

Regionalitás Magyarország közlekedésszervezésében

Bói Loránd

KTI Nonprofit Kft.

Északkelet-magyarországi Közlekedésszervező Iroda, Debrecen
boi@kti.hu

ÖSSZEFOGLALÁS

Az Európai Unió tagországaiban, különösen Németországban és Ausztriában a lakosság számára nyújtott közszolgáltatások megszervezésében egyre jelentősebb szerepet kap a regionalitás. A közösségi közlekedés, mint közszolgáltatás esetén ez elsősorban a helyi, elővárosi és regionális közösségi közlekedési szolgáltatások megszervezésére hivatott közlekedési szövetségeken keresztül valósul meg. A '90-es évek óta eltelt időszakban Magyarországon a közösségi közlekedés regionális szintű szervezésére kevés jó példa mutatható be. A tanulmány az ehhez vezető okokkal foglalkozik, és számba veszi azt, hogy hol tart ma a helyi és regionális érdekek érvényesítése a közlekedésszervezésben ma Magyarországon.

Kulcsszavak: regionalitás, közösségi közlekedés, közlekedésszervezés, közlekedési szövetség

SUMMARY

In the member states of the European Union, especially in Germany and Austria, regionalism has a growing importance by the organising of public services. At the field of public transport services the regional organising methods will be realised through the establishment of public transport associations in interest of coordinating the local, suburban and regional public transport interests. In the period since the 90's there are not a lot of best practices regarding the regional organisation of public transport services in Hungary. The study goals to present the position of the local and regional interest in the public transport organisation in Hungary, and deals with the reason the lack of best practices also.

Keywords: regionalism, public transport, transport organising, public transport association

BEVEZETÉS

A közszolgáltatások – így a közösségi közlekedés – megszervezésében az Európai Unió egyes tagállamaiban már a '70-es évektől kezdődően – elsősorban a motorizáció terjedésével – jelentős szerepet kapott a regionalitás (Berényi és Zsirai, 2009). A szövetségi berendezkedésű Németországban és Ausztriában a szubsidiaritás elvének megfelelően ez a '90-es évektől kezdődően azt jelentette, hogy az elővárosi és a regionális közösségi közlekedés feltételeinek kialakításában a korábbi állami szint helyett a tartományi szint kapott meghatározó szerepet. A feladat ellátását segítette, hogy annak végrehajtására állami forrásokat is a tartományok rendelkezésére bocsátottak (Sparmann, 2009). Az így kialakult rendszerek hozzájárultak ahhoz, hogy a közösségi közlekedés által nyújtott szolgáltatások jobban megfeleljenek a helyi érdekhordozók által támasztott igényeknek és a közösségi közlekedést az egyéni közlekedés vonzó alternatívájává tegyék.

A közösségi közlekedés szervezésének regionális vagy térségi szintű átalakítása iránti igény – szintén a motorizáció előretörésével – a '90-es évek végétől a magyarországi szakirodalomban is megjelenik. A korábbi munkák (Monigl, 1999; Kovács, 2001) elsősorban Budapesten és agglomerációjában tartják szükségesnek a közösségi közlekedési ágazatok térségi szintű kezelését. A későbbi szakirodalom (Berényi és Zsirai, 2009) Budapesten kívül a vidéki nagyvárosok esetén is hatékonynak látja az egységes megközelítést elsősorban közlekedési szövetségek létrehozásán keresztül.

A szakirodalmi munkák ellenére a magyarországi közlekedésszervezés gyakorlatában kevés példa található a térségi vagy regionális szemléletmódra. Jelen tanulmány célja a közlekedésszervezés regionális elemeinek bemutatása figyelemmel a jogszabályi háttérre és a megvalósuló gyakorlatra. A tanulmány mindezt a regionális közlekedésszervezésben jó példával elől járó németországi modellel összehasonlítva kívánja megtenni.

