Tickets/>)

iii. Vasútvonalakra épülő határon átnyúló közlekedési együttműködés Németország és Lengyelország között

Az Odera menti német-lengyel határ Berlintől keletre nem egészen száz kilométerre húzódik és annak keleti oldalán több olyan város található, ami - elsősorban munkabajjárás, turisztikai és bevásárlási célból – ahol mindkét oldal számára fontos az akadálytalan és gördülékeny közforgalom kialakítása.

Berlin és Brandenburg számára elsősorban a Berlin-Szczecin, a Berlin-Frankfurt/O.-Poznan, illetve a Berlin-Kostrzyn-Gorzow vasútvonalak a fontosak nem csak a határon átlépő távolsági, hanem a regionális kapcsolatok szempontjából.



44. ábra

A VBB országhatáron átnyúló kapcsolatai

(Forrás: <https://www.vbb.de>)

VI.2.2 A KSZ céljai és a célok elérésének ütemezése

„A szövetségek kiemelt célja a regionális mobilitás (munkaerő elérhetősége) és ezzel a régió gazdasági versenyképességének javítása (terület- és településfejlesztés, turizmus, környezetvédelem erősítése).”³⁹

A korábbiakban bemutatott nemzetközi közlekedési szövetség példák, valamint a multimodális közlekedési rendszerekről szóló EU ajánlások alapján a KSZ-ek céljai a fenti általános cél mellett alapvetően a következők:

³⁹ Rixer, A. – Suhai, F. – Tóth, L. (1999): A nagyvárosi közlekedési szövetségek létrehozásának céljai és koncepcióelemei. – Városi Közlekedés, 1999/4.

- a szövetség által lefedett területen a közlekedési igények magasabb szintű kiszolgálása, ezáltal az egyéni közlekedők közforgalmú közlekedési rendszer felé terelése,
- integrált menetrendi és utastájékoztatási rendszer kialakítása és működtetése,
- közös tarifa- és jegyrendszer kialakítása és működtetése, az utasok kényelme, valamint az átláthatóság biztosítása érdekében,
- a közforgalmú közlekedés működésének hatékonyabbá tétele, színvonalának emelése,
- az EU környezetvédelmi politikájának való megfelelés azáltal, hogy a magasabb színvonalú közforgalmú közlekedési szolgáltatások hatására csökkenhet az egyéni személygépjármű használat az érintett területe.

Ezen célok elérése fokozatosan, a résztvevők együttműködésének fejlődésével, a szabályozási háttér kialakításával, valamint a finanszírozási környezet biztosításával lehetséges.

A határ menti régiókat egyre inkább olyan funkcionális régióknak tekintik, amelyek csak akkor tudják kiaknázni a bennük rejlő növekedési és foglalkoztatási lehetőségeket, ha elegendő az összeköttetés a határ két oldala és az európai hálózat között.

A nemzetközi példák keretében tárgyalt KSZ-ek mindegyike fokozatosan alakította ki a jelenlegi működését, valamint finanszírozási és szabályozási háttérét. De mindegyikükben közös, hogy a KSZ működésének egyik alapvető feltétele a politikai szándék és a szabályozási környezet biztosítása volt. E nélkül KSZ hosszú távon nem tartható fenn. Ennek következtében a KSZ céljainak elérésében az első mérföldkő a politikai támogatás, valamint a szabályozási háttér biztosítása.

A jogszabályi háttér általánosságban a hazai és az osztrák oldalon is lehetővé teszi a határon átnyúló közlekedési közszolgáltatási együttműködést, azonban a szabályozás az együttműködés részleteire nem tér ki a hazai oldalon.

Tekintettel arra, hogy a vizsgált osztrák-magyar határátmeneti régióban a közösen működtetni kívánt közforgalmú közlekedés valószínűsíthetően nem lenne önfenntartó, így a KSZ működtetése a megrendelő szervezetek együttműködése keretében lenne biztosítható.

Ebben az esetben magyar oldalról a magyar állam, mint az országos közforgalmú közlekedési szolgáltatások megrendelője, valamint az érintett városok önkormányzatai, mint a helyi közlekedés megrendelői az érintettek; míg osztrák oldalról a tartományi közlekedési közszolgáltatás megrendelő szervezete, valamint a helyi közlekedési szolgáltatás megrendelő szervezetek érintettek.

Mindenképpen meg kell alkotni a KSZ szervezeti és működési modelljét ahhoz, hogy a működőképes szervezet létrejöhessen, és meghatározásra kerülhessenek azok a szabályozási részek, melyek rendezése mindenképpen szükséges a fenntartható üzemeltetéshez.

A KSZ létrehozásakor azt is meg kell meghatározni, hogy a rendelkezésre álló közlekedési hálózatok mely részei vesznek majd részt a KSZ feladatainak ellátásában. A közlekedési igények, valamint a megrendelők finanszírozási lehetőségei alapján le kell határolni azt a

területet, amelyen belül a közforgalmú közlekedés járatai a KSZ keretében működnek tovább.

A KSZ közlekedési hálózatának meghatározását követően a fent felsorolt megrendelőknek abban kell egyességre jutniuk, hogy az érintett határátmeneti térségben a meglévő járatok összehangolásával biztosítható-e az érintett lakosság színvonalasabb és hatékonyabb közforgalmú közlekedési kiszolgálása, vagy komolyabb beavatkozásokra van szükség.

A 2011-ben lezárult GreMo projekt zárótanulmánya részletesen megvizsgálta az érintett osztrák-magyar határátmeneti térség akkori közforgalmú közlekedési viszonyait, valamint javaslatot tett a magyar oldalon szükséges menetrendi és infrastrukturális fejlesztésekre (Határon átnyúló közlekedési koncepció – GreMo Pannonia Projekt, 2011.). A tanulmány megállapításai az alábbiak voltak:

„Javaslatunk szerint a nyugati határszélen célszerű egy olyan közforgalmú menetrendi struktúrát létrehozni, mely illeszkedik a csatlakozó osztrák ÖBB és magyar MÁV vonalakon kialakult menetrendhez és a helyi igényeket is kielégíti, valamint illeszthető az autóbushálózatához. Ezért célszerű az integrált ütemes menetrend (ITF) bevezetése a sok közvetlen kapcsolatot biztosító, jó sűrűségű, a vasúti közlekedést jól kiegészítő autóbushálózat fenntartásával (komodalitás).

....

Egy integrált közösségi közlekedési rendszerben lehetővé kell tenni a közlekedési módok közötti minél zökkenőmentesebb váltást. A nagyobb forgalmú kapcsolódási pontokon intermodális átszálló csomópontokra van szükség, amelyek lehetővé teszik az autósok, kerékpárosok és autóbusszal érkezők kényelmes és gyors eszközváltását.”

A korábbi javaslatok aktualizálásával, valamint az új menetrendi és járatinformációk figyelembe vételével a KSZ megrendelői oldala meghatározhatja azt az integrált menetrendi struktúrát, amely leginkább szolgálja az érintett térség közlekedési igényeit, mindamellet, hogy a közforgalmú közlekedési rendszer hatékonyságán is javít.

A megrendelőknek azonban a finanszírozás megosztásában is meg kell egyezniük a fenntartható rendszer kialakítása érdekében.

A finanszírozás megosztásának átláthatósága, valamint az utasok színvonalas és a modern kor elvárásainak megfelelő kiszolgálása érdekében érdemes integrált tarifarendszert is kialakítani. Hosszú távon ez szolgálná mind az utazóközönség, mind a megrendelők, mind a szolgáltatók érdekeit.

Az integrált tarifarendszer kialakítása egy hosszabb folyamat, amely során az egyes megrendelők és szolgáltatók egymás bérleteinek elfogadásától haladnak a közös jegy- és bérletrendszer bevezetésének irányába. Így az első, lépés az lehet, ha az egyes szolgáltatók elfogadják a KSZ-en belüli más szolgáltatók utazási bérleteit, a költségek megosztásának leszabályozása mellett. Ennek több módja is lehetséges, függően a finanszírozók, azaz a megrendelők megállapodásától. A megrendelők megegyezhetnek elméleti megosztásban, illetve bevételarányos megosztásban is. Ez utóbbi esetben a bevételek arányos leosztása

függ a rendelkezésre álló utasforgalmi és járatkövetési mérési eszközöktől, valamint a bérletek online vagy offline használatától.

Az integrált tarifarendszer mellett integrált utas tájékoztató és információs rendszer üzemeltetése is szükséges, hogy a szolgáltatásokat igénybe vevők lehetőség szerint valósídejű utazási információkkal rendelkezzenek a közlekedési igényük felmerülése esetén a közszolgáltatás keretében igénybe vehető szolgáltatásokról, függetlenül attól, hogy a KSZ hatáskörén belül mely szolgáltató vagy szolgáltatók eszközét / eszközeit kívánja igénybe venni. Egy ilyen rendszer biztosíthatná annak lehetőségét is, hogy az utazni vágyók otthonuk elhagyása nélkül megválthassák menetjegyüket, illetve utazási bérletüket a kívánt utazásra, mely utazásra jogosító igazolvány a szolgáltató személyétől függetlenül biztosítaná utazási jogosultságukat a kezdőponttól a végpontig.

Az integrált információs és tarifarendszer mellett fontos a szolgáltatásokat biztosító infrastruktúra megfelelősége is. Így mindenképpen szükséges erőforrásokat fordítani a megfelelő pályainfrastruktúra, valamint gördülőállomány rendelkezésre állására is. A szövetség területén szolgáltató vállalkozások járművein és állomásain szükséges biztosítani az egyéges arculatú információs rendszer hozzáférhetőségét. Az utazás során olyan kényelmi funkciók tervezése ajánlott, amely a modern kor követelményeinek, valamint az adott járat jellegétől függően elvárható – például elegendő ülő- és állóhely, minden járaton Wifi kapcsolat, átszállási információk, kapcsolódó járatok valósídejű adatai, egyéb kényelmi szolgáltatások.

A járművek mellett az állomások és megállóhelyek kialakítása is fontos mind használhatóságuk, mind megközelítésük szempontjából. Az átszállópontok kialakításánál szintén fontos az integrált szemlélet betartása, ügyelve az utas áramlatok időbeni és térbeli lefolyására is.

A fentiek alapján tehát a KSZ létrehozásának ütemezése az alábbiak szerint foglalható össze:

1. A KSZ működését biztosító szervezeti és működési modell meghatározása
2. A modell alapján a szabályozási és finanszírozási háttér létrehozása
3. A KSZ létrehozása a közszolgáltatást megrendelők együttműködésével
4. A KSZ hálózatának meghatározása
5. A KSZ integrált menetrendjének meghatározása
6. A KSZ bevételei megosztásának meghatározása
7. A KSZ integrált tarifarendszerének létrehozása
8. Integrált utas tájékoztató és informatikai rendszer létrehozása
9. Az infrastruktúra fejlesztése, az utazási igények folyamatos mérési eredményeinek figyelembe vétele mellett
10. Bizonyos időszakonként (1-2 év) a KSZ működésének felülvizsgálata, szükség esetén a bevétel megosztás, a hálózat, az integrált menetrend és a tarifarendszer felülvizsgálata.

VI.2.3 Az együttműködést szolgáló szakterületek feltárása

A közlekedési szövetségek általában nem szakterületenként, hanem területi lehatárolás alapján, minden érintett közforgalmú közlekedési szakterület megrendelői és szolgáltatói együttműködése mentén működik. Így az együttműködést szolgáló szakterületek egyaránt érintik a vasút és az autóbusz közforgalmú közlekedés területét. A vizsgált határátmeneti térség nem rendelkezik közforgalmú vízi közlekedési hálózattal, így annak vizsgálatára most nem kerül sor.

