



NEMZETI FEJLESZTÉSI  
MINISZTERIUM

---

# **Aktuális megrendelői teendők a közösségi közlekedésben**

**Somodi László,**  
**a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, Közlekedési Szolgáltatási Főosztályának vezetője**

**2015. szeptember 10.**

---



## A közösségi közlekedés hálózatos működését adó infrastruktúra fejlesztése

- Az infrastruktúra és a közszolgáltatási tartalom összhangja,
- InterCity és nemzetközi személyszállítás gerinc vasútvonalainak fejlesztése,
- elővárosi vasúti személyszállítás vasútvonalainak fejlesztése,
- intermodális csomópontok fejlesztése (programszerű megoldás),
- stabil minőségű infrastruktúra,
- állomási szolgáltatások fejlesztése.

A budapesti fejpályaudvarok kapacitásának átalakítása kritikus feladat, ami nélkül a bevezető vonali fejlesztések értéke is csökken.

# Koordinált infrastruktúra-fejlesztés I.

- Az uniós korridor vasúti fejlesztésekhez kapcsoljuk hozzá az **értéknövelt utasforgalmi szolgáltatást, intermodalitást**, ami
  - az **Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Programban (IKOP)**, és
  - az **Európai Hálózatfinanszírozási Eszközben (CEF)** is cél, de az EU elvárása a költséghatékonyság a beruházásoknál.

## Vasútfejlesztésekre

- az **IKOP-ból 459 milliárd Ft,**
- a **CEF-ből 353 milliárd Ft** forrás lesz elérhető.



## Koordinált infrastruktúra-fejlesztés II.

- **Elővárosi, megyei jogú városi, fővárosi fejlesztések előmozdítása** mind pályakapacitás, mind intermodalitás szempontjából:
    - **a megyeszékhelyek gyorsforgalmi úti elérhetőségének megteremtésére 750 Mrd Ft előirányzott központi költségvetési támogatás**
    - Az **IKOP**-ból
      - **a budapesti és pest-megyei városi-elővárosi közlekedésfejlesztésekre 211 Mrd Ft,**
      - **a közép-magyarországi régió kívüli városi-elővárosi közlekedésfejlesztésekre 120 Mrd Ft**

**EU támogatás** lesz elérhető.  
Lehetőség nyílik intermodális csomópontok támogatására, ami feltétele a fenntartható városi mobilitási terv (SUMP).

  - A kisebb volumenű városi közlekedésfejlesztések támogathatók a **Terület- és Településfejlesztési Operatív Programból (TOP)** is.
- 
- **Helyközi és helyi ellátási felelősök együttműködése.**





## A megyei jogú városok intermodális csomópontra vonatkozó fejlesztései I.

- Az **1696/2014. (XI.26) Kormányhatározat** nevesíti a „Megyei jogú városok vasútállomásai intermodális átszállókapcsolatainak fejlesztése és P+R parkolók kialakítása megyeszékhelyek vasúti elővárosi körzetében I. ütem” fejlesztéseket, konkrét települések megnevezése nélkül.
- Az intermodális csomópontok, a korszerű vasúti pálya, az összehangolt menetrend és közös tarifa együttesen adja a minőségi közösségi közlekedést.
- **Cél a helyközi közösségi közlekedés egységes rendszerének támogatása, az intermodális csomópontok ilyen értelmű, koordinált, országosan strukturált megvalósítása.**

## A megyei jogú városok intermodális csomópontra vonatkozó fejlesztései II.

- Az **IKOP** fejlesztéssel érintett prioritáskeretéből az intermodális csomópontok megvalósítására **42 Mrd Ft** került betervezésre.
- A 23 megyei jogú város eddig azonosított intermodális fejlesztési **igénye** hozzávetőleg **115,9 – 120,8 Mrd Ft**.
- Az NFM szakmai apparátusa áttekintette:
  - a 23 megyei jogú város vonatkozó fejlesztési elképzeléseit,
  - a tervezési munkák jelenlegi állását a közlekedéspolitikához való illeszkedés, valamint a költséghatékonyság szempontja alapján,



Az NFM a szakmai munka keretében államtitkári szintű egyeztetést folytatott Debrecen, Eger, Kaposvár, Miskolc, Zalaegerszeg és Szeged polgármesterével.

