

Tájékoztató

A Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. Dél-Alföldi Regionális Közlekedésszervezési Iroda tevékenységéről, különös tekintettel az autóbusz- és vasúti közlekedési menetrendek készítésével kapcsolatos feladataira



Szeged, 2009. február 12.

Összeállította:

Berente István
Irodavezető

1. A KTI Regionális Közlekedésszervezési Irodák célja, létrejötte és hatásköre

A **Regionális Közlekedésszervezési Irodákat (RKI)** a **Gazdasági és Közlekedési Minisztérium (GKM)** hozta létre 2007. évben a saját tulajdonában lévő Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.-n (KTI) belül.

A megfogalmazott cél, hogy a szubszidiaritás elvének megfelelően minden régióban hatékony koordinációt és szakmai támogatást jelentő **regionális közlekedésszervező irodák**on keresztül átfogó utasforgalmi és látens utazási igény felmérésekre alapozva kimutathatók legyenek a közlekedés-szervezés hatékonyság-javításának konkrét pontjai, pontos akcióterveket fogalmazva meg, és hajtva végre, amelyek összhangban állnak az infrastruktúra-fejlesztési prioritásokkal és elképzelésekkel.

A Regionális Közlekedésszervezési Irodák 7 régióban működnek, irodánként egy-egy autóbusz-közlekedési menetrendi szakértő, vasúti közlekedési menetrendi szakértő és önkormányzati referens végzi a munkát az irodavezető irányításával és egy asszisztens segítségével. A 35 fős csapat munkáját Budapesten a KTI személyközlekedési igazgatója – Aba Botond - irányítja.

A feladatok és folyamatvezérlések **döntést és végrehajtást igénylő kérdéseiben a hatáskörök továbbra is Minisztérium(ok) kezében vannak, a Regionális Közlekedésszervezési Irodák feladata elsődlegesen a tudományos igényességgel és operatív hatékonysággal végzett döntés-előkészítő, felmérő, elemző és szakmai egyeztetési munka.** Ezeket a Minisztériummal együttműködve, de önálló intézményi keretek között, szerződéses alapon valósítják meg.

2. Az RKI-k szerepvállalása

Hangsúlyozni kell, hogy a tulajdonos-alapító szándéka szerint a RKI-k nem rendelkeznek sem hatósági, sem tulajdonosi jogkörrel, sem döntési kompetenciával piacszervezési kérdésekben, de a Minisztérium felhatalmazása alapján eljárhatnak az adatgyűjtési, információ-értékelési, érdekegyeztetési ügyekben. A Minisztérium jogköreit nem sértve kell olyan tudományos felmérési, elemzési, értékelési és döntés-előkészítési feladatokat végrehajtaniuk, amely eljárások és folyamatok helyi adatokra, információkra alapulnak, de országos irányelvek és tapasztalatok alapján kerülnek meghatározásra.