A REGIONALITÁS BEMUTATÁSA NÉMETORSZÁG PÉLDÁJÁN KERESZTÜL

A kis távolságú közösségi közlekedés (ÖPNV) szervezésének regionális szintű átalakítására jó példa a Német Szövetségi Köztársaságban alkalmazott modell. Németországban a regionalizáció kiindulópontjával a nagyvárosok elővárosaiban kialakított közlekedési szövetségek szolgáltak. Definíció szerint ezek teljesen integrált tarifa és közlekedési szövetségek, amelyeknél a közlekedési társaságok és az ellátásért felelős területi egységek hatásköreiket egy közösen kialakított szervezetre ruházzák át (Sparmann, 2009). Az első közlekedési szövetség 1965-ben alakult meg Hamburgban (MÁV, 2005). Ez és a korai időszakban kialakított együttműködések alapvetően alulról építkeztek és főként a közlekedési társaságok lazább együttműködésén alapultak az érintett nagyvárosok és az agglomerációjukban található önkormányzatok alacsonyabb szintű részvétele mellett. Területi kiterjedésük és az integráltság kisebb foka miatt ezek inkább elővárosi, mintsem regionális közlekedésszervezési egységeknek voltak tekinthetők.

A 1990-es évek elején Németországban – az egyéni közlekedés arányának növekedése, a vasúti hatékonyság romlása és az Európai Unióval való jogharmonizációnak való megfelelés hatására – elinduló vasút-reform új impulzusokat jelentett a regionális szintű közlekedésszervezés számára. Az 1996-ban elfogadott Vasútújrászervezési törvény (Eisenbahnneuordnungsgesetz) felhatalmazása alapján hatályba lépett Regionalizációs törvény (RegG) kimondta, hogy a kis távolság-

gú közösségi közlekedés – így a kis távolságú vasúti személyszállítás – megszervezésének feladata a szövetségi államtól a tagállamokhoz kerül. A szövetségi tagállamok a felhatalmazás alapján megteremtették a kistávolságú közösségi közlekedés szervezésének jogszabályi háttérét. Az ÖPNV ellátásának felelősei ezek alapján a legtöbb esetben több települést magába foglaló közigazgatási egységek a nagyvárosok és a körülöttük található körzetek (Stadt und Landkreis) lettek. A tartományi jogszabályok általában meghatározták azt is, hogy az ellátásért felelős területi egységeknek a közlekedésszervezési döntések meghozatala során egymással és a szomszédos szövetségi tagállamokban lévő ellátási felelősökkel is egyeztetniük kell a regionális szinten integrált közlekedési rendszerek kialakítása érdekében.

A vasúti reform nemcsak az ellátási felelősséget delegálta regionális szintre, hanem annak finanszírozási helyzetét is rendezte (BVBW, 1999). Míg korábban a megrendelt vasúti közszolgáltatások teljes ellenértékét a Deutsche Bahn számára utalta át a Szövetségi Kormány ezt a gyakorlatot a Regionalizációs törvény alapján létrejött Regionalizációs alap megváltoztatta. A törvény hatálybalépését követően a távolsági közlekedés finanszírozása változatlan maradt, a kis távolságú közlekedés finanszírozása azonban a Szövetségi Kormány által az ásványi olajból származó közvetlenül a szövetségi tagállamnak átengedett adóbevételekből történt. A Regionalizációs alap forrásait az ellátásért felelős szövetségi tagállamok saját hatáskörben a közlekedési szolgáltatások megrendelésének finanszírozására és a kötőpályás hálózati infrastruktúra fejlesztésére fordíthatták. A finanszírozás feltételeit tovább javította és a regionális szemléletű közlekedésszervezést is előmozdította, hogy a tagállamok jelentős részében a közlekedési szövetségek kialakításából és működtetéséből eredő bevételkiesést is megtérítette az adott tagállam a közlekedési szövetség számára.

Összefoglalva tehát a németországi modell a közlekedésszervezésben a regionalitást és a szubszidiaritást közigazgatási, finanszírozási és szervezési szempontokból is figyelembe veszi.