VI.2.3.1 Vasút

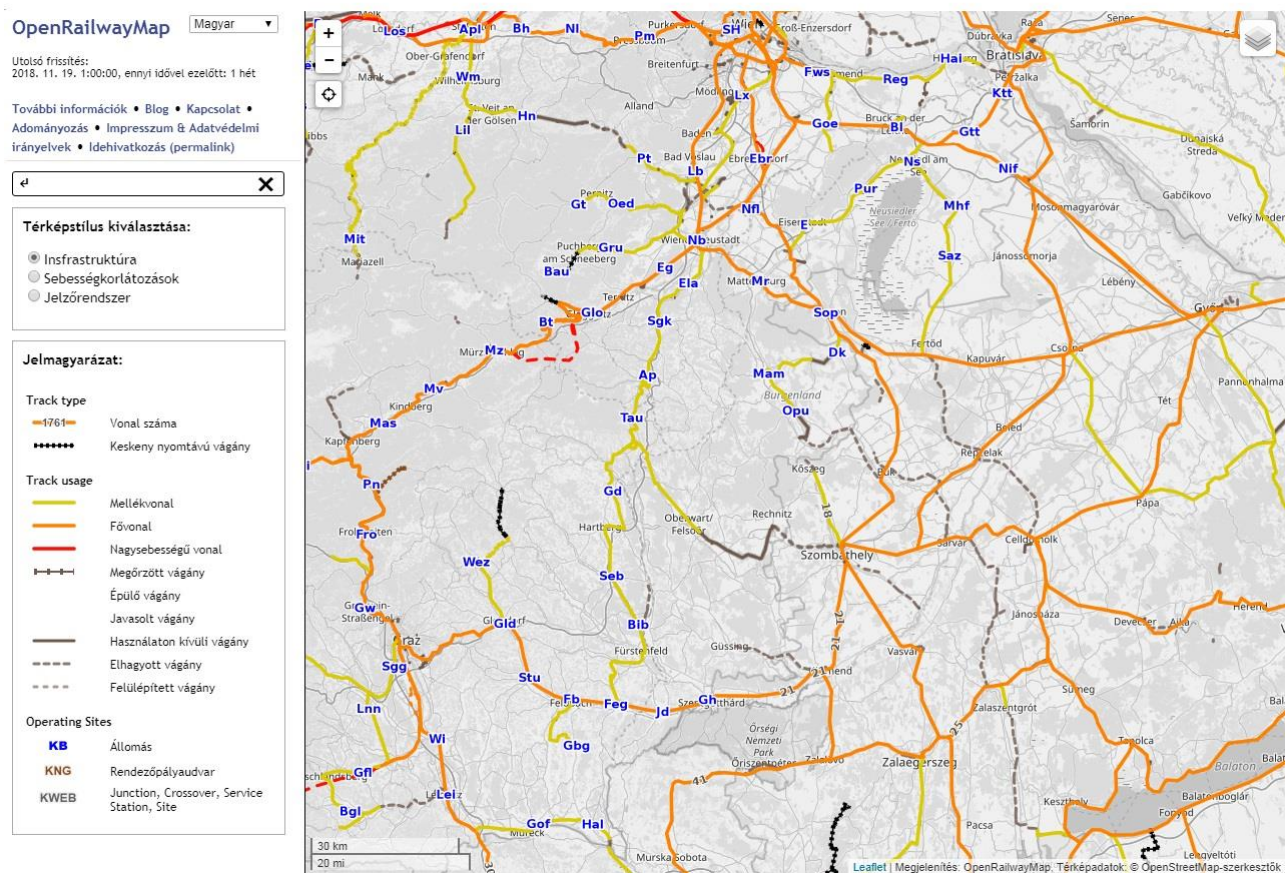
A vizsgálatunk tárgyát képező osztrák-magyar határátmeneti térségben a következő (45.) ábrán látható vasútvonalak találhatóak.

Megvizsgálva a térség városhálózatát, megállapítható, a regionális igények elsősorban közúton szolgálhatók ki. Kivételt jelent ez alól a bécsi térség, ahol a fővárosban összefutó vasútvonalaknak köszönhetően koncentrálódik a vasúthálózat, így alternatívát jelent a bécsi elővárosi utasforgalom kiszolgálásában.

A magyar oldal vasúthálózata jobban feltárja a lakott területeket, mindamellett, hogy az érintett terület az egyik leginkább aprófalvas térség az országban, így a vasút elérhetősége sok település esetében csak átszállással lehetséges.

A vizsgált területen a két ország között csak néhány vasúti határátkelő van:

- Hegyeshalom – Nickelsdorf
- Fertőszéplak-Fertőd - Pamhagen
- Sopron - Baumgarten-Schattendorf
- Sopron – Lolperschbach-Schattendorf
- Harka – Deutschkreutz
- Szentgotthárd - Mogendorf



45. ábra Az osztrák-magyar határátmeneti térség vasúthálózata
(Forrás: openrailwaymap.org)

A vasúti infrastruktúra azonban sem vontatási áramnem, sem biztosítóberendezési szinten nem átjárható, így kétáramnemű, valamint a mindkét oldal vonatbefolyásoló berendezésével kompatibilis fedélzeti eszközökkel felszerelt vontatójármű alkalmazása szükséges a határon átnyúló forgalom biztosításához. A vasútvonalak tengelytávja azonban megegyezik, így forgóváz cserére nincs szükség.

A vasútvonalak infrastruktúrájának állapota általában megfelel a európai uniós átjárhatósági előírásoknak a tengelyterhelés és a vonatfogadó vágányhosszak tekintetében. A vonalakon érvényes vonali sebességek már vegyesebb képet mutatnak, tekintettel egyes vonalak nyomvonalára, és az abból adódó ívek miatti sebességkorlátokra.

A határon átmenő vasútvonalak hálózati jellemzői az alábbiak:

Budapest – Győr – Hegyeshalom – Wien

A vonalon Hegyeshalomig a MÁV-Start Zrt. végzi a szolgáltatást, onnantól az ÖBB az üzemeltető. A vonal kétvágányú és teljes hosszában villamosított, Hegyeshalomig 25 kV, 50 Hz rendszerben, az osztrák szakaszon 15 kV, 16 2/3 Hz rendszerben. Az országhatárt Hegyeshalomnál lépi át, onnan Bruck an der Leithán keresztül ér Bécsbe. A vasútvonal egyszerre

lát el regionális és távolsági funkciót. Előbbi kiszolgálására személyvonatok közlekednek Győr és Bruck an der Leitha között, csúcsidőben meghosszabbított útvonalon Wien Hbf-ig, csúcsidőn kívül azonban átszállás szükséges. Parndorfban a csatlakozás mindkét irányban megoldott a Wien Hbf felé közlekedő vonatokkal. A távolsági forgalomban Railjet márkanévű vonatok közlekednek kétórás ütemben, továbbá a reggeli és az esti órákban – a Railjethez igazodva – EuroNight vonatok közlekednek. *Sopron – Wiener Neustadt – Wien*

A vonalon Soprontól az ÖBB és a GySEV által üzemeltetett járművek közlekednek, osztrák pályán, Mattersburgon keresztül Wiener Neustadtig. Az egyvágányú, nem villamosított vasúti pálya utolsó állomása hivatalosan Neckenmarkt-Horitschon, ám odáig csupán három közvetlen Regioexpress-pár közlekedett 2013-ig – azóta ezek végállomása Deutschkreutz, ugyanis a vonal többi szakaszán a rendkívül leromlott pályaállapotok miatt a Postbus végez autóbuszos pótlást. A vonalon közlekednek a – határátlépés szempontjából érdekes – Sopron és Wiener Neustadt, valamint Deutschkreutz és Wiener Neustadt között közlekedő vonatok. Előbbin ütemes rend szerint közlekednek a személyvonatok, a Budapestről közlekedő IC-khez a csatlakozás menetrend szerint biztosított, de késés esetén nem várják be egymást a vonatok.

Deutschkreutz – Sopron – Ebenfurth – Wien Meidling

A vonal érdekessége, hogy mind a kiinduló, mind a végpontja Ausztriában van, csupán történelmi és földrajzi okokból halad keresztül Magyarországon. A vonal egyvágányú, és teljes hosszában villamosított, Deutschkreutz és Ebenfurth között 25 kV, 50 Hz rendszerben, a fennmaradó szakaszon 15 kV, 16 2/3 Hz rendszerben. Ebenfurth állomás felsővezeteki hálózatán mindkét áramnem alatt közlekedhetnek a vonatok, az átkapcsolást központból végzik. A vonalon ütemes menetrend szerint közlekedik vonat Deutschkreutzból Wienig, illetve Wien Hbfon keresztül Bratislava-Petržalkáig. Az Eisenstadt és Wiener Neustadt között csak csúcsidőben közlekedő vonatok is ezt a vonalat használják Wulkaprodersdorf és Ebenfurth között, Wiener Neustadtban csatlakozást nyújtva a grazi Railjetekhez is.

Fertőszentmiklós – Pamhagen – Neusiedl am See (– Wien Hbf)

A vonalat Neusiedl am See-ig a GySEV Zrt. leányvállalata, az NSB GmbH (<http://www.neusiedlerseebahn.at/>) üzemelteti, míg a Wien Hbf – Neusiedl am See szakaszt az ÖBB működteti. Az NSB-hez tartozó szakasz 25 kV 50 Hz rendszerben villamosított, az ÖBB-s szakasz és Neusiedl am See állomás 15 kV 16 2/3 Hz áramnemű. Fertőszentmiklós és Wien Hbf között nincs közvetlen kapcsolat: az átszállás Pamhagenben történik, de a csatlakozás megoldott. A magyar pályaszakasz állapota jelentősen rosszabb (engedélyezett sebessége csak 60 km/h), ugyanis a villamosításkor nem újították fel az osztrák oldallal együtt. A nyári és téli menetrend egymástól eltér, naptól és évszaktól függően 4-6 járatpár közlekedik, ám ütemességről jelenleg nem beszélhetünk. A vasútvonal magyarországi szakaszának felújítása elkezdődött, a felújítást követően ütemes menetrend bevezetése várható.

(Budapest - Szombathely) – Szentgotthárd – Graz

A vonal magyar oldalon Szentgotthárdig villamosított, onnantól az osztrák oldalon nincs villamosítás. A vonal egyvágányú. A GySEV Szentgotthárdig végzi a személyszállítást, onnantól az ÖBB szolgáltat. A vonalon átszállás nélkül utazni a napi egy járatpárral közlekedő Budapest – Szombathely – Graz InterCity kivételével nem lehet. Szentgotthárdon az osztrák vasútra 10-15 perc az átszállási idő, ellenkező irányban ugyanez 5 és 30 perc között mozog, tehát többnyire jó csatlakozás biztosított.

A személyforgalomban használt gördülőállomány a Budapest-Győr-Bécs vonalon a Railjet által kiszolgált járatokon megfelel a távolsági utazásoknál elvártaknak. A regionális és elővárosi forgalomban releváns vonalakon a GySEV és az ÖBB folyamatosan újítja a járműállományt, ezzel is emelve a szolgáltatás színvonalát.

A határátmenet északi felén elhelyezkedő határátkelők jelentős forgalmat bonyolítanak a bécsi térség elővárosi forgalmában, de a déli részen elhelyezkedő szentgotthárdi határátmenet inkább csak a távolsági személyforgalomban, és az áruforgalomban vesz részt.

A határon átnyúló, valamint a kapcsolódó regionális forgalom jobb kiszolgálása érdekében szükséges menetrendi integráció, valamint az átszállások biztosítása érdekében meghozandó intézkedéseket a 2011-es GreMo Pannonia tanulmány részletesen megvizsgálta. Az ott megállapított intézkedések még ma is aktuálisak, csupán a jelenlegi menetrendekhez szükséges viszonyítani.

VI.2.3.2 Autóbusz közlekedés

Az érintett térségben jelentős regionális autóbusz hálózat működik a határ mindkét oldalán – lásd a mellékletben található vonalhálózati ábrákat -, ugyanakkora egy-két iskolai bejáró forgalmat kiszolgáló járaton kívül nincs rendszeres határon átnyúló viszonylat.

A magyar oldalon eddig az Észak-Nyugat Magyarországi Közlekedési Központ (ÉNYKK), illetve 2019 novemberétől az országosan egységes Volánbusz Zrt., az osztrák oldalon az ÖBB Postbus a legjelentősebb regionális közforgalmú autóbusz közlekedési szolgáltató.

Az autóbusz közlekedési szolgáltatások elsősorban a regionális központok kiszolgálására, valamint a távolsági csatlakozások biztosítására koncentrálnak. Magyar oldalon az autóbusz-közlekedés forgalmi gócpontjai Győr, Sopron és Szombathely, alközpontjai Kőszeg, Körmend, Sárvár, Szentgotthárd, Vasvár, Csorna, Kapuvár és Mosonmagyaróvár.

A határon átnyúló közforgalmú autóbusz szolgáltatás a megrendelők igényének hiányában csak elvétve, és bizonyos célcsoportokra (iskolabusz) vonatkozóan fordultak eddig elő.

Az autóbusz használat jelentősen alacsonyabb mértékű az osztrák oldalon, ami részben a magasabb motorizációs fokkal és jövedelmi helyzettel magyarázható.

Az autóbusz közlekedés a közlekedési szövetségen belül elsősorban helyi és regionális ráhordó szerepet tölthet be, a távolsági forgalom lebonyolítására a vasút részesítendő előnybe, ahol ez lehetséges.

Ennek érdekében mindenképpen fejleszteni kell az átszállási kapcsolatokat, mind menetrendi, mind infrastrukturális szempontból.