3. A Regionális Közlekedésszervezési Irodák folyamatainak, feladatainak áttekintése

1	Közszolgáltatások szakmai előkészítése, megrendelése, megvalósítása	Igények és adatok begyűjtése, elemzések elvégzése, menetrendi javaslatok készítése és közvetítése, egyeztetések szervezése, illetve ezeken való részvétel. Cél: a régió menetrendjének, szolgáltatási színvonalának javítása, párhuzamosságok megszüntetése; alágazatok, valamint a helyi és helyközi közlekedés összehangolásának és a társaságok közötti kommunikációnak az elősegítése; az önkormányzatokkal, jelentős utasforgalmat generáló munkáltatókkal, hatóságokkal, társaságokkal és egyéb szervezetekkel való kapcsolattartás
2	Közszolgáltatási szerződések teljesülésének monitorinája	A megkötött helyközi közlekedésre vonatkozó közszolgáltatási szerződések teljesülésének és egyéb, a KHEM számára a társaságokról releváns adatok, kulcs teljesítmény mutatók riportolása , beszámoltatás. Közszolgáltatással kapcsolatos feladat alóli felmentési kezdeményezések elemzése, jogosságának vizsgálata . Hatóságnkkal való kapcsolattartás. Hosszabb távon a kormányzati közlekedési
3	Ügyfélszolgálati jellegű tevékenység	A minisztériumhoz beérkező és átszignált, vagy a közvetlenül érkező kérdések fogadása, panaszok kivizsgálása (illetve hatóságokkal való kivizsgálata, intézkedés kezdeményezése), válaszadás .
4	Infrastruktúrával és területfejlesztéssel kapcsolatos	Folyamatos, szoros együtműködés a regionális és egyéb területi fejlesztési intézményekkel, közlekedéspolitikai prioritások érvényesítése a közlekedési infra-struktúra és egyéb, kapcsolódó területfejlesztési javaslatokban , koncepciók – igény szerinti – szakmai véleményezése. Kapcsolódó projekt lehetőségek felismerése és közvetítése a helyi és regionális önkormányzatok fejlesztési
5	Reformprojekt monitoring	Egyes reformprojektek, kezdeményezések megvalósulásáról , státuszáról rendszeres státuszriport készítése a KHEM számára. (Reformprojektek pl.: helyközi közösségi közlekedés menetrend harmonizációja, Közszolgáltatások rendszerének átalakítása, Közlekedési szövetségek igény alapon való létrehozása, KSZ tv. előkészítés. Elektronikus menetdíj-beszámolási rendszer bevezetése)
6	Beszámolás az irodák működéséről (gazdasági).	Az irodák működéséről rendszeres beszámoló készítése. A beszámolókat egyrészt gazdasági (kiadások, bevételek terv-tény elemzése), másrészt működési (feladatellátás hatékonysága) fókuszúak. Céljuk, az irodák teljesítményének megítélése a személyközlekedési igazgatótól illetve a KHEM KSZF számára
+1	Egyéb és ad hoc feladatok	A KHEM KSZF által adott egyéb feladatok, ad hoc igények teljesítése . Egyik legfőbb várható feladat a közreműködés a régió közlekedési szövetségeinek kialakításában. Hosszabbtávon várható feladatok továbbá: árkiegészítések rendszerének felülvizsgálatához szükséges adatok és elemzések biztosítása, aktív közreműködés a személyszállítási piac liberalizációjában

4. A Regionális Közlekedésszervezési Irodák kapcsolatrendszere

- Az Irodák szervezetenként egy **állami tulajdonú, nonprofit, kiemelten közhasznú gazdasági társaság (Közlekedéstudományi Intézet) keretein belül működnek**. Tevékenységük során természetes partnerként elsődlegesen a KTI többi szervezeti egységével, a Tagozatokkal működnek együtt és kölcsönösen felhasználják egymás ismereteit és tapasztalatait.

- Az Irodák **kiemelt és elsődleges partnere a megrendelő** Közlekedési Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium (KHEM), azon belül is a kapcsolattartás a **Közlekedési Szolgáltatások Főosztálya** hatáskörébe tartozik.
- Az együttműködő partnerek köre széleskörű mind **kormányzati** (pl.: PM, KVVM vagy az ÖTM), mind **hatósági szinten** (pl.: Nemzeti Közlekedési Hatóság). Az irodák regionális elhelyezkedéséből adódóan az együttműködés már helyi szinten meg tud valósulni, ezáltal a végleges döntéshozatal egyszerűbbé és gyorsabbá válhat.
- Kiemelt szerep jut a működési rend szerint a helyi **önkormányzatoknak**. A települések és megyei közgyűlések mellett a kistérségi társulások is az irodák figyelmének fókuszában vannak. Az együttműködés, a legjobb gyakorlati megoldások terjesztése és a társadalmi érdekegyeztetés ezen szervezeteken és intézményeken keresztül tud leghatékonyabban megvalósulni.
- **Az Irodák tevékenységének alapvető célja a jobb utaskiszolgálás!** Ennek során a közlekedőket – A potenciális utasokat is! – számos csatornán célozzák meg az Irodák, a személyes kikérdezéstől a hirdetésekben keresztül történő tájékoztatásig.
- Önálló partneri csoportot képeznek **a szolgáltató társaságok**. Számukra már az induláskor hangsúlyoztuk, hogy az Irodák együttműködő partnerek és nem felügyeleti szervek. Az RKI-k a véleményüket objektív vizsgálatok, szakmai érvek alapján, függetlenül alakítják ki.
- Külön csoportban említjük meg a **fejlesztési tanácsokat, a regionális fejlesztés intézményeit** és a fejlesztésekhez kapcsolódó lebonyolító, beruházó és tanácsadó szervezeteket.
- Nem feledkezünk meg a kutatás és tanácsadási tevékenység más intézményeiről sem, így **az egyetemekről és a többi kutató intézetről** vagy tanácsadó cégről sem.
- A civil szervezetek és a média fontos szerepet játszhatnak egy-egy szakmai részletkérdés társadalmi vitájának megjelenítésében vagy közvetítésében.