Közigazgatási szempontból:

- az ellátási felelősség regionális (tartományi) szintre delegálása állami (szövetségi) szintről,
- az ellátási felelősség (feladat) több települést érintő közigazgatási szintre delegálása tartományi szintről,

Finanszírozási szempontból:

- a feladat végrehajtásához szükséges regionális (tartományi) felhasználású állami (szövetségi) forrás biztosítása,
- a feladat végrehajtását támogató térségi felhasználású regionális (tartományi) források biztosítása,

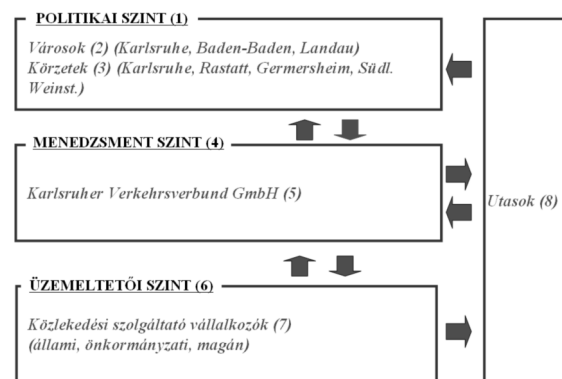
Szervezési szempontból:

- együttműködési kötelezettség előírása az érintettek (közigazgatási egységek, közlekedési szolgáltatók) számára tartományi szinten.

Kiemelendő, hogy a feladatok végrehajtásának helyi szintű delegálása és az ahhoz szükséges források biztosítása állami (szövetségi) és regionális (tartományi) szinten is megtörténik.

A vasút reform és az ÖPNV-regionalizáció hatásai Németországban jelentősek voltak. Eredményeként a regionális közlekedésszervezést lebonyolító közlekedési szövetségek területi lefedettsége 2004-ben Németországban 60%-os, ezzel a lakosság mintegy 80%-át szolgálják ki (MÁV, 2005). A korábban meglévő alapvetően szolgáltatói együttműködés sok helyen a regionális együttműködés háromszintű modelljévé alakult át. A Karlsruhe térségében kialakított Karlsruhei Közlekedési Szövetség (KVV) is egy ilyen háromszintű modellként működik (1. ábra).

1. ábra: A közösségi közlekedés háromszintű modellje a Karlsruhei Közlekedési Szövetség (KVV) esetén



Forrás: Saját szerkesztés a www.kvv.de alapján

Figure 1: Organising model of the public transport based on the Karlsruhe Public Transport Association

Political level(1), Cities(2), Districts(3), Management level(4), Karlsruhe Public Transport Company(5), Operator level(6), Transport companies(7), Passengers(8) Source: Own edition based on the www.kvv.de

A háromszintű modellben a politikai szint az ellátásért felelős szint, a KVV esetén ez három várost és a körülöttük található négy körzetet jelenti. Feladatuk a rendszerben a közösségi közlekedési szolgáltatás megrendelése, a megrendelés nagyságrendjének meghatározása és a finanszírozási keretek biztosítása. A menedzsment szintet maga az ellátásért felelősök által létrehozott Karlsruhei Közlekedési Szövetség Kft. jelenti, amelynek feladata az ellátásért felelősök által megfogalmazott igények alapján a közlekedési szolgáltatók összetételének részletes kidolgozása, az egyes igények és közlekedési ágazatok közötti koordináció, a közlekedési szolgáltatókkal való közszolgáltatási szerződések megkötése és végrehajtása, valamint az ellátási felelős által biztosított pénzügyi forrásokból a megrendelt konkrét szolgáltatások ellentételezése. A menedzsment szint feladata a közös ügyfélszolgálati tevékenység biztosítása is. Az üzemeltetői szinten található a különböző közlekedési szolgáltatók (vasúti és autóbusszos vállalatok), akik a közszolgáltatási szerződésben meghatározott teljesítmények végrehajtásáért felelnek. A regionális közlekedésszervezés így a karlsruhei központú Mittlerer Oberrhein régió teljes egészét lefedi (2. ábra) és még a szomszédos Rheinland-Pfalz tartomány két körzetét is érinti.