VI.2.3.3. Határon átnyúló vasúti utazási adatfelvétel eredményei

A 2013-as EMAH projekt keretében lezajlott utasforgalmi felmérés adatai alapján az alábbi megállapítások születtek a vasúti utazások esetében

- A határt átlépők aránya többnyire 35-40% között mozgott. Ugyanakkor a Fertőszentmiklós–Neusiedl am See vasútvonalon a határt átlépő utasok száma és aránya gyakorlatilag jelentéktelen volt az osztrák belföldi szakasz teljesítményéhez képest.
- A vonalszakaszok jelentős szerepet töltenek be az elővárosi közlekedésben is. Főbb utasvonzó központnak Magyarországon Győr és Sopron, míg Ausztriában Wien, Wiener Neustadt. Neusiedl am See és Graz bizonyult, de a keresztmetszeti adatok alapján Parndorf és Mattersburg is jelentős vonzerővel bírt. A felsoroltakon túl a két elágazási pont, Fehring és Wulkaprodersdorf állomás utasforgalma is nagyobb mértékű volt (pl. Eisenstadt csak utóbbi állomáson keresztül, átszállással érhető el Sopron és Deutschkreutz állomásokról).
- Valamennyi vasútvonalra jellemző, hogy reggel Ausztria irányába, délután pedig Magyarország felé bonyolódik nagyobb utasforgalom, ami a Magyarországról Ausztriába ingázók nagy számára utal. A mérések alapján az is kimutatható, hogy a délutáni csúcsidőszak forgalma egyenletesebb eloszlású.

A határon átnyúló közlekedés fejlesztésének elősegítése érdekében Az EMAH felmérés keretében a kikérdezett utasok részére javaslattevési lehetőség is biztosítva volt.

A közforgalmú közlekedésre vonatkozó észrevételek közel fele a menetrend szerinti autóbusz-közlekedést érintette:

- leggyakrabban a határon átnyúló autóbusz-közlekedés hiányát említették,
- közvetlen autóbusz járatokra tettek javaslatokat az alábbi viszonylatokban:
 - Deutschkreutz – Sopron – Eisenstadt
 - Sopron – Mörbish – St. Margarethen
 - Neusiedel – Mosonmagyaróvár
 - Szombathely – Oberwart
 - Kapuvár – Pamhagen
 - Szentgotthárd – Heiligenkreutz

A közforgalmú közlekedéssel kapcsolatos észrevételek közel 40%-a a vasúti közlekedésre vonatkozott:

- a meglévő szolgáltatási színvonal növelése,
- a menetrendi kínálat bővítése (több járat, éjszakai közlekedés)

- menetrend szerinti közlekedés biztosítása, tarifaszint csökkentése,
- a vasútközlekedés fejlesztésére tett javaslatok az alábbiak voltak:
 - átszállási kényszer megszüntetése Szentgotthárdnál, Hegyeshalomnál,
 - az alábbi utazási viszonylatok kialakítása:
 - Szentgotthárd – Heiligenkreutz,
 - Deutschkreutz – Kőszeg
 - Szombathely – Oberwart,
 - Deutschkreutz – Frauenkirchen.

Meg kell említeni, hogy az azóta megváltozott helyzet miatt **szükségszerű** ennek a felvételek a mielőbbi **megismétlése**.

VI.2.4 A KSZ hálózatának és menetrendjének (szolgáltatási terület) lehatárolása

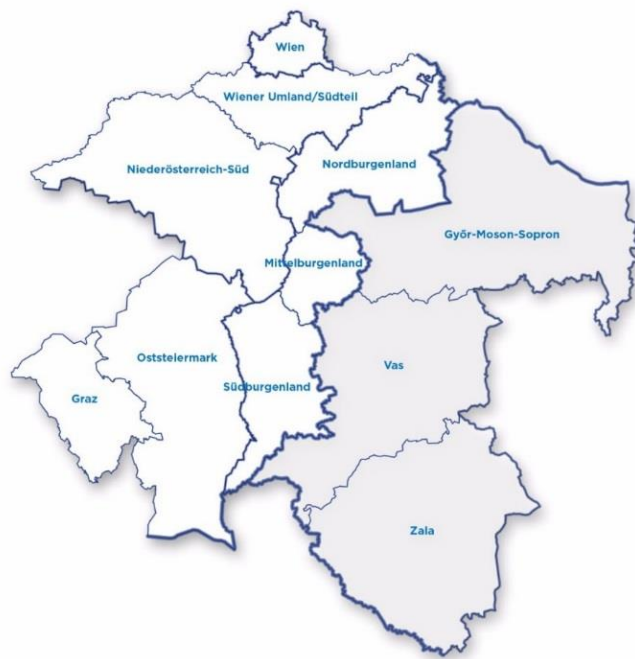
Az osztrák-magyar határátmeneti térség az Interreg program szerint Győr-Moson-Sopron, Vas és Zala megyéket, továbbá Bécs, felső Ausztria déli térségét, Burgenland és Kelet-Stájerország tartományokat, valamint Graz térségét jelenti (46. ábra).

Az érintett területen jelentős közforgalmú vasúti és autóbusz hálózat található, melyek távolsági, regionális és helyi közlekedési igényeket szolgálnak ki. Ezen hálózatok infrastrukturális jellemzőit az előző pontban már ismertettük.

A jövőbeni KSZ hálózatának meghatározásakor a térség vonzásközpontjait, valamint a főbb közlekedési célpontokat szükséges figyelembe vennünk. Ez esetenként túlnyúlhat a fenti térségi határokon, de a KSZ hálózatának meghatározásakor nem feltétlenül kell elmozdítatlan határként tekinteni a közigazgatási határvonalakra.

A korábbiakban leírtak alapján az osztrák-magyar határon átnyúló KSZ hálózatának meghatározásakor az alábbi, korábbi felmérések során azonosított vonzásközpontokat mindenképpen figyelembe kell vennünk:

- Győr
- Sopron,
- Szombathely,
- Wien,
- Wiener Neustadt,
- Neusiedl am See,
- Graz.



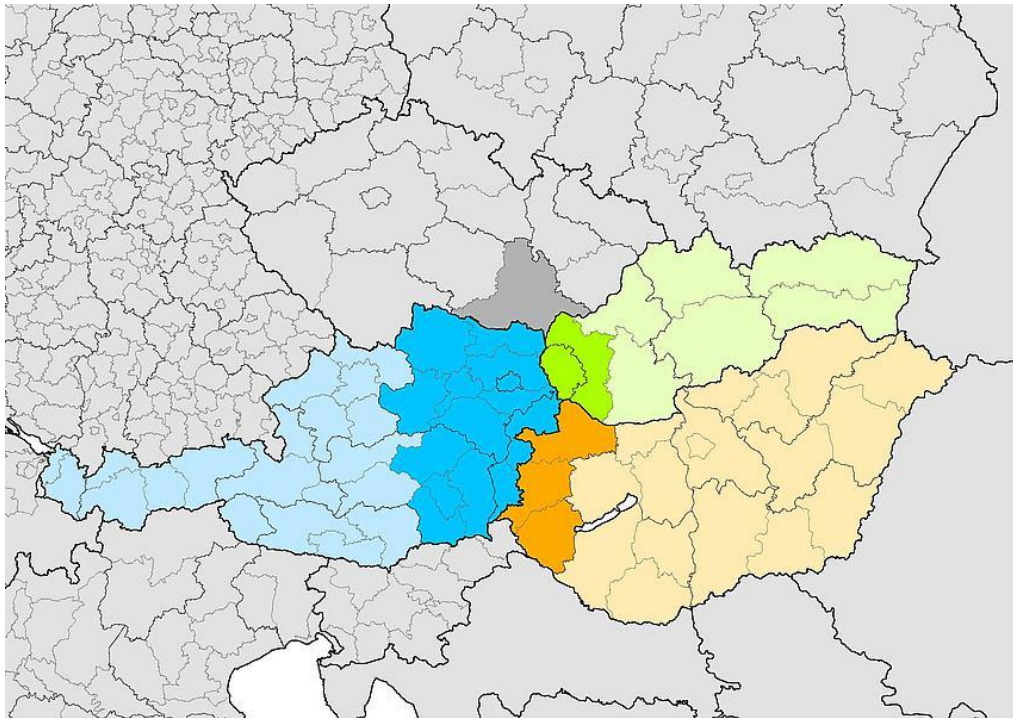
46. ábra

Az osztrák-magyar határátmeneti térség az Interreg program szerint
(Forrás: <http://www.interreg-athu.eu>)

A fenti vonzasközpontok, valamint a 2.1.4. pontban leírtak alapján az javasolható, hogy az osztrák oldalon működő közlekedési szövetséghez (VOR) javasolt csatlakoztatni a magyar oldal regionális vonzasközpontjait érintő és összekötő közforgalmú hálózatokat.

A jelenleg kiépült közforgalmú közlekedési hálózatok így tulajdonképpen a határon átnyúló viszonylatok esetében igénylenek új járatokat, a meglévő járatok esetében a menetrendek integrációja, valamint az átszállások biztosítása a legfontosabb teendő.

Ha térképen nézzük az így figyelembe veendő földrajzi területeket, a szlovák határtérségben elhelyezkedő Bratislava (Pozsony), mint fontos regionális vonzasközpont, szintén figyelembe veendő tényezőként jelenik meg a határon átnyúló közforgalmú közlekedés igényekhez igazított fejlesztése tekintetében (47. ábra).



47. ábra

Az osztrák-magyar-szlovák határtérség érintett területei (forrás: <https://www.fvv.tuwien.ac.at/forschung/projekte/international-projects/vkm-hu>)

Így meggondolandó még a Bécs-Győr-Neusiedl am See vonalához közel elhelyezkedő Bratislava (Pozsony) miatt az osztrák mellett a pozsonyi szlovák határmenet közlekedésének bevonása is a szövetség működésébe. A TransHUSK projekt során nyert megállapítások alapján a pozsonyi vonzasközpont a térség egyik forgalmas gócpontja.

A KSZ hálózatának nagyvonalú területi lefedettsége alapján, a korábbi években született utasforgalmi felmérések adatai, utas igényei, valamint a szövetségben együttműködő közlekedési szolgáltatók menetrendje alapján lehet részletesen megvizsgálni a lehetséges integrált menetrendi szerkezet kialakítását.

Elsősorban kínálati jellegű menetrend kialakítása javasolt, ütemes szerkezettel, az átszállási kapcsolatok biztosításával. Vannak olyan adottságok, melyek a KSZ érdekkörén kívül eső igényekből adódnak – pl. távolsági és nemzetközi közlekedési kiszolgálás. Ezek alapul vételével, az emellett fennálló lehetőségek számbavétele mellett, gazdaságossági szempontokra való figyelemmel szükséges kialakítani azt a menetrendet, melyet a megrendelők finanszírozni tudnak, az utas igényekhez leginkább alkalmazkodik, valamint a szolgáltatók üzemeltetni képesek.

A menetrend kialakítása során ügyelni kell arra, hogy a KSZ járatai megfelelően szolgálják az érintett terület helyi és regionális utazási igényeit, valamint biztosítsák a távolsági és nemzetközi járatokhoz való csatlakozásokat is.

VI.2.5 Illeszkedés a magyar és osztrák rendszerhez

A magyar és az osztrák rendszer alapvetően különbözik egymástól. Kezdvé a piac liberalizáltságától a megrendelő-szolgáltató-utas viszonyrendszeren át egészen a finanszírozási konstrukciókig. Ugyanakkor mindkét rendszer többé-kevésbé eltér a más országokban működő megoldásoktól is. Érvényes ez a bemutatott, határon átnyúló együttműködések kereteire is. Éppen emiatt egy magyar-osztrák határon átnyúló közlekedési platform létrehozása során a közforgalmú közlekedés rendszerének jóformán minden elemében változtatásokat kell végrehajtani mindkét országban. (Kivéve, ha az együttműködéssel érintett területen vagy az egyik, vagy a másik ország rendszerében működő szolgáltatást rendelnek meg és nyújtanak az együttműködéssel érintett teljes területen.)

A magyar rendszer változtatásával szemben támasztott követelmények megfogalmazása ráadásul amiatt is nehézségekbe ütközik, mert nem tisztázott minden eleme pontosan. A megrendelő szervezet ugyan ismert és nincs is szó ennek módosításáról, ellenben a szolgáltatás elszámolása és nyomon követése az országosan egységes elektronikus jegyrendszer bevezetésével a közeljövőben meg fog változni. Azt, hogy ez a rendszer pontosan mikor indul és hogyan fog működni, egyelőre még nem eldöntött minden részletében.

További kérdéseket vet fel az, hogy ugyan Magyarországon nem működnek közlekedési szövetségek, de a GYSEV és a projekt területén helyközi autóbuzos közforgalmú közlekedési szolgáltatást nyújtó ÉNYKK (Volánbusz) között már jelenleg is működik bizonyos szintű együttműködés. Azonban az ÉNYKK (nem beszélve, a most már országos ellátást biztosító Volánbuszról) szolgáltatási területe bővebb, mint az INTERREG program által kedvezményezett terület: tartalmazza Veszprém megyét is. Ráadásul a területen nem csak a GYSEV, hanem a MÁV is szolgáltat. Abban az esetben tehát, ha a GYSEV és a Volánbusz is részese lenne az újonnan létrejövő közlekedési platformnak, bizonyos területeken nem lenne teljes a platform által nyújtott szolgáltatások köre. A probléma természetesen nem megoldhatatlan, hiszen ismert más országok gyakorlatából, hogy a határon (lett lényen az országhatár, vagy tartomány határ) átnyúló szolgáltatás nem teljes körű sem területileg, sem a szövetségben résztvevő szolgáltatók szempontjából.

