



## CONNECT 4.8.1 Intézményi háttér kidolgozása az ITS rendszerek és szolgáltatások szereplői közötti együttműködéshez nemzeti és nemzetközi szinten. CONNECT projekt III. fázis

# ÖSSZEFOGLALÓ

## 1. Előzmények

2002-ben az ÁKMI Kht. által elindított K+F téma már előzetesen foglalkozott „A különböző forrásból származó forgalmi információk rendszerbe foglalása” címmel. Ennek előzményi közé tartozott a „Magyarországi Intelligens Közlekedési Információs Rendszer IKIR” alapjainak kidolgozása mely az UKIG valamint az USA Kereskedelmi és Fejlesztési Hivatala támogatásával készült 1977-ben.

Magyarország EU csatlakozást követően különösen aktuálissá vált a közlekedést azon belül is a közúti közlekedést érintő nemzetközi projektekbe való hatékony bekapcsolódás. Ilyen a CONNECT projekt is.

A nemzetközi közlekedési információs szolgáltatások CONNECT hálózaton belüli, azonos minőségű elérése érdekében feltétlenül szükséges az együttműködés megkezdése a **közlekedési üzemeltetők és a szolgáltatást nyújtók között mind nemzeti, mind nemzetközi szinten**, valamint a projektek vagy egyéb tevékenységek előkészítése, amelyek a garantált szolgáltatási minőség eléréséhez vezetnek. Az egyes tagállamok tevékenységei szorosan kapcsolódnak egymáshoz.

## 2 Az állami/közszféra és a magánszféra együttműködése, nemzeti kapcsolatok.

A nemzetközi közlekedési információs szolgáltatások CONNECT hálózaton belüli, azonos minőségű elérése érdekében az együttműködés megkezdése **nemzetközi szinten** már évekkel ezelőtt megkezdődött. A fejlett nemzetközi ITS kapcsolatokkal rendelkező országok tapasztalatai alapján fontos továbblépés, hogy **nemzeti szinten a közlekedési üzemeltetők és a szolgáltatást nyújtók között** a közlekedési információs szolgáltatások azonos minőségű elérése érdekében a valódi együttműködés szervezeti, formai, tartalmi, infrastrukturális feltételei megteremtődjenek, különösen tekintetbe véve az „állami” és a „magánszféra” együttműködésének feltételeit.

Az ITS rendszerek és szolgáltatások *hazai szereplői* közötti formális és informális kapcsolatrendszerek (szerződések, megállapodások) működnek jelenleg is nem minden esetben átlátható és érthető formában. Kiemelten fontos az állami szerepvállalás megjelenése az ITS területén. Mivel minden mobilitási szolgáltatás egyik alapvető feltétele a magas-szintű, átfogó és megbízható adatbázis, a különböző ITS szereplők (üzemeltetők, hálózat üzemeltetők, rendszer-szolgáltatók) együttműködése szükséges.

### 3. Megállapodási lehetőségek, javaslatok a közlekedési információs szolgáltatásokról a közszféra-, üzleti szféra és a magánszféra érintett felei között.

A tervezett munka fontos részei az intelligens közlekedési rendszereket működtetők és szolgáltatást nyújtó szereplői közötti *együtműködés modelljeinek* meghatározása, illetve az együtműködésre vonatkozó megegyezés<sup>1</sup> (MoU = **Memorandum of Understanding**) javaslata *nemzeti szinten* az utazási információs szolgáltatások (utazás előtti és utazás alatti) területén, a **térítésmentes, ill. térítés ellenében nyújtott információs szolgáltatásokra vonatkozóan**.

Az együtműködésre vonatkozó megegyezés/megállapodás olyan hiteles okmány, okirat, melyet a partnerek - **közszféra és a magánszféra érintett felei** - írnak alá céljaik elérése érdekében, a **közlekedési információs szolgáltatásokról**.

Az együtműködési megállapodás (EM) a partnerek szempontjából célszerű, ha „NYITOTT”, vagyis a **közszféra és a magánszféra érintett felei** szabályozott formában csatlakozhatnak a megállapodáshoz. Az együtműködési megállapodás mögött két vagy többoldalú szerződések tartalmazzák a részletes szabályozást, a jogokat, kötelezettségeket, felelősséget, díjakat stb.

### 4. Az együtműködés közös célok érdekében.

**Az elsődleges cél:** a forgalmi túlszűfoltóság hatásainak csökkentése a nemzeti bázishálózaton - kapcsolódva a határátmenetekenél a TEN-T hálózathoz - amelyek váratlan zavarok (pl.: balesetek) vagy tervezett események miatt alakulnak ki.