2. ábra: A Karlsruhe-i Közlekedési Szövetség működési területe



Forrás: www.kvv.de

Figure 2: Operation area of the Karlsruhe Public Transport Association

Landau city (Pfalz)(1), Südliche Weinstrasse district (Pfalz)(2), Germersheim city (Pfalz)(3), Karlsruhe city(4), Karlsruhe district(5), Rastatt district(6), Baden-Baden city(7) Source: www.kvv.de

REGIONALITÁS A MAGYARORSZÁGI KÖZLEKEDÉSSZERVEZÉSEBEN

A magyarországi közlekedésszervezésben a helyközi menetrendszerinti személyszállítás megszervezése alapvetően kötelező állami, a helyi menetrendszerinti személyszállítás megszervezése pedig önként vállalt önkormányzati feladat (Pálfalvi, 2000). A az autóbusszal végzett menetrendszerinti személyszállításról 2004-ben és a vasúti közlekedésről 2005-ben megalkotott jogszabályok lehetőséget biztosítanak az *ellátási felelősség megosztására a helyi önkormányzatokkal vagy azok társulásaival* írásbeli megállapodás megkötése esetén.

A megállapodás kiterjedhet az *autóbussz közlekedés* esetén:

- helyi személyszállítás helyközi (távolsági) járáttal történő lebonyolítására,
- helyi járáttal közigazgatási határon kívül végzett személyszállításra,
- helyközi (távolsági) járat közös üzemeltetésére. *Vasúti közlekedés* esetén a megállapodás
- a helyi vasúti személyszállítási közszolgáltatásból a helyi érdekű vasúti személyszállítási közszolgáltatásnak a térségi vasúti személyszállítási közszolgáltatás keretében történő lebonyolítására,
- a helyi vasúti személyszállítási közszolgáltatásnak az önkormányzat közigazgatási határán kívülre történő kiterjesztésére,
- a térségi vasúti személyszállítási közszolgáltatás közös működtetésére vonatkozhat.

Mivel a jogszabályban megfogalmazott lehetőségek egyedi megállapodásokon alapulnak és nem rend-

szerszintűek, az *ellátási felelősség* – németországihoz hasonló – *regionális delegálását sem jelentik*. A feladatmegosztás finanszírozása szintén egyedi jellegű, így a jogszabályok önmagukban a feladatok regionális szintű finanszírozásához sem járulnak hozzá. Mindezeknek megfelelően a gyakorlatban a jogszabályok által felkínált közös üzemeltetésre kevés példa van Magyarországon.

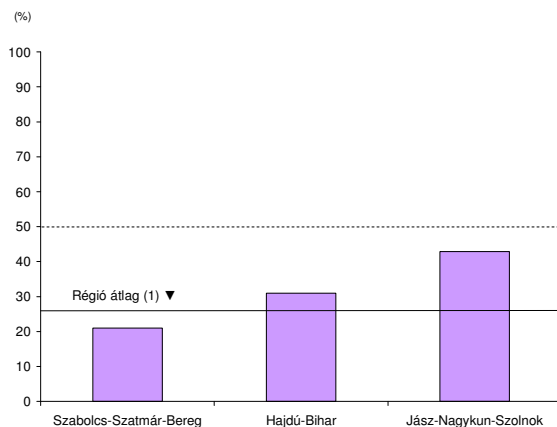
Az ellátási felelősség és a finanszírozás szabályozás szempontjából tehát elmondható, hogy Magyarországon a németországihoz hasonló regionális szint hiányzik. Az elmúlt öt évben azonban volt néhány kormányzati törekvés arra vonatkozóan, hogy a regionális érdekhordozók hatást gyakorolhassanak a számukra nyújtott regionális szintű közlekedési közszolgáltatás kialakítására.