Nem elhanyagolható szempont az illeszkedés szempontjából az sem, hogy Magyarországon legkésőbb 2020-ban új közszolgáltatási szerződéseket kell kötni a helyközi autóbuzos személyszállításban. Ez a helyzet ugyan időben – még legalább egy évig tolnodni fog – de ez természetes módon veti fel azt a kérdést, hogy vajon ki(k) lenne/lennének magyar oldalon a közúti közforgalmú közlekedési szolgáltató(k) az együttműködésben. Természetesen nem zárható ki az sem, hogy adott esetben éppen a közlekedési szövetségi együttműködés lenne olyan versenyelőny, amivel az abban részes szolgáltató nyerhetné el a szolgáltatás nyújtásának koncesszióját.

Mindkét ország tarifa rendszerében vannak olyan elemek, amelyek valamilyen szinten módosításra szorulnak. Kezdvé a 65 éven felüliek kedvezményétől (Magyarországon 100%-os, Ausztriában 35%-os mértékű kedvezmény), a zóna vs. utazási távolság alapú

díjszámításon keresztül egészen a diákok utazási feltételeiig. Ezt tetézik a mindenféle egyéb kedvezmények rendszerei közötti eltérések.

S természetesen illeszkedni kell a megrendelések és finanszírozások rendszereihez. A megrendelés terén a legnagyobb munkát az jelenti, hogy osztrák oldalon a vasúti menetrendet jóval korábban alakítják ki, mint Magyarországon. Például az ÖBB jelenleg már a 2025-ös menetrenden dolgozik, míg magyar oldalon egyelőre még csak a 2020-as menetrend előkészítése folyik. Nyilvánvaló, hogy nem lenne célszerű egy már elfogadott menetrendet túlságosan megváltoztatni, tehát ezen a téren nem is annyira közös előkészítő munkáról, sokkal inkább a magyar menetrend illesztéséről lehetne beszélni – legalábbis a kezdeti időszakban.

A finanszírozás rendje – a magyarországinál sokkal többszereplős megrendelői kör miatt – osztrák oldalon jóval bonyolultabb, mint Magyarországon. Ugyanakkor a már említett bizonytalanságok miatt egyelőre nem tisztázott, hogy milyen feltételek mellett fogják megkötni az elkövetkező időszakokra érvényes közszolgálati szerződéseket. Ami mindenképpen biztos az az, hogy a finanszírozás elvi alapja a mindkét országban érvényes, 1370/2007 EK rendeleten alapuló finanszírozási és szerződéskötési elvek és szabályozás. Ennek alapján akár egész földrajzi régiókra, akár csak egy-egy vonalra is kiterjedhet a határon átnyúló közlekedési platform szolgáltatásainak köre.

Jelenlegi ismereteink szintjén és alapján a következő elvi alapokon álló együttműködést tartunk megvalósíthatónak, a következő fejezetekben ennek részleteit fejtjük ki bővebben.

Az együttműködés főbb jellemzői:

- a közlekedési platform keretében szolgáltatást nyújtó közlekedési társaságok, illetve szövetségek: a VOR, az ÖBB, a GYSEV, a MÁV és a Volánbusz;
- a közlekedési platform keretében szolgáltatást nyújtó közlekedési társaságtól továbbra is a kapacitásokat és a menetrendet a jelenlegi rendszerben rendelik meg az arra jogosultak, a szolgáltatók kínálatukban azonban minden esetben képviselik az együttműködésben részes többi partner érdekeit is a megrendelést megelőző egyeztetési folyamatban;
- a közlekedési platform tevékenysége földrajzilag a VOR, illetve a Nyugatmagyarországi statisztikai régió területére terjed ki, a jelenlegi ÉNYKK szolgáltatási területből Veszprém megyére már nem;
- az együttműködés a menetrendek összehangolására és a közösen működtetett, kétnyelvű (magyar és német, esetleg angol) utas tájékoztatási rendszer mellett még az indulási helytől az érkezési helyig terjedő szolgáltatást lefedő menetjegyek és bérletek kölcsönös kibocsátására és elfogadására terjed ki;
- a közlekedési platform területén érvényes menetjegyekre az egyes szolgáltatók járatain igénybe vett utazásokra vonatkozó tarifák előírásai az

irányadók, azaz a VOR hálózatára jutó utazásra a VOR tarifa, az ÖBB, vagy a GYSEV hálózatára jutó utazásra a megfelelő vasúti tarifa, míg a Volánbusz hálózatra jutó utazásra (pl. a jelenlegi szolgáltatókat feltételezve egy Egyed-Wulkaprodersdorf utazás esetében az Egyed-Csorna szakaszon a Volánbusz, a Csorna-Sopron szakaszon a GYSEV és a Sopron-Wulkaprodersdorf szakaszon a VOR tarifa);

- a szolgáltatók közötti elszámolás a jegystatisztika, illetve az azt szükség esetén kiegészítő utasszámlálási adatok alapján történik mindaddig, amíg részben, vagy teljes egészében nem térnek át a szolgáltatók valamilyen, az utazásokat pontosan rögzítő (elektronikus jegy) rendszerre;
- a megrendelőkkel a szolgáltatók továbbra is a jelenlegi rendszerben számolnak el az 1370/2007. EK rendeletnek megfelelően.

VI.2.6 A KSZ előkészítésének első lépcsője Közlekedési Platform (KP) létrehozása

Az előző pont részletesen bemutatta mindazon nehézségeket, amik egy közös közlekedési szövetség kialakítását nehezíti elsősorban a két ország eltérő – a közforgalmú közlekedést érintő – szabályozási és finanszírozási metódusai miatt.

Emiatt szükségesnek látszott egy – a közlekedési szövetség létrehozását segítő – olyan együttműködési platform létrehozása az érintett felek ill. azokat képviselő szervezetek közreműködésével, ami képes ezt a megkívánt fejlesztési folyamatot segíteni.

Mint ismeretes, a közlekedési szövetség legfontosabb ismérvei az alábbiak:

- Egységes hálózat az utas szempontjából
- Közös menetrend
- Közös utastájékoztató
- Közös tarifa- és viteldíjrendszer

A közlekedési szövetség lehet

- Megrendelők szövetsége
- Operátorok szövetsége
- Megrendelők és operátorok szövetsége

vagyis különböző változatokban egy adott térség közforgalmú közlekedési ellátásában felelős megrendelők (közhatalmak) illetve a szolgáltatást lebonyolító szervezetek és/vagy vállalkozások együttműködési formációja, szinte 100%-ban valamilyen gazdasági társaság képében megjelenítve.

A létrehozandó Közlekedési Platform fő célkitűzése nem más, mint a fentiekben körülírt teendőkhöz a megfelelő megoldási lehetőségeket felkutatni és a létrehozni kívánt KSZ érintett felelőseivel ezeket megtárgyalni, jóváhagyni.

Tekintettel arra, hogy a két országban a megrendelői, végrehajtói, finanszírozói háttér más és más, egy többszintű együttműködési rendszer megvalósítása szükséges.

Ezek figyelembevételével a többszintű szereplői kör szempontjainak összevetésével a kialakítandó KP felépítése és szerkezete az alábbi résztvevőkkel és képviselési jogokkal javasolható:

12. táblázat A Közlekedési Platform résztvevői

	AT	HU	AT-HU Platform
Közhatalom képviselője	Burgenland szöv. tartomány Bundesland Burgenland	Magyar Állam, érintett települések önkormányzatai	Burgenland szöv. tartomány Landesverwaltung ITM, KKM, PM valamint GySM, Vas és Zala Megyei Önkormányzatai**
Megrendelő	VOR a részes tartományok képviselőiben	Magyar Állam, mint a helyközi közlekedés megrendelője, valamint Győr, Sopron, Körmend, M. magyaróvár önkormányzatai*	ITM érintett főosztálya, KTI Személyszállítási Közszolgáltatási Igazgatóság, Győr, Sopron, Körmend, M. magyaróvár képviselői
Közlekedési szolgáltatók (operátorok)	ÖBB és Raaberbahn valamint partnervasúttjai és a VOR érintett autóbusz vállalatai	GySEV, MÁV, Volánbusz	érintett képviselői
Integrátorok	Mobilitätzentrum Burgenland, etc	Westpannon	érintett képviselői

* csak az önálló autóbusz hálózattal rendelkező érintett városok

** az érintett városok felhatalmazásával

A javaslat természetesen egyeztetéseket, és további részletezett tervezőmunkát kíván meg. A jelenlegi ismeretek és lehetőségek figyelembevételével egy konkrét – és véleményünk szerint megvalósítható – elképzelést alakítottunk ki, amely mint első lépés megnyitná az utat a határon átnyúló szervezett közlekedési együttműködés előtt.

VII. A jelenlegi adottságok és lehetőségek mellett kialakítható határon átnyúló közlekedési rendszer, mint a közös közlekedési szövetség első lépcsője

Az előző fejezet tanulsága szerint a két ország közötti számos jogi, finanszírozási, szervezeti felépítésbeli eltérések miatt ma egy határon átnyúló közlekedési szövetséget egy lépésben létrehozni nem lehet. Ugyanakkor el lehet, és el is kell indulni mint első lépés egy határon átnyúló közlekedésszervezési akcióval, ami megalapozhatja a kívánt cél elérését, vagy legalább is annak megközelítését.

Első lépésként a Közlekedési Platformot, mint egy konzultatív, döntés-előkészítő testületet kellene létrehozni, mely kellő szakmai és intézményes megerősödést követően döntéshozatali jogkörök átvételére is alkalmas lenne. A magyar személyszállítási törvény lehetőséget biztosít arra, hogy a közlekedésszervező az ún. „feladatellátási szerződés” keretében számos jogkört, illetve kompetenciát átvegyen, úgymint az utas-tájékoztatást, a díjmértékek megállapítását, a menetrend kidolgozását, illetve a közforgalmi közlekedésből származó díjbevételek beszedését.

A közlekedésszervezői feladattal felhatalmazott Közlekedési Platform közreműködhet a közforgalmú közlekedési szolgáltató kiválasztására irányuló eljárásban, illetve a közszolgáltatási szerződés megkötésében is. A közlekedésszervező jogosult lehet a menetrendek kidolgozásában való részvételre, mely az egyik legfontosabb hatáskör.

Ehhez elengedhetetlen, hogy a szervezet rendelkezzen a menetrendek előkészítésére vonatkozó felhatalmazással, illetve szakmai apparátussal. Különösen az utóbbi miatt szükség van egy olyan átmeneti időszak közbeiktatása, mikor a közlekedésszervezőnek csak javaslattevő, koordinációs szerepköre van a menetrendszerkesztés folyamatában. Amennyiben a szervezet szakmailag megerősödik és a jogszabályi háttér is megfelelő módon megváltozik, alkalmassá válik önálló koncepciók illetve tervek kidolgozására. Ehhez az utazási igények, illetve a nyújtható kapacitások vonatkozásában megfelelő információkkal kell rendelkeznie. A közlekedésszervező a menetrendek összeállítása kapcsán folyamatos mérésekkel figyelemmel kíséri az utazási igények alakulását, valamint az egyes szolgáltatók szállítási és teljesítménykínálatát. Az információk begyűjtése és kezelése terén szerzett tapasztalat birtokában a közlekedésszervező kezdeményező, illetve döntéshozói szerepkörben is léphet fel a menetrendalkotás terén, amennyiben erre a tulajdonosaitól megfelelő felhatalmazást kap. A menetrendek összehangolása amennyiben együtt járhat a közúti személyszállítás átalakulásával egyes vonalakon (vasúti közlekedéshez jobban igazodó menetrend), és a ráhordó szerepkör megjelenítésével, amennyiben erre az infrastrukturális feltételek adottak.

Az információk összegyűjtése és feldolgozása terén komoly segítséget jelent a közeljövőben az elektronikus jegyrendszer bevezetése Magyarországon. Az elektronikus rendszer nemcsak a jegyértékesítés és ellenőrzés folyamatát gyorsítja fel, hanem az utazások

számának és irányának, időbeli lefolyásának rögzítésével teljeskörű képet ad az utazási igények alakulásának tekintetében. Ez a menetrendek tervezése, valamint a bevételek szétosztása terén is komoly segítséget jelentene a platformban működő közlekedési megrendelők és operátorok számára.