## A megyei jogú városok intermodális csomópontra vonatkozó fejlesztései III.

**A rendszeresítő, kormányzati szinten összefogott  
megvalósítás  
első szakmai lépései megtörténtek:**

- az intermodális csomópont projektekkel kapcsolatos munkacsoport felállítása,
- az intermodális csomópontok értékelésének országos szinten egységes szempontrendszerének kidolgozása,
- az intermodális csomópontokat tervező partnerek végiglátogatása,
- a műszaki tartalom megítélése és a prioritások megfogalmazása.





## Járműpark fejlesztése

- Vasúti elővárosi járművek fejlesztése dominánsan EU-s forrásból,
- Városközi vasúti járműpark fejlesztése,
- Regionális vasúti járműpark fejlesztése,
- Autóbuszok (14-15 éves átlagéletkor) fejlesztése.







# Járműfejlesztések megvalósítása a vasúti és az autóbuszos közlekedésben

## A lehetséges finanszírozási módok kombinációja:

- a) EU-s finanszírozás (IKOP, TOP),
- b) saját erősből beruházás,
- c) hitelből való finanszírozás,
- d) alvállalkozók bevonása,  
hitelfelvétel kihelyezése.





## Szolgáltatásszervezési feladatok

- Az infrastruktúra beruházások által érintett vonalakon a minőségi és a mennyiségi kínálat növelése (előváros, InterCity),
- intermodalitás, párhuzamosságok csökkentése,
- jól szervezett hálózat jó csatlakozásokkal,
- a korszerű, csatolható elővárosi motorvonatokkal megfelelő kínálat biztosítása (30 perces és sűrűbb követés kiterjesztése),
- a nagyon csekély forgalmú vasútvonalak és vasúti megállók fenntartása,
- gazdaságilag is hatékonyabb és egyúttal a rugalmas közúttal, telekocsival versenyképesebb vasúti menetrend (az ütemes menetrend olyan megoldása, ami az eszköz-felhasználásra is nagyobb tekintettel van),
- az autóbusz-közlekedésben a távolsági-regionális járatok szinergiájának erősítése, a több cég által működtetett vonalcsoportok szervezésének, továbbá a fordahatékonyosság, az ütemesség, a csatlakozások javítása,
- a kistélepülési kiszolgálás fejlesztése.



## Kereskedelmi feladatok

- A kedvezményrendszer fenntartása,
- az árkiegészítési rendszer aktualizálása,
- a közszolgáltatási járatokkal versengő szabadpiaci, támogatás nélküli járatok létjogosultságának vizsgálata,
- csatlakozó jegyek és bérletek bevezetése,
- felárak és minőség összhangjának megvalósítása,
- rugalmas árazás lehetőségeinek vizsgálata,
- elektronikus jegyrendszer bevezetése,
- az utasinformációs rendszer fejlesztése.





# Összekapcsolt tájékoztatási és értékesítési felületek

**A közösségi közlekedést érintő intelligens rendszerek (elektronikus jegy-, utastájékoztató, továbbá forgalomirányítási és elszámolási rendszerek) megvalósításának összehangolása.**

**2016. december 31-ig:**

**valamennyi szolgáltatóra érvényes egységes elektronikus jegy- és bérletrendszer bevezetése.**

**Az elektronikus jegyrendszer keretében biztosítani kell:**

- minél több felületen a menetdíjak megfizetését,
- a megvásárolt utazási jogosultságoknak a hazai közösségi közlekedési rendszer bármely elemén való érvényesíthetőségét,
- a bevételeknek a szolgáltatást valójában elvégző közlekedési társaság felé történő elszámolhatóságát.



# Érvényben lévő közszolgáltatási szerződések

## Jelenleg

- **a vasúti személyszállítási közszolgáltatást** az állami tulajdonban lévő MÁV Csoport részét képező MÁV Start Zrt., valamint a Magyar Állam és az Osztrák Állam közös tulajdonában lévő GySEV Zrt.,
- **a vasúti pályaműködtetési tevékenységet** a MÁV Zrt., valamint a GySEV Zrt,
- **a helyközi közúti személyszállítási közszolgáltatásokat** 6 Regionális Közlekedési Központ és a Volánbusz Zrt., valamint 1-1 vonalcsoport tekintetében magánfuvarozó cégek látják el a közlekedésért felelős miniszterrel kötött közszolgáltatási szerződés alapján.