1. Regionális Közlekedésszervezési Irodák létrehozása

A Regionális Közlekedésszervezési Irodák (RKI) hálózatát a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium 2007-ben hozta létre a Közlekedéstudományi Intézet (KTI) Nonprofit Kft. szervezetén belül. Az irodák területi lefedettsége a magyarországi statisztikai-tervezési NUTS 2 szintű régiókkal megegyező volt. Az irodahálózat fő feladata a közösségi közlekedési közszolgáltatási szerződések szakmai előkészítése és a végrehajtás monitoringja volt. Mindkét feladat végrehajtása során törekvés volt a helyi érdekhordozók első sorban az önkormányzatok véleményének a folyamatba történő becsatornázására. Ennek legfőbb eszközét az ország minden kistérségében az összes település meghívásával 2007 óta évente lebonyolított kistérségi menetrendi egyeztetések jelentették. A menetrendi egyeztetéseken a települések képviselőin kívül a közszolgáltatást végző MÁV-START Zrt. és a területileg illetékes Volán társaság képviselői is részt vesznek. Az egyeztetésen elhangzott észrevételeket a területileg illetékes RKI szakmailag véleményezi és azokat indokolt költség esetén a közszolgáltatási szerződésbe való beépítésre javasolja. Mivel a kistérségi egyeztetések működése a résztvevők körén kívül kevésbé formalizált és azon a résztvevők megrendelői kompetenciával nem rendelkeznek, az szigorúan véve nem tekinthető egy térségi szintű döntéshozó fórumnak. Az a tény azonban, hogy a közösségi közlekedést igénybe vevőkhez közelebb, kistérségi szinten megjelenik egy olyan fórum, amely a helyi érdekek érvényesítésére lehetőséget biztosít, a regionális közlekedésszervezés szempontjából a korábbi gyakorlathoz képest mindenképpen előrelépést jelent. A települések részvételi hajlandósága az egyeztetéseken az Észak-alföldi régió példáján bemutatva változó, ami több tényezőnek tudható be (3. ábra). Az alacsony részvételt azon kívül, hogy nem döntéshozó testületről van szó, az is okozza, hogy az egyeztetésen általában azok az önkormányzatok vesznek részt, amelyek közösségi közlekedési ellátásában hiányosságok mutatkoznak.

Bár a Regionális Közlekedésszervező Irodák működési területe 2011-ben átalakult, az irodahálózat a regionális közlekedésszervezésben betöltött szerepét megőrizte.

3. ábra: Települések megyénkénti részvételi aránya a kistérségi menetrendi egyeztetésen az Észak-alföldi régióban 2011



Forrás: Saját szerkesztés a KTI Nonprofit Kft. adatai alapján

Figure 3: Participation of the local governments at the microregional schedule coordination forum, North Great Plain region, 2011

Regional average(1) Source: Own edition, based on the data of the KTI Nonprofit Kft.

2. Egységes egyeztetési eljárásról szóló rendelet megalkotása

A menetrendi egyeztetések folyamata az RKI-k szervezésében 2007 óta működik, de ennek jogszabályi hátterét a Közlekedési Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium a 15/2010. (III. 5.) KHEM rendelettel alkotta meg. A rendelet külön választja az országos (nemzetközi, budapesti indulási és végpontú, nem szomszédos régiók közötti, budapesti elővárosi) és regionális (régióon belüli és szomszédos régiók közötti) közösségi közlekedési viszonylatokat és ezek egyeztetési eljárására is eltérő szabályokat határoz meg. A regionális egyeztetési eljárásban a rendelet létrehozta a Regionális Közlekedési Szakbizottságokat (RKSZ), melyek működési területe a NUTS 2 szintű régiókéval megegyező. A bizottságnak döntéshozó szerepe nincs, csak az előzetesen számára a szolgáltatók által elkészített menetrend tervezetekkel kapcsolatos javaslattételre jogosult. A bizottság tagjai a rendelet alapján:

- az érintett RKI vezetője,
- az érintett megyei jogú városok főjegyzője, megyei önkormányzatok képviselője,
- az érintett munkaügyi központ főigazgatója,
- regionális fejlesztési tanács képviselője,
- az érintett kistérségek megyénként egy képviselővel,
- civil szervezetek képviselője.