A közlekedési szövetséget (közlekedésszervező közlekedési platformot) az ellátásért felelősök megbízhatják a közösségi közlekedés finanszírozása terén játszott különböző mértékű szerepvállalással. Természetesen, ha a platform szövetséggé alakul át, akkor ennél jóval nagyobb hatáskört is kaphat, jogosult lehet az ellátási területén keletkező menetdíj bevételek beszedésére, illetve annak a közlekedési szolgáltatók közötti szétosztására. Mód kínálkozhat arra is, hogy közlekedési platform jogosítványokat kapjon a közlekedési tarifa- és viteldíj-rendszer megállapítási folyamatában történő részvételre is. Ennek fontos továbbfejlesztése lehet a magyar, és jelen tanulmányban tárgyalt esetben a kétoldalú, országok közötti helyközi és helyi tarifák részleges, majd később teljeskörű integrációjának és átjárhatóságának megteremtése is.

A közlekedési platform felelősségi körébe kell az egységes arculattal kialakított utastájékoztató, tarifa és menetrend fizikai megvalósítása. Lehetőséget kell teremteni arra is, hogy a közlekedési platform, illetve az abban résztvevők az esetleges többletszolgáltatások megrendelésére jogosultak legyenek. Ennek megfelelően lehetséges az, hogy a közlekedési platform ellátási területén/vonalain az utazók alacsonyabb (külön) tarifával utazhassanak, amennyiben a platform a bevételkiesést valamilyen erre kialakított forrásból a szolgáltatók számára megfinanszírozza.

VII.1 Adottságok és lehetőségek valamint a fejlesztés első lépései

A tanulmány egyértelműen bizonyította, hogy

- az osztrák-magyar határszakaszon, illetve a határ két oldalán elhelyezkedő területek között elégtelen a közforgalmú közlekedési kapcsolat, mivel a Harka/Deutschkreutz – Szentgotthard/Mogendorf közötti határszakaszon nincsen sem vasúti, sem autóbuzsós⁴⁰ menetrend szerinti közforgalmú közlekedés;
- a burgenlandi oldalon nincs É-D irányú vasútvonal, érdemi vasúti kiszolgálás lényegében csak a Sopron környéki területen van; miközben a határ magyarországi oldalán rendelkezésre áll ez a vasúti kapcsolat;
- a határ két oldalán elhelyezkedő települések autóbuzsós kiszolgálásának színvonala megfelelő, de átkerülni az egyik oldalról a másikra busszal lehetetlen;
- nagy a különbség a két oldal tarifa- és menetdíj rendszere között, és a díjak mértéke is erősen különbözik;
- ugyanezek következtében a határt átlépő forgalomban az egyéni gépjárműforgalom mint egyedüli közlekedési mód, már kezdi veszélyeztetni a határ közeli települések élhetőségét.

Mindezekből következik, hogy a VI.2 fejezetben, valamint jelen fejezet bevezetőjében javasolt Közlekedési Platform kialakításával párhuzamosan szükség van olyan intézkedésekre is, ami egyrészt enyhíteni tudja a mai problémákat, másrészt, mint első lépés elindítja azt a folyamatot, ami szervezett formában azután működtetni tudja a határon átnyúló együttműködést.

Véleményünk szerint meg kell tenni mindazon lépéseket, amelyek a célban meghatározott állapot eléréséhez vezet, és nem szabad várni arra az időpontra, amikor minden feltétel egyszerre teljesül. A kis lépéseket – ha ezek átgondoltan, a végső cél megvalósítását szolgálják – minél előbb meg is kell tenni.

VII.2 Vasúti és autóbuzsós közlekedés és annak kiaknázásának lehetősége

Amint látható volt – a nemzetközi/távolsági forgalmat leszámítva – határt átlépő jelentős regionális vonatforgalom csak a Sopronon keresztülmenő Deutschkreutz – W.Neustadt (Wien) és a Deutschkreutz – Ebenfurth (Wien) vonalakon van, ahol az utasok túlnyomó része valójában ausztriai belföldi utazó. Deutschkreutz-ból Wulkaprodersdorf és Mattersburg felé a GySEV és az ÖBB vonalon napi 55 vonatként közlekedik Sopronon keresztül. A Fertővidéki HÉV forgalma lényegesen kisebb, 13 vonatként, még ennél is csekélyebb a Szentgotthárd - Jennersdorf közötti vasúti szakasz, ahol napi 5 vonatként közlekedik (48. ábra).

⁴⁰ A Szombathelyről kiinduló jelenleg iskolabuszként működő kvázi nemzetközi járatokat nem számolva



48. ábra

A vizsgálati terület vasúthálózata

(forrás: www.gysev.hu)

A helyzet azonban teljesen más az É-D irányban, ahol a burgenlandi oldalon Bécsújhely – Bécs irányában csak átszállásokkal, többnyire autóbuszos ráhordással lehet eljutni, közvetlen összeköttetést csak a gyorsautóbusz járatok biztosítanak. Ugyanakkor a magyar oldalon Szentgotthárd és Szombathely között 21, Szombathely és Sopron között 16 vonatpár közlekedik, illetve ezekből 9 vonatpár a teljes Sopron-Szentgotthárd útvonalat átszállási kényyszer nélkül teljesíti.

VII.2.1 Hálózati kapcsolatok fejlesztési lehetőségei

Már a GreMo projekt is rámutatott a nemrég korszerűsített és villamosított Szentgotthárd – Szombathely – Sopron vonal lehetőségének kihasználására egyrészt a Dél-Burgenland gyorsabb összekötése céljából Bécs irányában, másrészt megfelelő autóbusz hálózati fejlesztésekkel a határt átlépő osztrák-magyar forgalom könnyítésére (lásd 49. ábra).

Tehát egy viszonylag kis ráfordítást igénylő, lényegében szervezési eszközök felhasználásával mód nyílna egy határon átnyúló közforgalmú közlekedést szolgáló fejlesztést megvalósítására, amely szolgálna nem csak a határon átnyúló forgalom javítását, hanem

Burgenland számára is az osztrák belforgalomban előnyt biztosítana úgy, hogy közben felértékelődnek a magyarországi oldalon lévő városok, mint vonzási pontok.



49. ábra

A GySEV 15-21(19) vonalainak szolgáltba állítása a határt metsző utasforgalom számára

(forrás: saját szerkesztés)

A vonal potenciálját csak az autóbussz közlekedés fejlesztésével lehet hatékonyan kihasználni, nevezetesen a magyarországi gyűjtőpontokra Kőrmendre, Szombathelyre és Bükre a határ menti osztrák településekről közúti ráhordást szükséges biztosítani. Ennek megoldási lehetőségeit külön tárgyaljuk.

Külön felvetődött három – az új osztrák-magyar határmegvonás következtében – megszűnt vasútvonal nyomvonalát nagyjából követő határt átlépő „vasútpótló” autóbusszjárat megszervezésének ötlete:

- az egykori Kőszeg-Soproni h.é.v. nyomvonalán, elsősorban Kőszeg és Szombathely burgenlandi megközelítése érdekében;
- az egykori Dunántúli h.é.v. Bük/Bükfürdő-Zsira- Lutzmannsburg- Oberloifsdorf- (Oberpullendorf) nyomvonalát követve;
- az egykori Körmend-Németújvári h.é.v. nyomvonalát követve Strem érintésével Güssingig.
- a Szombathely – Oberwart vonal valódi közforgalmi autóbuszvonallá szervezése.

VII.2.1.1 Közlekedésszervezés a vasúton

A két országban működő GySEV-Raaberbahn osztrák területen lévő vasútvonalai, valamint a Sopronon átvezető Deutschkreutz - Wulkaprodersdorf ill. Mattersburg vonalon lévő Sopron állomás bent van a VOR rendszerében. A Sopron és Szentgotthárd/Mogensdorf közötti vasútszakasz bevonása célszerű lenne egy közös VOR-Gysev hálózati rendszerbe, ahol egy szükségszerű menetrendi finomítás mellett sor kerülne a magyarországi tarifa- és viteldíjrendszerrel párhuzamosan a VOR viteldíj rendszer alkalmazása is (50. ábra).



50. ábra

A VOR dél-keleti hálózata és kiterjesztési lehetősége a magyarországi GySEV vonalakra

(forrás: www.vor.at és saját szerkesztés)

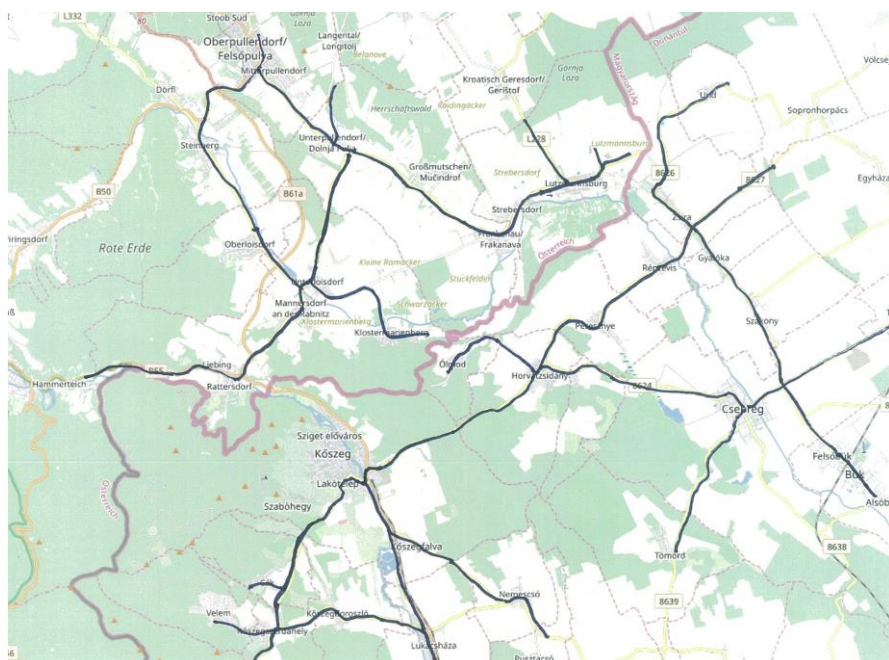
Ezzel első lépésként megvalósulna egy határon átlépő közlekedési szövetség első lépcsője – a javasolt Közlekedési Platform alapján – úgy, hogy a két szövetségi rendszer, a VOR

meg a GySEV-Volán rendszer egy párhuzamos közösen működik egymás mellett és egymást kiegészítve.

VII.2.1.2 Közlekedésszervezés az autóbushálózaton

Alapaxióma, hogy egy vasúti rendszer, csak egy megfelelő hálózatképzési filozófián alapuló autóbusz rendszerrel kiegészítve töltheti be hivatását. Tehát elengedhetetlen az autóbusz megfelelő és hatékony szerepvállalása úgy a a vasúttal ki nem szolgált települések összekapcsolásában, hanem a vasút hálózati szerepének kiegészítésében is. Tehát az autóbusz feladata helyi közvetlen, települések közötti kapcsolatok biztosítása, valamint a vasúti hálózat kiegészítése, rá- és elhordó funkció.

Ha a határ menti területek autóbushálózatait megvizsgáljuk, akkor azt látjuk, hogy az átjárható schengeni oszták-magyar határ autóbushálózati összekötöttség szempontjából nem sokkal különbözik a vasfüggöny korabeli állapottól (51. ábra).