## Szerződések hatálya:

- **a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM) és a MÁV-START Zrt., valamint a GYSEV Zrt. között 2023-ig érvényes vasúti személyszállítási közszolgáltatási szerződés, továbbá 2015. december 31-éig érvényes pályaműködtetési szerződés,**
- **az NFM és a 6 Regionális Közlekedési Központ, a Volánbusz Zrt., valamint az országos, regionális és elővárosi, autóbusszal végzett menetrend szerinti személyszállítás 1-1 vonalcsoportján szolgáltató magánfuvarozó cégek között 2016. december 31-ig érvényes közszolgáltatási szerződés van életben.**



## Jövőbeli közszolgáltatási szerződések

- A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM) és a MÁV-START Zrt., valamint a GYSEV Zrt. közötti újabb pályaműködtetési szerződések megkötése előkészítés alatt áll.
- Az EK rendelet alapján az autóbuszos személyszállítási szolgáltatókkal kötött, hatályos közszolgáltatási szerződések már nem hosszabbíthatóak meg, 2016. december 31-én hatályukat veszítik.

**Az autóbuszos személyszállítási közszolgáltatás piacán a fenti jogszabályok alapján a szolgáltatók kiválasztása pályázati úton történik.**

Ezen pályázatokat az ellátásért felelős készíti elő és írja ki.





## Jövőbeli közszolgáltatási szerződések – pályáztatás I.

A pályázatokon minden olyan hazai és külföldi szolgáltató indulhat, amely megfelel a pályázati kiírásban foglalt feltételeknek.

Ezen pályázatokat az ellátásért felelős – helyközi (országos, regionális és elővárosi) autóbuszos személyszállítási közszolgáltatás esetén az állam, amelynek képviselőjében megrendelőként, tehát a pályázat kiírójaként az NFM jár el – készíti elő és írja ki.

A pályázati kiírások nem tartalmazhatnak olyan feltételeket, amelyek bármely pályázó számára diszkriminatív módon előnyös vagy hátrányos helyzetet teremtenek.



## Jövőbeli közszolgáltatási szerződések – pályáztatás II.

### A pályáztatás előkészítésének fő fázisai:

1. fázis: a pályázati szándék megjelentése az EU Hivatalos Lapjában az ajánlati felhívás közzététele előtt egy évvel,
2. fázis: a pályázati kiírások, valamint a pályázat alapján kötendő közszolgáltatási szerződés előkészítése, részletes kidolgozása,
3. fázis: a pályázati felhívások megjelenítése, a pályáztatással összefüggő tárgyalásos körök lefolytatása, a benyújtott pályázatok kiértékelése,
4. fázis: az esetleges jogorvoslati eljárások lebonyolítása,
5. fázis: a közszolgáltatási szerződések megkötése, a szükséges jogutódlási aktusok lebonyolítása.

A pályázati szándékról szóló előzetes tájékoztatók

2015. március 27-én megjelentek a

Kiegészítés az Európai Unió Hivatalos Lapjához elnevezésű kiadványban.





## Közszolgáltatási szerződések felépítése I.

**A közszolgáltatási szerződésnek - közszolgáltatási menetrenden és az 1370/2007/EK rendeletben meghatározottakon túl - tartalmaznia kell:**

- a szolgáltató **közszolgáltatási feladatait**, esetleges **közszolgáltatási kötelezettségeit** és minden egyéb közszolgáltatási követelményt, a kiegészítő szolgáltatásokat,
- a **szolgáltatás nyújtásának mennyiségi és minőségi feltételeit**,
- az országos személyszállítási közszolgáltatásként végzett **emelt komfortfokozatot nyújtó szolgáltatás esetén a** szolgáltatást nyújtó járművel szemben támasztott – az utazási komfortot érintő – **műszaki és technikai elvárásokat**,
- a **közszolgáltatási feladatok ellátását biztosító személyi, tárgyi és pénzügyi feltételek** részleteit, **szükséges pénzügyi biztosítékokat**,
- az **alvállalkozó bevonására vonatkozó kikötéseket**, valamint az alvállalkozó **szolgáltatására vonatkozó garanciális eszközöket**,