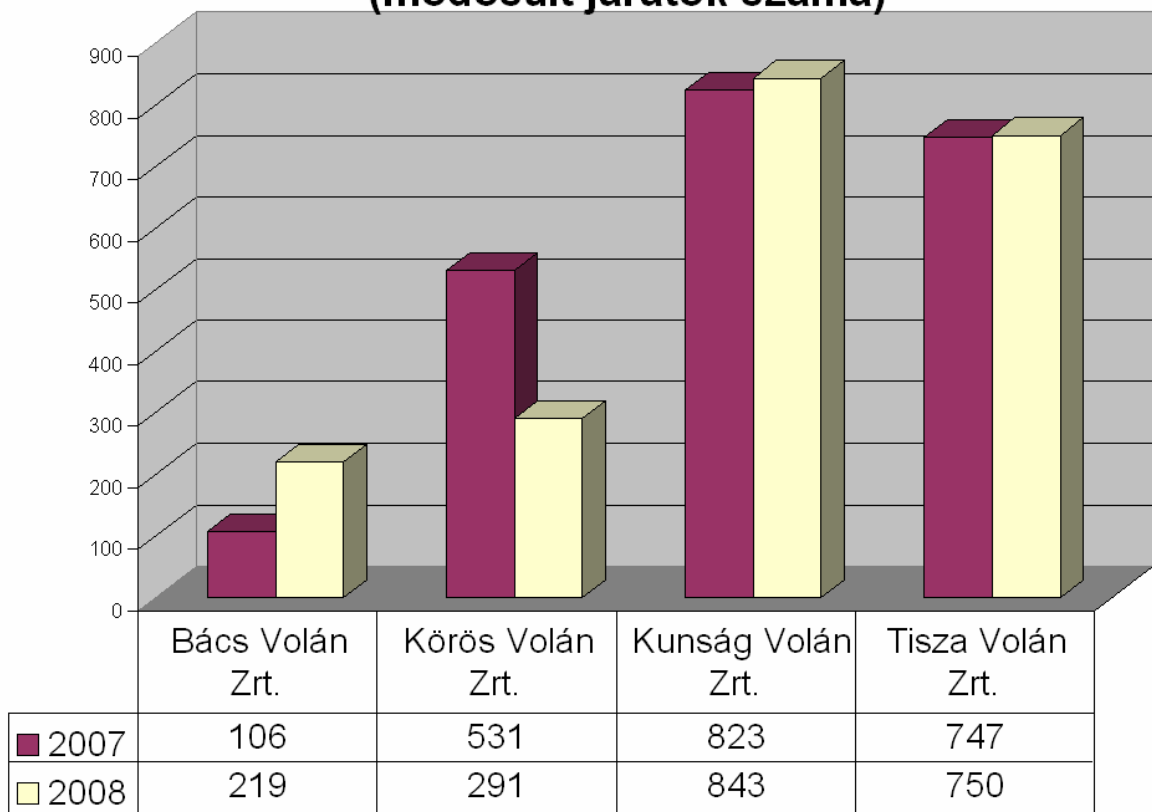
5. A KTI Dél-Alföldi Regionális Közlekedésszervezési Iroda 2008-ban végzett fő tevékenysége

A Dél-Alföldi Regionális Közlekedésszervezési Iroda 2008. évben is kiemelt figyelmet fordított a régió közösségi közlekedésének fejlesztésére együttműködve a szolgáltatókkal, önkormányzatokkal és a partner szakmai szervezetekkel. Régióinkban 2008-ban több pozitív változás is történt, ezek jelentős része a 2008/2009. évi menetrend bevezetésével realizálódott.

Az elmúlt évben kiemelt feladataink között említhetjük az alábbiakat:

- Folyamatosan részt vettünk a Volán és MÁV-Start járatok **utasszámlálás**aiban. A szolgáltatók által végzett utas felmérési adataikat szűrőpróbaszerűen több alkalommal személyesen ellenőriztük. Az új menetrend módosítási folyamatnak megfelelően 2008. márciusától már a felterjesztést megelőzően közreműködtünk az autóbusz menetrend módosítások tervezésében, így azok végleges formájának véleményezése gördülékenyebbé vált.
- A lakossági, önkormányzati igények alapján 2008. évben a 4 dél-alföldi Volán társaság 18 db módosítási csomagban összesen 2103 db **autóbusz**járatát módosította, melyeket Irodánk véleményezett. A módosítások között 226 db új, bővítő jellegű, míg 210 db szűkítő, korlátozó jellegű volt. (1. sz. ábra) A módosítások száma valamelyest csökkent az előző évhez képest (2007. évben 2207 db járat módosult).