Az RKSZ-ek felállítása – bár az alap gondolat pl. a regionális és az országos közlekedési viszonylatok különválasztása a regionalitás erősödését segítette – a gyakorlatban nem hozta meg az elvárt eredményeket. Ennek okai a következők:

- a testület csak javaslattevő szereppel bír,
- a testület tagjainak egy részének a helyközi közlekedésszervezéssel kapcsolatban nincs jogszabályban előírt feladata (megyei jogú városok, megyei önkormányzatok),

- a kistérségi egyeztetések szintjéhez képest az RKSZ létrehozásával az érdekvéonyesítés szintje a közlekedést igénybe vevőktől távolabb került.

Mindezek és a közigazgatás rendszerének 2010-óta zajló átalakításának következtében az RKSZ-ek szerepe a regionális közlekedés szervezésében súlytalanná vált. A gyakorlatban az RKSZ-el párhuzamosan működtetett kistérségi menetrendi egyeztetések szerepe maradt jelentősebb.

3. Vasútvonalak kategorizálása

Az egységes egyeztetési eljáráshoz kapcsolódóan, részben a végrehajtás elősegítése érdekében a 168/2010. (V.11.) Korm. rendelet kategóriákba sorolta a magyarországi vasútvonalakat. A rendelet törzshálózati, regionális és egyéb vasúti pályákat határoz meg. A törzshálózatba tartozó pályák részben a tranz európai vasúti áruszállítási hálózat részei, részben pedig nemzetközi vagy országos személyszállítás szempontjából jelentős vonalak, ahol az állami szerepvállalás hosszú távon megmarad. A regionális kategóriába sorolt vasútvonalak regionális személyszállítási vagy teherforgalmi szereppel bírnak. Ezek a vonalakon az állami szerepvállalás csökkenhet. Az egyéb kategóriájú vonalak regionális vagy mikroregionális jelentőségű vonalak, amelyek üzemeltetésénél az állam szerepe megszűnhet. A vasútvonalak kategorizálásával – a vasúti személyszállítás területén – egyértelművé vált, hogy mely szolgáltatások tartozhatnak a regionális közlekedésszervezés feladatkörébe, és melyekkel szükséges a regionális egyeztetési eljárás keretein belül foglalkozni. A további jogalkotási folyamat leállása (pl. az autóbusszvonalak vasútvonalakhoz hasonló besorolása) és az RKSZ szerepének súlytalanná válása miatt a közlekedési szolgáltatások megrendelésében a vasútvonalak besorolása jelenleg nem játszik szerepet.

Összegezve elmondható, hogy a közlekedésszervezés magyarországi rendszerében a Regionális Közlekedésszervezési Irodák létrehozásával, a regionális szintű egyeztetési eljárás intézményrendszerének definiálásával és a közlekedési szolgáltatások regionális elemeinek elkülönítésével elindult egy a regionalizáció irányába mutató folyamat. Mivel azonban valódi feladatkörrel a feladathoz tartozó finanszírozással és döntési jogkörrel felhatalmazott közigazgatási egység a folyamatok eredményeként nem alakult ki, a regionális közlekedésszervezés németországihoz hasonló fokáról Magyarországon nem beszélhetünk (1. táblázat).