## Közszolgáltatási szerződések felépítése II.

- a vasúti személyszállítási szolgáltatások esetén a személyszállítási szolgáltatás akadályoztatása esetén a személyszállítási közszolgáltatás biztosításával kapcsolatos feladatokat,
- az **igényvezérelt szolgáltatások** alkalmazásának lehetőségét,
- a **jegy- és bérletrendszerrel, valamint az ellenőrzéssel kapcsolatos szabályokat**, valamint ösztönzőket,
- a **vagyoni eszközök tulajdonviszonyait**, a szolgáltató birtokába adott vagy más módon rendelkezésére bocsátott eszközök használatára, karbantartására és visszaszolgáltatására vonatkozó szabályokat,
- a személyszállítási **közszolgáltatások díjait**, a **pótdíjak** és a **díjalkalmazási feltételeket**, valamint ezek megsértése esetén érvényesíthető jogkövetkezményeket,
- a közszolgáltatási tevékenységgel összefüggő **szolgáltatói jogokat és kötelezettségeket**, kiemelten a kizárólagos jogokra vonatkozó feltételeket,
- az ellátásért felelős szolgáltatóval szembeni jogait és kötelezettségeit, ideértve az **adatszolgáltatásra és az ellenőrzésre vonatkozó szabályokat**,



## Közszolgáltatási szerződések felépítése III.

- a közszolgáltatási feladatok, illetve a közszolgáltatási kötelezettségek ellátásáért járó **ellentételezés** módját és mértékét, teljesítésének szabályait,
- a **szerződés módosításának, kiegészítésének feltételeit**, figyelemmel az előre nem látható eseményekre is,
- a **szerződéses kötelezettségek megszegése esetére vonatkozó szankciókat, jogkövetkezményeket** – így különösen a kötbérfizetési kötelezettséget –, valamint a **szerződés felmondásának feltételeit**, az esetleges **jogviták rendezésének módját**,
- a **közszolgáltatás megkezdésének időpontját** és a szerződés **érvényességi időtartamát**, továbbá
- az 1370/2007/EK rendelet 4. cikk (5) bekezdésében foglaltak [illetékes hatóságok által a közszolgáltatók egyes szociális előírások teljesítésére való kötelezése] bekövetkezése esetén a közszolgáltatási tevékenységhez kapcsolódó, a szolgáltató által alkalmazott munkavállalókat, illetve azok szerződéses jogait.



## SLA – Szolgáltatásiszint-megállapodás I.

### SLA (Service Level Agreement – Szolgáltatásiszint-megállapodás )

A közlekedési közszolgáltató társaságokkal szemben fontos elvárás, hogy a személyszállítási szolgáltatások teljesítése során kiemelt figyelmet fordítsanak:

- a járművek, az utasok kiszolgálását végző létesítmények (állomások és megállóhelyek) tisztaságára,
- a járatok menetrendszerűségére,
- a megbízható utas-tájékoztatásra.





## SLA – Szolgáltatásiszint-megállapodás II.

A szolgáltatás minőségével kapcsolatos elvárások érvényesítése érdekében első lépésként a **vasúti közlekedésben** határoztunk meg mérési módszertant, elvárásokat és hozzájuk kapcsolódó ösztönzési rendszert (SLA), melyet a MÁV-START Zrt-vel és a GYSEV Zrt-vel aláírt közszolgáltatási szerződések részeként **2010. január 1-jétől működtetünk**.

A szolgáltatási szintek mérésére és ellenőrzésére vonatkozó részletes tartalmi és eljárási szabályrendszert 2014-ben **az autóbusz-közlekedés területére** is kidolgoztuk, és a **közelmúltban a próbaméréseket** a szolgáltató társaságokkal együttműködve az országos szegmensben **megkezdtük** (a későbbiekben a mérések kiterjesztésre kerülnek a regionális és elővárosi szegmensekre is).

Az NFM megbízottjaként a Közlekedéstudományi Intézet Személyközlekedési Igazgatósága méréseket végez

- egyrészt a szolgáltatók mérési tervében szereplő mérésekre kiterjedően (10%-os területi, szegmensbeli mintavétellel),
- másrészt a mérési terven kívüli szolgáltatás minőségi paramétereire vonatkozóan is.