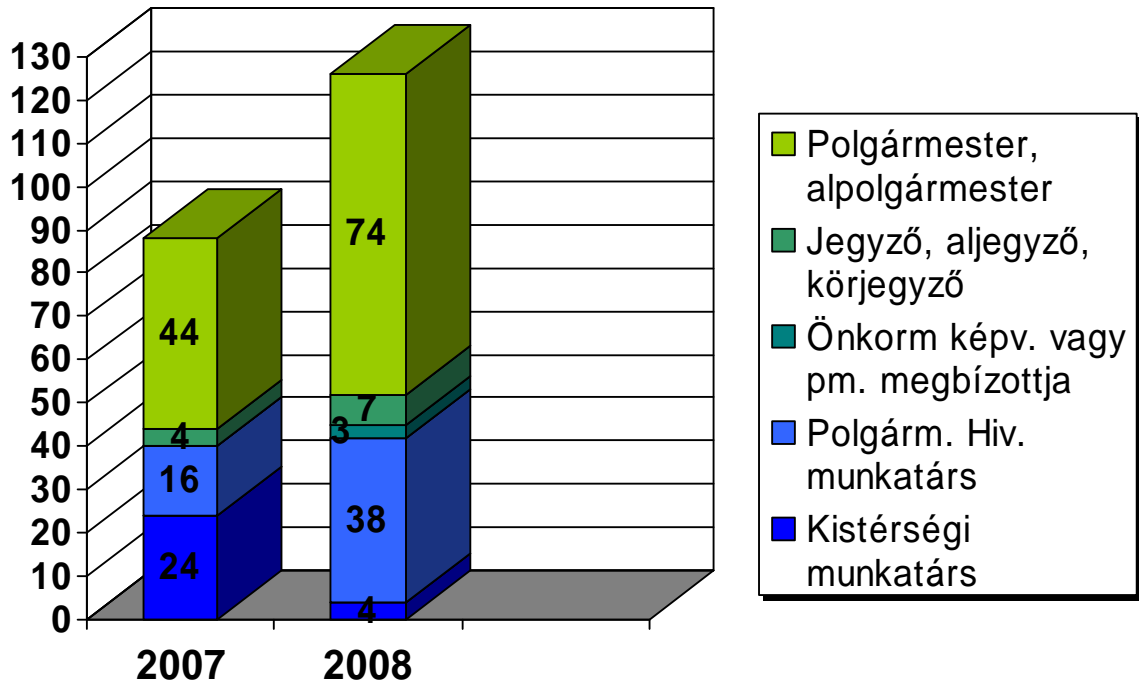
Autóbusz menetrend módosítások a Dél-Alföldön (módosult járatok száma)



1. sz. ábra

- 2008-ban 14 db módosítási igény érkezett a vasúti menetrenddel kapcsolatban, egyrészt önkormányzati, másrészt a szolgáltatói (MÁV-Start Zrt.) oldalról. Ezek elsősorban közvetlen vonatok indítására, csatlakozások biztosítására és menetrendi fekvések módosítására irányultak.
- Az előző évhez hasonlóan 2008-ban is régiónk valamennyi kistérségében lefolytattuk a kistérségi szintű menetrendi egyeztetéseket az önkormányzatok

és a szolgáltatók részvételével. Az egyeztetéseken az előző évihez képest jelentősen emelkedett a részt vevő települések aránya (35%-ról 50%-ra), de a települések polgármesterei, alpolgármesterei (50, illetve 59%) is magasabb arányban jelentek meg 2008-ban, mint 2007. évben. (2. sz. ábra)



2. sz. ábra

A 2008. évi kistérségi menetrendi értekezleteken régiós szinten 211 db felvetés érkezett, amelyből 72 db kérés bevezetésre került, 69 esetben további vizsgálat vált szükségessé, 40 kérést el kellett utasítani, míg 30 esetben a Szolgáltató és az RKI kompetenciáján kívülálló kéréssel talákoztunk.

A 2008. évi értekezleteket megelőzően irodánk elégedettségi kérdőívet küldött a települések részére. Az előző évi értekezleteket a válaszadók 99 %-a hasznosnak értékelte. A 2007. évi kistérségi értekezleten elhangzottakkal kapcsolatban a települések véleménye szerint a felvetések 52%-ban megoldottá vált, 17% részben megvalósult, 30% nem valósult meg.