KITEKINTÉS

A 2010-ben megkezdődött kormányzati ciklusban a regionális közlekedésszervezéssel kapcsolatos konkrét intézkedés eddig még nem történt. A várható kormányzati szándékokhoz a Személyszállítási törvényjavaslat adhat némi támpontot. A törvényjavaslat nyilvános tervezete alapján a regionális közlekedésszervezés szempontjából az alábbi pontok bírnak jelentőséggel:

- a korábbiaktól eltérően a jogszabály tervezete mind a vasúti, mind az autóbusszal végzett menetrend szerinti személyszállítást egységesen kezeli,

- fogalmi szinten megjelenik az országos, elővárosi és regionális személyszállítási közszolgáltatás elhatárolása,
- bár az ellátási felelősség alapvetően állami és helyi önkormányzati szinten marad, a közlekedési szövetség és közlekedésszervező jogszabályban való megjelenésével – külön rendelet alapján – lehetőséget biztosít a közlekedésszervezés feladatainak és a hozzá tartozó forrásoknak a regionális szintű delegálására.

Elmondható, hogy a tervezet a jelenlegi formájában a korábbiaknál jobb kiindulópontot jelent a közlekedésszervezés regionalitása szempontjából. Az, hogy ez milyen mértékben valósul majd meg a jövőben a törvény alapján elkészülő végrehajtási és kijelölő jogszabályokon, és az ezzel összefüggésben megvalósuló intézményrendszeren és regionális szintű finanszírozási feltételeken fog múlni. Ezen intézkedések megtételénél azonban az Európában így Németországban alkalmazott jó gyakorlatokat érdemes lenne figyelembe venni.

1. táblázat

A közlekedésszervezés regionalitása Magyarországon és Németországban

Szempont(1)	Magyarország(6)	Németország(10)
Ellátási felelősség(2)	állami, helyi(7)	regionális, térségi(11)
Finanszírozás(3)	állami, helyi(7)	regionális(12)
Szolgáltatás regionális lehatárolása(4)	vasút(8)	autóbusz(13) vasút(8)
Regionalitás(5)	gyenge(9)	erős(14)

Table 1: Regionalism in transport organisation in Hungary and Germany

Criteria(1), Responsibility(2), Financing(3), Regional service isolation(4), Regionalism level(5), Hungary(6), National, local(7), Railway(8), Weak(9), Germany(10), Regional, spatial(11), Regional(12), Bus(13), Strong(14) Source: own edition

IRODALOM

- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (BVBW) (1999): Bericht der Bundesregierung über den Öffentlichen Personennahverkehr in Deutschland nach der Vollendung der deutschen Einheit. Berlin.
- Berényi J.–Zsirai I. (2009): Közlekedési Szövetség kiterjesztésének lehetőségei Magyarországon. [In: Füredi M. (szerk.) Évkönyv.] KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. Budapest
- Kovács R. (2001): Gondolatok a közlekedés és szervezeti kapcsolatairól a budapesti térség közigazgatási problémáinak kapcsán. Tér és Társadalom. 15. 3–4: 69–80.
- MÁV (2005): Közlekedési szövetségek a városi és elővárosi közlekedésben. MÁV Rt. Dokumentációs Központ és Könyvtár. Budapest.
- Monigl J. (1999): A Budapesti Közlekedési Szövetség létrehozásának feltételei. Magyarország az Ezredfordulón. MTA-sorozat. A közlekedés és technikai infrastruktúrája kötet. Budapest.
- Pálfalvi J. (2000): Alapellátás versus közszolgáltatási kötelezettség (1. rész). Közlekedéstudományi Szemle. 50. 7: 272–278.
- Sparmann, V. (2009): Verkehrsverbünde vor neuen Herausforderungen im Zeitalter der Mittelkürzungen. – Thomas J. Mager (Hrsg.) Verkehr in der Praxis. Köln.
- 15/2010. (III.5.) KHEM rendelet: A személyszállítási közszolgáltatási menetrendek egységes egyeztetési eljárásáról. Magyar Közlöny. 32: 9996.
- 168/2010. (V.11.) Korm. rendelet: Az országos törzshálózati, regionális és egyéb vasúti pályák felsorolásáról. Magyar Közlöny. 74. 16085–16112.