## SLA – Szolgáltatásiszint-megállapodás III.

### **SLA a vasúti személyszállításban:**

- A vasúti mérési rendszer leírása a közszolgáltatási szerződések részét képezi.
- A szabályok évek óta kialakultak, a mérések stabil mederben zajlanak.
- Idén év elején elindítottuk a jelenlegi mérési rendszer teljes átdolgozási folyamatát. E hosszú távú feladat várhatóan 2018. január 1-ig szerződésbe átültethető állapotba hozható. Jelenleg előkészítő-tervező munka folyik.

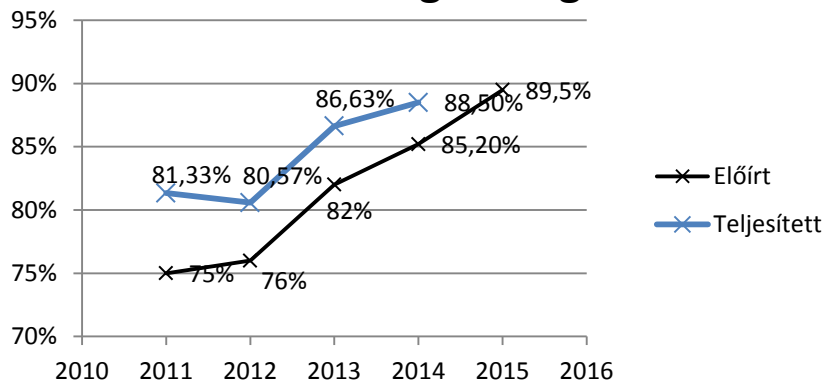
### **SLA az autóbusszal végzett személyszállításban:**

- A mérések mostanra mindegyik szolgáltatónál elindultak az országos szegmensben.
- A szolgáltatók a méréseik eredményéről havonta jelentést küldenek.
- A következő lépés az eddigi mérési tapasztalatok szolgáltatókkal közös értékelése lesz.