51. ábra

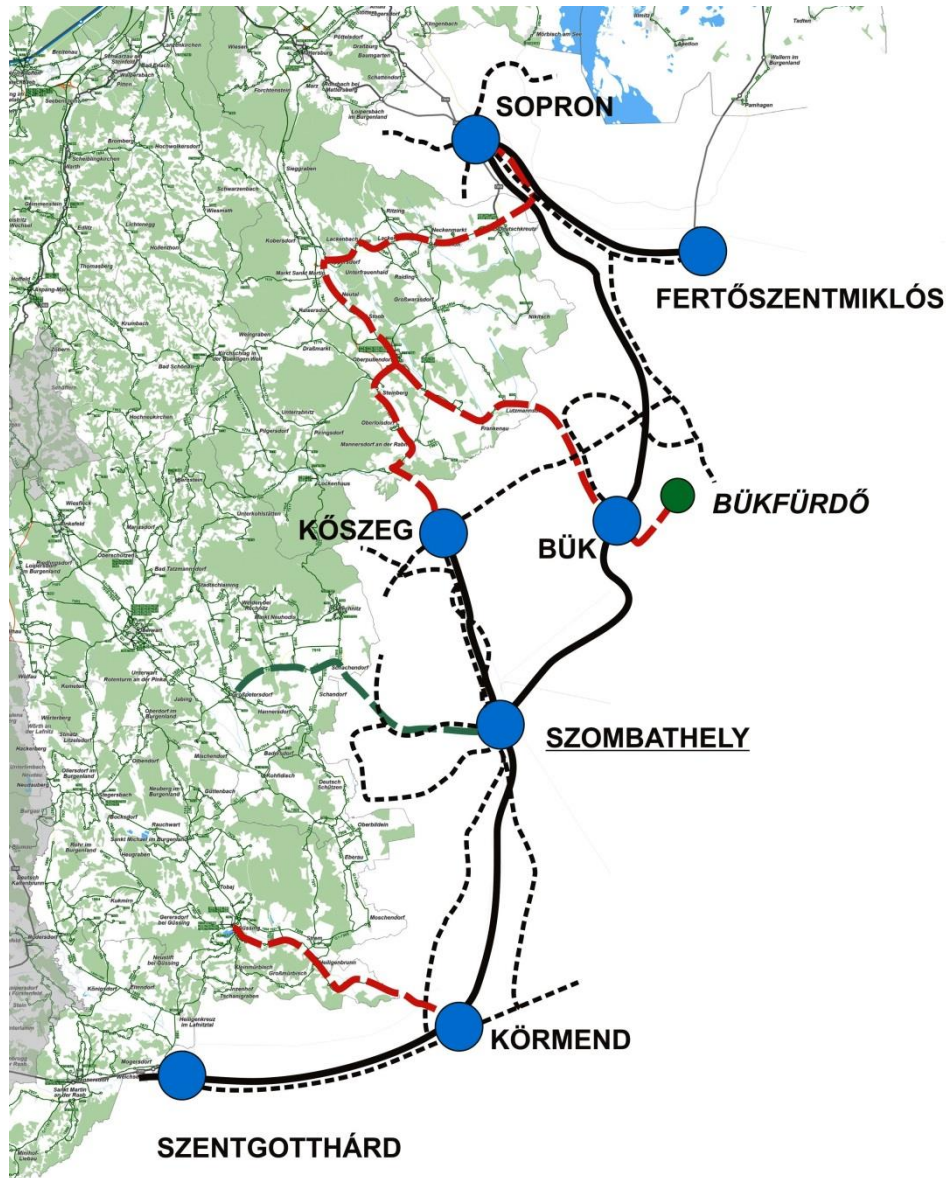
Autóbushálózatok a Kőszeg-Zsira menti határ két oldalán

(forrás: saját szerkesztés)

Ismeretes, hogy voltak kísérletek határt átlépő autóbusz járatok szervezésére (pld. Kőszeg és Oberpullendorf között) de ezek a nemzetközi vonalként működő vonalak előbb-utóbb igénybevétel hiányában elhaltak. Ennek okát elsősorban a nehézkes rugalmatlan menetrendben és a relatív drága tarifában kell keresni, nem kis utasforgalomban. Gondoljunk csak arra a jelenségre, hogy a telekocsis utazásmegosztó rendszerek (Telekocsi, Oszkár, Uber stb.) ma már úgy virágoznak, hogy a személygépkocsis szabad helyek felkínálása mellett megjelentek a kisbuszos üzletszerűen feketén vállalkozók is. Vagyis a konvencionális

menetrendszerű autóbusszközlekedés mellett ma már gondolni kell az igényvezérelt közforgalmú közlekedési mód (DRT⁴¹) alkalmazására is.

A konkrét közös vasúti-autóbusszos hálózatot az 52. ábra mutatja, ahol a gerincet képező vasútvonalak mellett láthatóak az autóbusszvonalak is a határ mindkét oldalán (az osztrák oldalon vékony zöld vonalakkal).



52.ábra

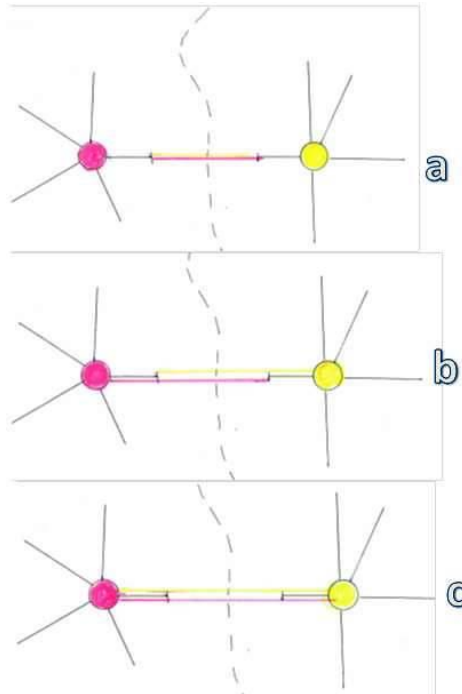
A közforgalmú közlekedési hálózat a vizsgálati területen

(forrás: saját szerkesztés)

⁴¹ A DRT „egy korszerű, utasbarát formája a közösségi közlekedésnek azáltal, hogy kis és közepes járművek rugalmas járatszerkesztésben és menetrenddel működnek együtt az utasfelvételi helyek és a célállomások között az utasok igényeinek megfelelően.” (European Commission, Penelope website European project database, Synopsis of DRT)

A jelenlegi, a határ két oldalán teljesen elkülönült autóbusz hálózatokat nyilvánvalóan össze kell kötni. Ennek többféle hálózatszerkezési lehetősége van.

Ha modellezzük a határon átnyúló autóbuszközlekedés hálózati felépítési lehetőségeit, akkor vázlatosan háromféle megoldás kínálkozik (53. ábra).



53. ábra

Határon átnyúló autóbuszhálózat képzési modellek

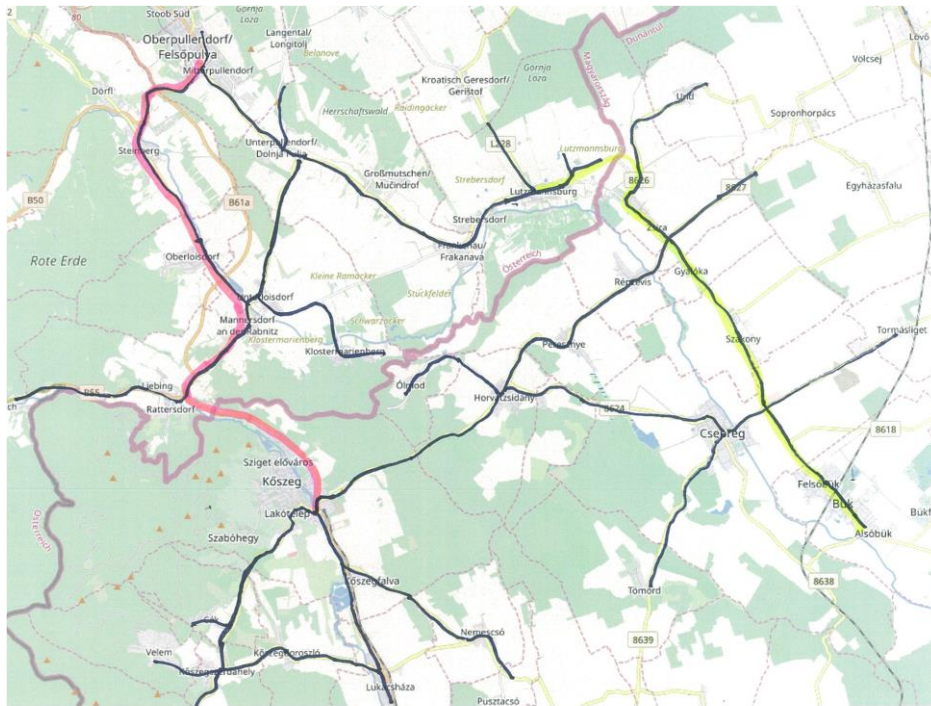
(forrás: saját szerkesztés)

- Az a) esetről a határhoz eső települések között „shuttle” rendszerrel történik a kapcsolat kialakítása a két buszhálózat között
- A b) esetről átlapolva kölcsönösen átnyúlnak a másik fél első fontos csomó (góc-) pontjáiig
- A c) esetben pedig egymás első fontos gócpontját kötik össze

Tehát a hálózatfejlesztés során többféle szempontot kell megvizsgálni, u.m. a hálózatképzés

- vonali tervezésének módját, vagyis a vonal- ill. viszonylatszervezést (a, b, vagy c este)
- a szolgáltatás időbeli megtervezése (menetrend) valamint a járat működtetésének módját
- szolgáltató választás
 - ❖ egy- vagy kétoldalról (kölcsönös egyenlő paritású) üzemelés
 - ❖ kötött vagy rugalmas (DRT)
 - ❖ alkalmazott tarifa- és viteldíjrendszer (ld. köv. alfejezet)

Példaként az 54. ábrán felvázoljuk az 51. ábra autóbuszhálózatainak összekötési lehetőségeit.



54. ábra

Határon átnyúló autóbuszhálózat fejlesztési példái

(forrás: saját szerkesztés)

A piros vonal a c) hálózati felépítést szemléltető példa, amikor is két jelentős gócpont (Kőszeg és Oberpullendorf) között létesülne egy az osztrák oldalon működő vonalaktól független új viszonylat; a sárga vonal a b) esetre példa, ahol pld. Sárvár-Bük irányból Zsírán keresztül Locsmándig (Lutzmannsburg) hosszabbodna meg egy magyar vonal, és az osztrák oldalon lévő al-csomópontban lehetne a többi burgenlandi célpontot átszállással elérni.

Jelen tanulmányban csak arra van lehetőség, hogy felvessük a jövőben megvalósítható fejlesztéseket, és annak megvalósíthatósági irányát, a részletes kidolgozás nem e munka része.

VII.2.2 A tarifa- és viteldíjrendszer elemzése

Egy határon átnyúló közlekedési szövetségnél – vagy ennél még fejletlenebb együttműködési formánál – a menetrendek összehangolása, a közös utastájékoztató és arculat megteremtése viszonylag könnyen megoldható. De a tarifa és viteldíj, meg a mögötte húzódo közfinanszírozási kérdések közös kezelése, a nemzeti rendszerek harmonizálása rendkívül nehéz feladat. Erre értelemszerűen ez a tanulmány nem is vállalkozhat, itt és most csak a lehetséges továbblépés irányát kísérhetjük megtalálni.

VII.2.2.1 Vasút

Minden határt átlépő közlekedési kapcsolat létesítésénél jelentős probléma az eltérő tarifa- és viteldíjrendszerek valamilyen módon történő harmonizálása. Ez jelentkezik a tárgyalt esetben is, különös tekintettel a magyarországi GySEV vonalak osztrák oldalról történő igénybevétele esetén. Jelentős az eltérés a tarifa szintben, a kedvezményrendszerben – és ezt nehezíti még az a tény, hogy az osztrák oldalon szövetségi tarifa van, a magyar oldalon viszont nincs – eltekintve csak egyes relációkban működő, meglehetősen korlátozottan igénybevett GySEV-Volán közös bérletjegyeiktől.

A továbbiakban csak az egyszerűség és áttekinthetőség végett csak a teljesárú eseti menetjegyekkel foglalkozunk, az időjegyekkel/bérletekkel és a kedvezményekkel nem.

A magyar vasúti díjszabás felépítése viszonylag egyszerű: km övezetben megadja a belföldi és nemzetközi viszonylatban kiadott menetdíjakat úgy, hogy

- a belföldi menetdíjakat a nemzeti kormányok határozzák meg
- a nemzetközi menetdíjakat vasutak közötti megállapodással közösen állapítják meg megegyezéssel

Ebből következik, hogy a belföldi és a nemzetközi viteldíjak és tarifák között jelentős eltérések vannak, ez a hazai viszonyok mellett azt jelenti, hogy a nemzetközi tarifa a belföldi tarifa 2,5-3 –szorososa. A 13. táblázat bemutatja a számunkra elsősorban érdekes 100 km-es vasúti utazásokhoz tartozó belföldi és nemzetközi távolságarányos menetdíjakat és tarifákat, ⁴²amiből az következik, hogy egyrészt mind a két viteldíj rendszer a 0-100 km-es tartományban lineáris jellegű, viszont a tarifaszint 2,5-3-szor magasabb a nemzetközi forgalomban (13. táblázat).

Ausztriában a helyzet más, mivel Burgenlandban VOR viteldíjak vannak, de természetesen a vasúton érvényes a osztrák (ÖBB) normál távolsági díjszabás, valamint a számos speciális díjszabási lehetőség u.m. az EURegio (ez ma is működik AT-HU relációban) vagy a GÜNTAR („Grenzüberschreitender Nahtarif“). Számos, a német-, a svájci- és az olasz-osztrák határon túli külföldi állomásig érvényes az osztrák tarifa.

A fentiekből következik, hogy a jogi háttér (államok által jóváhagyott szolgáltatók közötti szerződés) megteremtésével lehet akár speciális tarifát, akár határon átnyúló tarifát alkalmazni a vasutak között; persze ennek kidolgozása, egyeztetése, majd ratifikálása egy viszonylag hosszú folyamat. Az állam szerepe nem csak a nemzetközi jogi felhatalmazás kérdésében leledzik, hanem abban a fontos kérdésben is, hogy részt vesz, vagy nem vesz rész a szolgáltatás – **ami mindenütt közszolgáltatás** – finanszírozásában. Ahogyan a VI.1 fejezetben bemutatuk, egyrészt - közös uniós alapelven kívül – jelentős az eltérés a két ország között a finanszírozás módjában, mégis lehet valamilyen megoldást találni a határon átnyúló közlekedés valamilyen kölcsönösen elfogadható módon történő működtetésére.