*A teljes, érintett úthálózaton minden érdekelt üzemeltető (ÁAK Zrt, Magyar Közút Kht, Főváros, AKA és távlatban az M6 Duna) bevonásával* forgalomtechnikai/forgalomszervezési ill. intelligens közlekedési rendszerek /szolgáltatások segítségével a lehető legjobb, legbiztonságosabb forgalomlefolysis körülmények biztosítása a közlekedők igényeinek figyelembe vételével.

Az alkalmazott eszközök elsősorban változtatható jelzésekű táblák (megfelelő infrastruktúrával: érzékelők, adatátvitel biztosítása, stb.), költségkímélés céljából esetlegesen kisebb költségű ún. prizmás táblák, ill. mobil eszközök.

#### A célérés alaptevékenysége:

- Tájékoztatni az utazó közönséget a hálózat közlekedési viszonyairól.

#### A célokhoz vezető út:<sup>2</sup>

Egy (új) országos központot (TCC= Forgalom Felügyeleti Központ) célszerű létrehozni a **kiterjedtebb forgalomtájékoztatási szolgáltatás érdekében, amely útmutatást nyújthat a törzshálózati forgalomra vonatkozó nagyobb területű elterelésekről**.

Annak érdekében, hogy **zökkenőmentesen összehangolt tájékoztatási szolgáltatásokat nyújthassanak az utazó közönségnek**, a Forgalom Tájékoztatási Szolgáltatás / Forgalom Tájékoztatási Rendszer ellátóinak **szoros együtműködésben**

<sup>1</sup> A továbbiakban a „MoU”-t együtműködési megállapodásként értelmezzük. (EM)

<sup>2</sup> UK HIGHWAYS AGENCY forrásmunka felhasználása.

**kell dolgozniuk a többi szervezettel** is, amelyek a törzshálózat és nem törzshálózat irányításával foglalkoznak. Ezek még lehetnek többek között a Helyi Autópálya Kezelő / Helyi Közútkezelő Társaság, a rendőrség, a közlekedési hatóság, más hálózati üzemeltetők, egyéb tájékoztatási szolgáltatók és még sokan mások. A Nemzeti Keretrendszer Irányelv / A Működtetési Tevékenységek Nemzeti Keretrendszerének Irányelve kifejlesztése jó alapot képez a jövőbeli együttműködéshez és koordinációhoz a szervezetek között, ahol közös érdek a hálózat megfelelő irányítása.

A Forgalom Tájékoztatási Szolgáltatás működése **nem befolyásolja közvetlenül a helyi forgalomirányítást**, melyet továbbra is a Közútkezelő végez. Bármely forgalomelterelés, mellyel a Forgalom Tájékoztatási Szolgáltatás foglalkozik, csak a **törzshálózat útvonalaira** vonatkozik, és nem jelenik meg a helyi úthálózaton, kivéve egyedi eseteket és akkor is csak a megfelelő Közútkezelő egyetértésével.

## 5. Összefoglalás.

A bevezető fejezet kiemelten említette, hogy a nemzetközi közlekedési információs szolgáltatások CONNECT hálózatán belüli, azonos minőségű elérése érdekében az együttműködés megkezdése **nemzetközi szinten** már évekkel ezelőtt megkezdődött.

Fontos továbblépés szükséges, hogy a közlekedési üzemeltetők és a szolgáltatást nyújtók között közlekedési információs szolgáltatások azonos minőségű elérése érdekében a valódi együttműködés szervezeti, formai, tartalmi, infrastrukturális feltételei megteremtődjenek. Különösen tekintetbe véve az „állami” és a „magánszféra” együttműködésének, ugyanakkor a nemzetközi kapcsolatok terén sem elég gyors az előrehaladás.

Az ITS rendszerek és szolgáltatások *hazai szereplői* közötti formális és informális kapcsolatrendszerek (szerződések, megállapodások) működnek jelenleg is nem minden esetben átlátható és érthető formában.

A,/ A szabályozás, irányítás:

Kiemelten fontos lenne az állami szerepvállalás határozott és egyértelmű megjelenése az ITS területén. Az egységes közlekedésfejlesztési stratégia ennek körvonalait tartalmazza, ugyanakkor a hazai viszonyok között jól érzékelhető, hogy érdemben a piac szereplői (magán szféra) üzleti/stratégiai előnyben vannak. A gyorsforgalmi utakat üzemeltető állami tulajdonú szervezetek, koncessziós társaságok saját útjaikon járnak, esetleg egyes személyek szakmai „előrelátása” a fejlesztés záloga.