- A Dél-Alföldi RKI megvizsgálta a régió 25 kistérségében a kistérségi központokba, illetve az adott megyeszékhelyekre irányuló vasúti és autóbuzos eljutás lehetőségeit is, különös tekintettel a diákforgalomra.
- A partner közlekedési szolgáltatókon és önkormányzatokon kívül rendszeres kapcsolatot tartunk fenn - többek között - a Dél-Alföldi Regionális Fejlesztési Ügynökséggel, a Magyar Közút Kht. területi szervezeteivel, a Magyar Innovációs Szövetséggel, valamint a megyei Kereskedelmi és Ipar Kamarákkal.

6. Községi közlekedés fejlesztése a Dél-Alföldi Régióban

Térségünkben a közösségi közlekedés fejlesztésére legnagyobb hatással a DAOP 3.2.1 keretében támogatott 23 db folyamatban lévő infrastruktúra fejlesztési projekt lesz.

2008. évben részt vettünk a DAOP 3.2.1 „Közösségi Közlekedés fejlesztése” c. pályázat bíráló bizottsági munkájában. Az elbírált pályázatok további sorsát, a kivitelezéseket is kiemelt figyelemmel kíséjük.

Mindezek mellett 2008-ban elsősorban a menetrendi fejlesztésnek köszönhetően javultak régióinkban a közösségi közlekedés feltételei.

Néhány módosítás ezek közül, ami érintette Békés megyét is:

- **A 121. sz. (Újszeged-Mezőhegyes) vasútvonal Szőreg-Makó szakaszán** Irodánk kezdeményezésére felülvizsgálatra és felemelésre került a pályasebesség, így 2008. augusztusától Újszeged - Makó között a menetidő 44 percről 36 percre csökkent. Ezzel versenyképesebb helyzet jött létre a vasút számára a személygépkocsi és autóbusz forgalommal szemben a forgalmas 43. sz. főközlekedési út mentén.
- 2008. december 14.-i a menetrendváltástól megvalósult a **Budapest-Békéscsaba-Lőkősháza vonal** menetrendi fejlesztése. A távolsági vonatok csúcsidőben óránként, napközben pedig kétóránként indulnak a főváros és Békés megye között.
- Szintén az optimálisabb tervezés eredménye a **Kiskunfélegyháza-Szentes vasútvonal** utascentrikus, munkanapokon a hivatásforgalomra, hétvégén a távolsági utazásokra fókuszáló alternatív menetrendi struktúrája. Hasonló célok érdekében módosult a **Mezőhegyes-Orosháza-Mezőtúr** vonal reggeli menetrendje is.
- Kedvező **autóbusz-vasút menetrendi összehangolást, csatlakozási lehetőséget** alakított ki a Bács Volán Zrt. Bácsalmáson és Jánoshalmán, a Kunság Volán Zrt. Kunszentmiklóson és a Volánbusz Zrt.-vel közösen Kiskőrösön. A Tisza Volán Zrt. Szatymazon, Csengelén és Szegeden, valamint a Körös Volán Zrt. Orosházán és Békéscsabán hangolta járatait a vonatok menetrendjéhez, melyek összhangban vannak a kistérségi egyeztetéseken elhangzott észrevételekkel. (3. sz. ábra)
- Minisztériumi felkérésre elemeztük a régióban **a határon átnyúló közösségi közlekedési kapcsolatok** helyzetét. Szakmai véleményünkkel egészítettük ki a **Magyar - Román Európai Területi Együttműködés** angol nyelvű pályázati kiírását, valamint 2008. március 18-án Temesvárott részt vettünk a Magyarország – Románia Határon Átnyúló Együttműködési Program szakmai rendezvényén.

A vasúti és autóbusz csatlakozások javítása a Dél-Alföldön



3. sz. ábra

Fentiek alapján kijelenthető, hogy a Regionális Közlekedésszervezési Irodák a meglehetősen színes közszolgáltatási piacnak olyan szereplői, amelyek stabil szakmai kompetenciájuk, felkészültségük révén hatékony mediátori szerepet töltenek be a megrendelők és a szolgáltatók között.

Tisztelt Közgyűlés!

Kérjük tájékoztatásunk szíves elfogadását.

Szeged, 2009. február 12.

Berente István
Irodavezető