⁴² Tarifa (fajlagos viteldíj) alatt az egy km-re eső viteldíj értendő

13. táblázat Belföldi és nemzetközi viteldíjak/tarifák a magyar vasutakon

Km	Nemzet- közi*	Belföldi	Nemzetközi /Belföldi arány	Nemzetközi ta- rifa(Ft/km)	Belföldi tarifa (Ft/km)
5	662	250	2,6	132	50
10	794	250	3,2	79	25
15	927	310	3,0	62	21
20	1192	370	3,2	60	19
25	1390	465	3,0	56	19
30	1655	560	3,0	55	19
35	1854	650	2,9	53	19
40	2118	745	2,8	53	19
45	2383	840	2,8	53	19
50	2582	930	2,8	52	19
55	2582	930	2,8	47	17
60	2979	1120	2,7	50	19
65	2979	1120	2,7	46	17
70	3509	1300	2,7	50	19
75	3509	1300	2,7	47	17
80	3972	1490	2,7	50	19
85	3972	1490	2,7	47	18
90	4502	1680	2,7	50	19
95	4502	1680	2,7	47	18
100	4965	1860	2,7	50	19

*a nemzetközi EUR-ban megállapított menetdíjak HUF-ra átszámítva 311 Ft-os árfolyamon

Ezért első lépésként tehát egy viszonylag egyszerűbb és rövid idő alatt bevezethető megoldás kínálkozik a VOR tarifa párhuzamos bevezetését a magyar belföldi tarifával párhuzamosan a GySEV 15-ös és 21-es vonalain Sopron és Szentgotthárd között.

Tekintettel arra, hogy a VOR a méhsejt cellás díjszámításról áttért a relációk szerinti díjszámításra, először a területről kifutó vonalakon alkalmazott régi megoldásnak megfelelően szakaszokra osztva célszerű a díjszabást (díjszabási övezetet) kialakítani.

Eszerint a 15-ös és a 21-es vonalat két-két szakaszra célszerű bontani:

- a) Sopron – Bük (38 km)
- b) Bük – Szombathely (24 km)
- c) Szombathely – Körmend (26)
- d) Körmend – Szentgotthárd (28)

Az osztópontokat képező állomások olyan városokban vannak, amelyek nemcsak fontos közlekedési elosztópontok, hanem egyben jelentős településszerkezeti gyűjtőpontok is.

A 14. táblázatban elvégeztünk egy viteldíj számítást Sopron és Szentgotthárd közötti állomások egymásközi forgalmára vonatkozóan a különböző viteldíj rendszerekre.

14. táblázat Viteldíjszámítás a Sopron-Szombathely-Szentgotthárd vasúti szakaszra

km	Szakasz	Belföldi HUF	Belf.EUR-ban	Nemz.közi EL	ÖBB díjszabás	VOR*	Diff. VOR-HU tariff
38	Sopron - Bük	745	2,25	6,4	3,2	3,2	0,95
24	Bük - Szombathely	465	1,40	4,2	4,2	2,1	0,70
62	Sopron - Szombathely	1300	3,93	10,6	5,3	5,3	1,37
			0,00				
26	Szombathely - Körmend	560	1,69	5	5	2,5	0,81
50	Körmend - Bük	930	2,81	7,8	7,8	3,9	1,09
88	Körmend - Sopron	1680	5,08	13,6	6,8	6,8	1,72
28	Körmend - Szentgotthárd	560	1,69	5	5	2,5	0,81
54	Szentgotthárd - Szombathely	1120	3,38	9	9	4,5	1,12
78	Szentgotthárd _ Bük	1490	4,50	12	12	6	1,50
116	Szentgotthárd - Sopron	2200	6,65	18	9	9	2,35

(piros szín ÖBB díj, ahol a VOR érvényes; zöld szín javasolható VOR díj a magyar szakaszokon)

A táblázat jól mutatja, hogy az általunk feltételezett, tervezett VOR és a magyar belföldi viteldíjak között még így is jelentős a különbség. De az is nyilvánvaló, hogy a VOR tarifa használata csak a határt átlépő utazások esetén jön szóba, belföldi relációban használata értelmetlen. A 14. táblázatban a magyar szakaszokra próbaként számított VOR viteldíjak csak tájékoztató jellegűek, természetesen a magyarországi állomáspontra Ausztriából számítandó viteldíjak megállapítása egy bonyolult feladat. A magyar szakaszokon a kettős viteldíjrendszer persze lehetővé teszi az utasnak az útvonal szakaszolásával az olcsóbb magyar belföldi viteldíj igénybe vételét - de ez a lehetőség megvan minden ilyen esetben, mint például az ötletet adó Elbe-Labe-Ticket rendszerben Német- és Csehország között.

A magyar szakaszon a VOR jeggyel történő utazásokat a GySEV és a VOR elszámolhatja vagy a mai teljesítményarányos megállapodásos rendszerben; de lehetőség van arra is, hogy a ma már QR kóddal ellátott jegyeket a GySEV jegyvizsgáló az elektronikus alapon működő JÉ-jegy rendszerben rögzítse a VOR jeggyel utazók utazását.

VII.2.2.2 Autóbusz

Az autóbuszközlekedés tarifa- és viteldíjrendszere eltér a vasútétól mindkét országban.

Magyarországon a helyközi – és így a regionális – autóbuszközlekedésben egységes km.-övezeti díjszabás érvényben, ami azonos a vasútéval. Ausztriában viszont a regionális autóbuszközlekedés díjszabásilag az adott közlekedési szövetség díjszabásába van integrálva. Más a helyzet a határt átlépő autóbuszvonalaknál (nemzetközi járatok), ezeknél az alapvetően nem jelentkezik a közszolgáltatás igénye, tehát általában üzleti alapon kerülnek a viteldíjak megállapításra. Ha csak a nagy nemzetközi forgalmat lebonyolító rendszerekre gondolunk (Flixbus, Eurobus, stb.), akkor látható, hogy e szempontból hasonló a helyzet, mint a légitforgalomban.

Ezt a merev szétválasztást természetesen egy határok mellett húzódó, egymással szorosabban együttműködő régióban nem lehet, és nem is szabad alkalmazni. Az élet már ma is

felülírta ezt a merev szabályozást, gondoljunk csak a már évek óta a Rajkáiig közlekedő pozsonyi 801-es buszjáratra.

Az osztrák oldalon ez a szerep megfelelően működik a VOR keretében, míg a magyar oldalon egy tiszteletreméltó, de még kezdetleges tarifális együttműködés van egyes kiemelt relációkban a GySEV és a Volánbusz között. Határon áthaladó buszközlekedés, a szombathelyi iskolajáratoktól eltekintve nincs.

Érdeemes megvizsgálni, hogy az osztrák hálózaton, az egyes fontos burgenlandi pontok között milyen viteldíjak jelennek meg, természetesen ebbe beleértve a GySEV-Raaberbahn-ÖBB által kiszolgált Deutschkreutz-Sopron vasútszakaszt is (15. táblázat). A számítás a Kőszeg-Oberpullendorf-Deutschkreutz vonalra készült. A 16. táblázat bemutatja, hogy a belföldi vonali km-övezet alapú menetdíjszámítás szerint mennyibe kerülne a menetjegy Szombathelyről vagy Kőszegről a burgenlandi településekre; míg a 16. táblázat összehasonlíttja a kétféle viteldíj alkalmazásából számított jegyárakat. Itt is látható, hogy a magyar belföldi jegyárak durván a VOR árak csupán a harmadát teszik ki, tehát jelentős árdifferencia van itt is a két rendszer között.

15. táblázat VOR viteldíjak a Rattersdorf-O.pullendf.-Sopron vonalon (EUR)

O/D	Rattersdf.	O.Loifsd.	O.Pullendf.	Markt St. M	Horitschon	Deutschkre	Sopron
Rattersdf.	X	1,80	3,50	4,70	7,00	7,00	10,50
O.Loifsd.		X	3,50	4,70	7,00	7,00	10,50
O.Pullendf.			X	2,30	4,70	4,70	8,20
Markt St. Martin				X	4,70	5,80	* 7,00
Horitschon					X	2,30	3,50
Deutschkreutz						X	2,30
Sopron							X
							* via Mattersbg.

16. táblázat Számított belföldi viteldíjak Szombathelyről/Kőszegről Burgenlandba (EUR)

O/D	Szombathely	Kőszeg	Rattersdf.	O.Loifsd.	O.Pullendf.	Markt St. Martin	Horitschon	Deutschkreutz	Sopron
Szombathely	0	1,19	1,50	2,10	2,40	3,61	4,19	4,81	5,42
Kőszeg		0	0,80	1,00	1,50	2,40	4,18	3,60	4,18
Rattersdf.			0						3,60
O.Loifsd.				0					3,60
O.Pullendf.					0				2,70
Markt St. Martin						0			1,80
Horitschon							0		1,19
Deutschkreutz								0	1,00
Sopron									0

17. táblázat Jelenlegi viteldíjak Sopronból az osztrák (VOR) és a magyar tarifával Burgenlandba (EUR)

	Rattersdorf	Oberloifsd.	Oberpullendf.	Markt St.Martin	Horitschon	Deutschkreutz
VOR	10,50	10,50	8,20	7,00	3,50	2,30
H belföldi	3,60	3,60	2,70	1,80	1,19	1,00
HU/AT %	34	34	33	26	34	43

A 17 táblázatban bemutatott tények és felvetések tanulsága hasonlóak, mint amit vasúti részben lehetett látni – jelentős 2-3-szoros eltérés van az autóbusszközlekedésben is az osztrák és magyar árszint között. A viteldíjképzésben azonban az autóbusszközlekedésben nincs egységes nemzetközi tarifa, itt a viteldíjakat szabadon választják meg a lényegében

szabályozott piacon működő szolgáltatók. Ennek megfelelően jelenleg a határ két oldalán a nemzeti viteldíjrendszerek működnek: osztrák oldalon a VOR, magyar oldalon a km övezeti rendszer plusz egyes relációkban a GySEV-Volán közös viteldíjrendszer is.

Határon átnyúló autóbuszjáratok esetén a VII.2.1.2 fejezetben vázolt hálózatfejlesztési modellek alkalmazásánál a viteldíjrendszert ill. a nemzeti viteldíjak harmonizálását különböző módon lehet kialakítani:

Az a) megoldásnál a „shuttle” szolgáltatás üzleti alapon kerülne meghatározásra, és a határ két oldalán lévő indulási-érkezési pontoktól a nemzeti szabályok az érvényesek. Ezt a módszert alkalmazzák p.o. az Elbe-Label együttműködésben a német Schöna és a cseh Decin között közlekedő ingavonaton egyaránt lehet euróban vagy cseh koronában jegyet váltani egy „shuttle” jegyet, ami hidat képez a két közlekedési szövetség között

A b) és c) megoldásnál a járatműködtetési szabályozás függvényében többféle rendszert lehet kialakítani. Lehetséges a nemzeti buszvonal határon túlra történő meghosszabbítása esetén

- a saját (akár speciális viteldíj pótlékkal kiegészített) nemzeti belföldi viteldíjakkal, irány szerinti megkülönböztetéssel (HU-AT irányban a magyar, AT-HU irányban a kiterjesztett VOR) viteldíjakkal;
- vagy a határponton tarifarendszer váltással, ami azt jelenti pld. hogy a határpontig érvényes az egyik, majd onnantól a másik rendszer.

Ebben a munkában csak a főbb – a jelenlegi helyzethez alkalmazkodni képes – megoldási lehetőségekre utalhatunk, szükség van ezek alapos kidolgozására, elemzésére egy következő munka során.

VII.2.3 Összefoglaló megállapítások, további teendők

A vizsgálat bemutatta azt, hogy megfelelő szándék és akarat esetén lehetséges egy határon átnyúló szervezett közforgalmú közlekedési rendszert kialakítani; ennek eszközei már ma is nagyjából rendelkezésre állnak.

Az osztrák-magyar határmenti térségek közforgalmú közlekedési összeköttetésének fejlesztése úgy a vasúti- mint a közúti alágazatban szükséges, ennek lehetőségeit feltárta ez a tanulmány is.