Az állami szerepvállalásban célszerű lenne megfogalmazni a

- javasolt és követendő célokat,
- prioritást élvező közlekedési hálózatot,
- a liberalizált piachoz igazodó, piac konform támogatási politikát,
- a támogatási politika felhasználható forrásait a Közlekedési Operatív programok között,
- a támogatás ösztönző mértékét,
- a kedvezményezett szervezeteket,
- az 1998. évi I. törvény a közúti közlekedésről 3. § (2) bekezdést indokolt lenne módosítani, mely az információ tartalmát, az információközlést, átadást, felhasználást stb. szélesebbalapokra helyezi és a piaci szereplőket a fokozottabb együttműködés irányába ösztönzi,
- a nemzetközi kapcsolatépítés/kapcsolattartás stabilitása és rendszeressége, annak átláthatósága a szakmai és szakmán kívüli szereplők számára fontos volna,

- *a multiplikatív*, növekedést serkentő makrogazdasági hatások egyértelművé tétele világos legyen a közlekedéspolitikai szereplői, a közlekedésben érintett köz- és magán szféra szereplői számára,
- egy meghatározott közlekedési hálózaton az **alapinformációkat** az államnak kell(ene) szolgáltatnia,
- célszerű lenne egy nemzeti ITS útmutató elkészítése,
- az ITS technológiák és használatuk általában bonyolult, hasznosságuk közérthető „társadalmi” elmagyarázása indokoltnak tűnik különböző média felhasználásával.

B,/ Piaci szereplők, közszféra, magánszféra:

Egyelőre még nem érzékelhető, hogy az állami szerepvállalás előmozdítására a PPP konstrukciók alkalmazásának itt lenne az ideje.

A nemzetközi kapcsolatokban ott tapasztalhatunk érdemi előrelépést, ahol gyors ütemben épülnek a TEN-T hálózathoz tartozó autópályák. Ahol ez még várat magára, a kapcsolatok váratnak magukra. A kapcsolatok jelenlegi súlypontjában alapvetően a forgalmi zsúfoltság és (baleset, sáv/pálya lezárás korlátozás) esemény kezelés információ közlése áll a közlekedésben részt vevők számára a határon átnyúló autópálya szakaszokon. Ennek egyik igen alkalmas formája a VJT, melyek számát célszerű gyarapítani pl. CONNECT források felhasználásával. (ennél mélyebb tartalmú kapcsolatok kiépülése még nem teljesen látszik)

A magántőke az ITS technológiák alkalmazási területén jól érzékelhetően Budapestre és környezetére koncentrál, ahol, ha nem is zökkenőmentesen, de a közszféra és a magánszféra (együtt)működése tapasztalható. A fővárosi közúti közlekedési viszonyainak (zsúfoltság, baleseti kockázat, jelentős utazási idővesztés) tarthatatlansága cselekvésre ösztönzi/ösztönözte a különböző gazdasági társaságokat. Üzletileg fejlett és eredményes projektek zajlanak. (Floating Car Data stb.)

Az ITS technológiák használata során azok szinergikus hatásainak elősegítésére, az együttműködések gyakoriságának, tartalmi mélységének a közös érdekeltségen alapuló növelésére célszerű még továbbá az állami szervezetektől:

- pénzügyi ösztönzés (EU támogatás),
- keret útmutatók (szabvány, szabályzat, előírás, javaslat, útmutató),
- szakértői bizottság létrehozása, mely a piac szereplői számára – független - tanácsadóként lép fel.

**Az együttműködés a piac szereplői között jól láthatóan nem „előre kidolgozott” (állami) forgatókönyv szerint zajlik, vagyis ún. üzleti modellt, mint olyant erre valószínűleg nem lehet kialakítani. Az állam szerepvállalásának határozott erősödése, definiálása, a megfelelően garantált költségvetési források megléte fogja majd lehetővé tenni, hogy milyen markáns súlypontok felé mozduljon el a piaci szereplők magatartása, döntése. Kialakítható, amennyiben előnyös, erre vonatkozóan egy PPP konstrukció, mint ami egyes autópálya építéseknel (PI. M6) már megjelent.**

Budapest, 2008.szeptember.