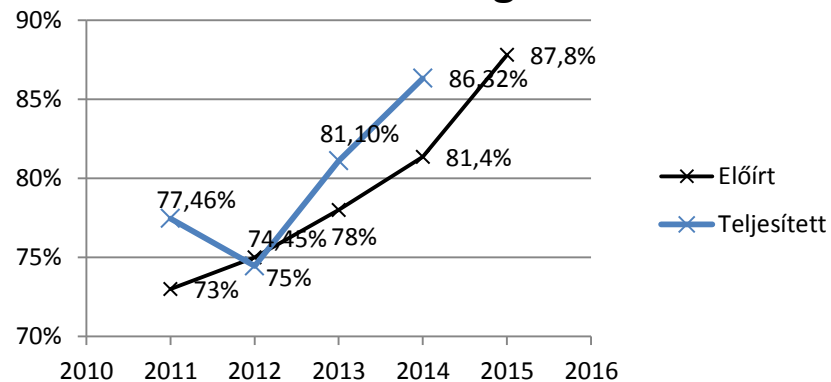


## SLA mérési eredmények 2011-2014. között a vasúti személyszállításban – MÁV-START Zrt.

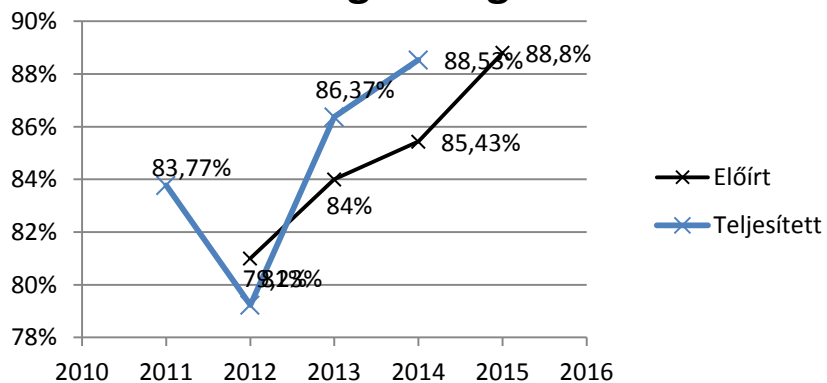
### Feláras országos szegmens



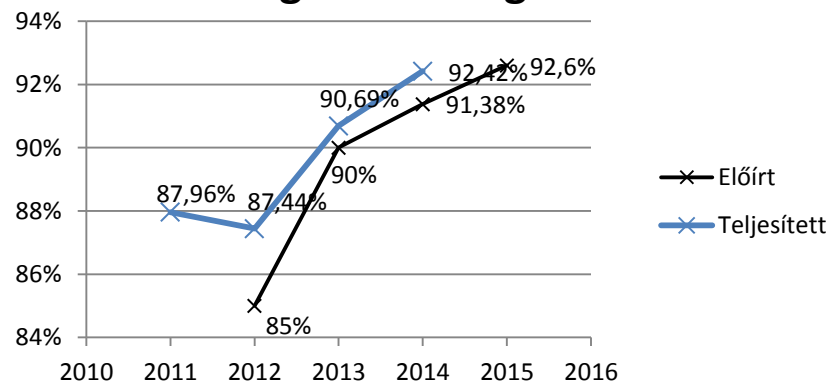
### Elővárosi szegmens



### Országos szegmens



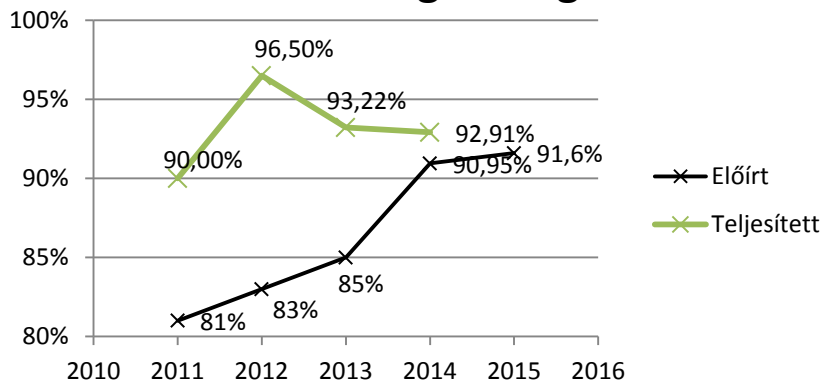
### Regionális szegmens



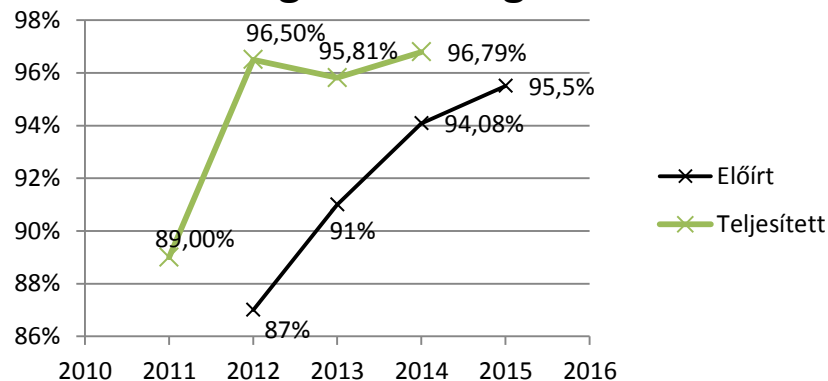


## SLA mérési eredmények 2011-2014. között a vasúti személyszállításban – GYSEV Zrt.

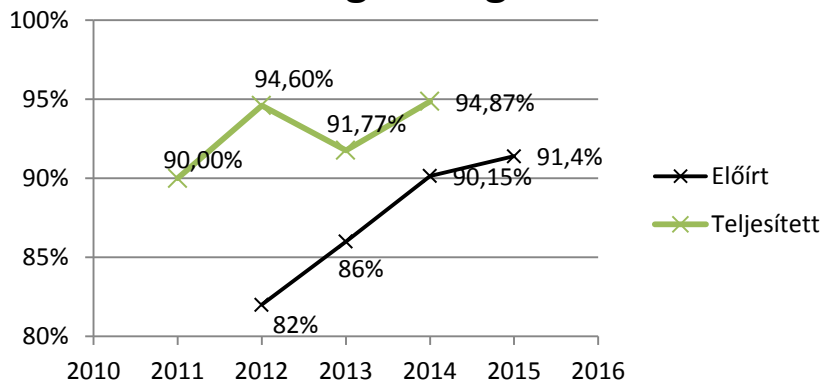
### Feláras országos szegmens



### Regionális szegmens



### Országos szegmens







NEMZETI FEJLESZTÉSI  
MINISZTERIUM

---

**Köszönöm megtisztelő figyelmüket!**

---