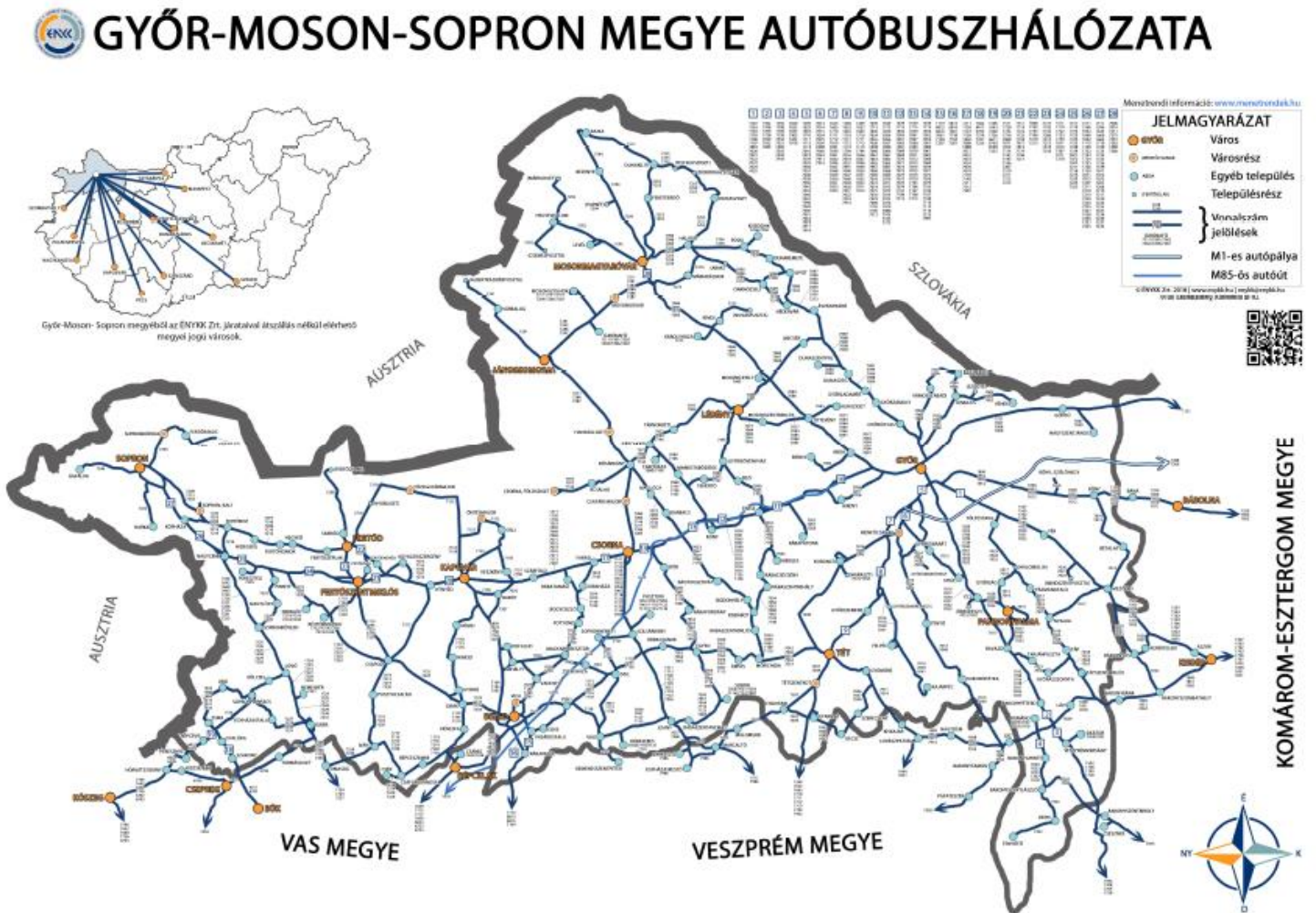
Véleményünk szerint a valamilyen formában szervezetté szükséges tenni ezt a tevékenységet, amire alkalmasnak kínálkozik a javasolt Közlekedési Platform, mint egy szervezett, az érdekelteket magában foglaló konzultatív testület.

Egy határon átnyúló közlekedési szövetség kialakítása és működtetése a tanulmányban bemutatott európai példák alapján egy reálisan megvalósítható feladat, magyar oldalon szükséges. Ez csak akkor lehet igazán jó megoldás, ha a határ mindkét oldalán van közlekedési-, de legalább tarifaszövetség. Ma ez sajnos nem így van, ezért itt és most csak egy, a

lehetőségeknek megfeleltetett „szükség” megoldást tudtunk körvonalazni. Feltétlenül fontosnak ítélandó magyar részről az elmozdulás a közlekedési szövetségek létesítésének feltételrendszerének megteremtése felé, mert jogalapjának hiányában nem egy határon átnyúló, hanem egy jól működő, korszerű és utasbarát magyar tarifarendszer kialakítása sem lehetséges.

Melléklet

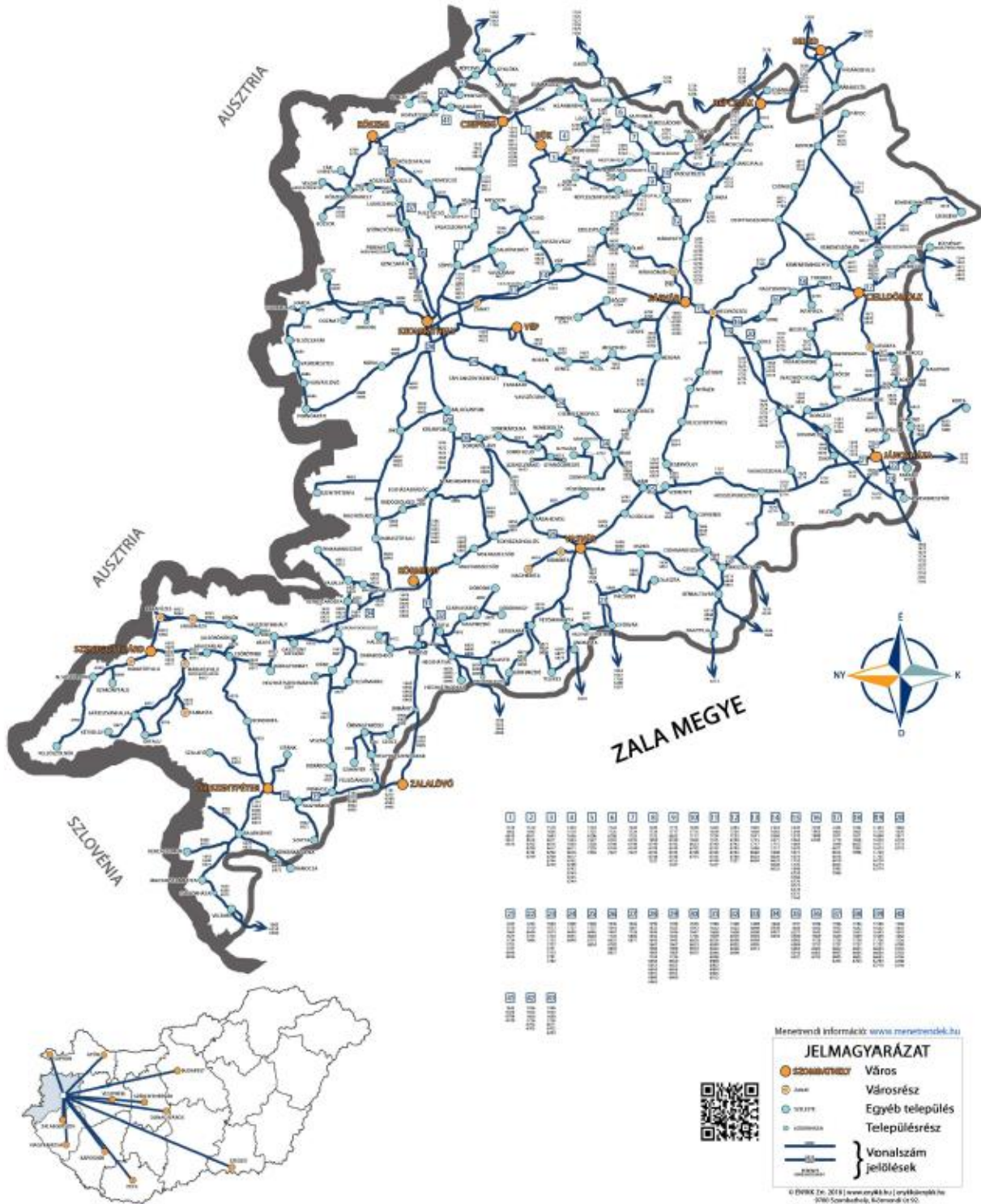
Az osztrák-magyar határ menti térség regionális autóbushálózatának térképei





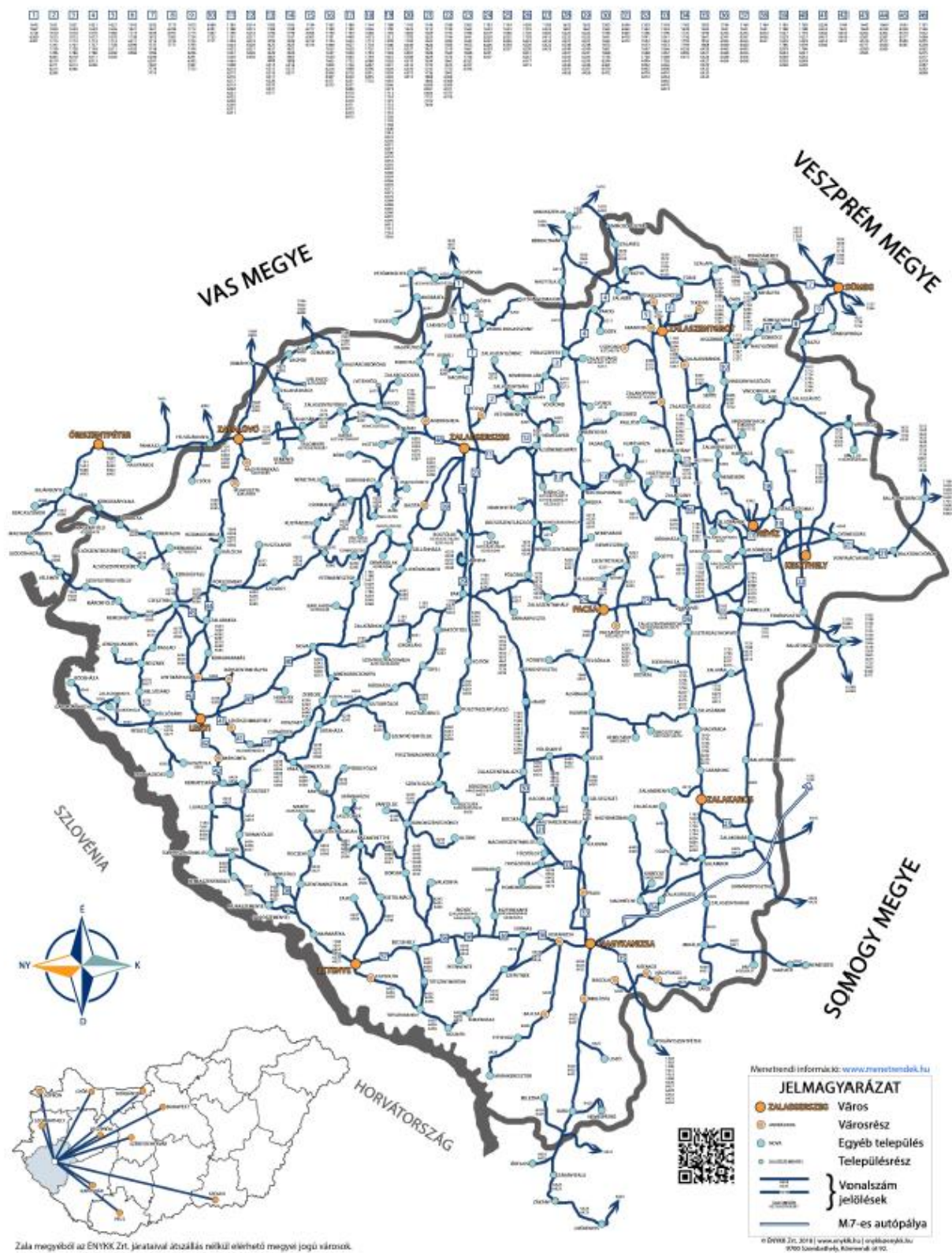
VAS MEGYE AUTÓBUSZHÁLÓZATA

GYŐR-MOSON-SOPRON MEGYE





ZALA MEGYE AUTÓBUSZHÁLÓZATA



Zala megyéből az ENYK Zrt. járataival átszállás nélkül elérhető megyei jogú városok.

Zeichenerklärung

-  Endstelle Eisenbahn-Linien
-  Eisenbahn-Linien mit Kursnummer
-  S-Bahn-Linien
-  Regionalbus-Linien
-  Eisenbahn-Linien außerhalb Verbundgrenze VOR
-  Endstelle S-Bahn-Linien
-  Bezeichnung S-Bahn-Linien
-  Endstelle Regionalbus-Linien
-  Bezeichnung Bus-Linie
-  Bus-Linien Ortsverkehr (siehe Unterdarstellung)
-  Wissen: Ortsnamen mit Haltestelle



Herausgeber:
 © Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH
 Europaplatz 3/5, 1020 Wien
 Telefon: 0800 22 23 24, www.vor.at, E-Mail: info@vor.at
 Angaben ohne Gewähr. Änderungen vorbehalten.
 Stand: Februar 2018

