

KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS FEJLESZTÉSE
A BALATON TÉRSÉGÉBEN

AJÁNLÁSOK
A MEGÁLLÓHELYI INFRASTRUKTÚRA
KIALAKÍTÁSÁRA

(BUSZMEGÁLLÓK, AUTÓBUSZ ÁLLOMÁSOK, VASÚTI MEGÁLLÓHELYEK
ÉS ÁLLOMÁSOK KOMPLEX KIALAKÍTÁSA, FELÚJÍTÁSA –
SZEMPONTRENDSZER A FEJLESZTÉSEK MEGHATÁROZÁSÁHOZ)

Fővállalkozó:
Városkutatás Kft.

Készítették:
Városkutatás Kft.

Ekés András
Gerőházi Éva
Gertheis Antal
Horváth Ildikó
Petrovác Rózsa Rita

Városkutatás Kft. 2009

Tartalomjegyzék

1	Bevezetés	3
2	Vezetői összefoglaló	5
3	A kategorizálás főbb paraméterei, a megállótípusok definiálása, és a megállók elvárt infrastrukturális összetevői	9
3.1	Vasúti infrastruktúra	9
3.1.1	Nagy utasforgalmú állomások	9
3.1.2	Közepes utasforgalmú vagy vasútforgalmilag jelentős állomások	18
3.1.3	Kis forgalmú állomások	24
3.2	Autóbusz állomások	24
3.3	Buszmegállók	29
3.3.1	Valós forgalom nélküli megállók	30
3.3.2	Kis forgalommal és alacsony ranggal rendelkező megállók	31
3.3.3	Alacsony rangú, de magas forgalmú megállók	34
3.3.4	Magas rangú és alacsony forgalmú megállók	36
3.3.5	Magas rangú és magas forgalmú megállók	38
4	A pályaudvarokkal, megállókval kapcsolatos jelenlegi helyzet és a fejlesztési deficit nagysága, rövid távú fejlesztési igények	40
4.1	Vasúti közlekedéshez kapcsolódó állomási és megállóhelyi infrastruktúra	40
4.1.1	Intermodalitás	40
4.1.2	A vasútállomások és megállók alapvető paraméterei	41
4.1.3	Összegzés: a rövid távon javasolt legfontosabb fejlesztések	44
4.2	Közúti közösségi közlekedéshez kapcsolódó állomási és megállóhelyi infrastruktúra	44
4.2.1	Utasbiztonság helyzete	45
4.2.2	Utaskomfort szintje	47
4.2.3	Kapcsolódó akadálymentesítés állapota	49
4.2.4	Kapcsolódó kerékpáros intermodalitási lehetőségek állapota	51
4.2.5	Kapcsolódó utastájékoztatási rendszerek állapota	52
4.2.6	Összegzés: a rövid távon javasolt legfontosabb fejlesztések	53
5	Tulajdonjogi, fenntartási kérdések	55
6	Ajánlások balatoni vasút- és autóbusz-állomási és megállóhelyi arculat kialakítására ..	56
7	Forrás lehetőségek	57
7.1	Az érintett három régió pályázati lehetőségei a regionális operatív programokban ..	57
7.1.1	Lehetséges problémák a pályázati kiírásokkal kapcsolatban	58
7.1.2	A kiírások második szakaszában javasolt módosítások	59
7.2	A KÖZOP pályázati lehetőségei	60
7.3	Magánforrások lehetséges szerepe az állomási infrastruktúra fejlesztésében	61

1 Bevezetés

A megállók, pályaudvarok állapotát bemutató és azok kívánatos, elvárható felszereltségi szintjét elemző kötet megalkotására vonatkozóan a Városkutatás Kft. és a Balatoni Integrációs Közhasznú Nonprofit Kft. közötti szerződésben feladat nem került meghatározásra. Ennek ellenére a szerzők fontosnak érezték egy olyan kötet létrehozását, amely a szerződésben is elvárásként szereplő akadálymentesítési, kerékpáros intermodalitási és utastájékoztatási feladatokat integrálja, és mindezen különböző paraméterekből megalkotja a vasúti és autóbusz megállókra, pályaudvarokra vonatkozó komplex követelményrendszert. Természetesen az integráló köteten felül az egyes külön aspektusokat elemző kötetek is elkészültek, azonban a megállókkal kapcsolatos komplex követelményrendszer meghatározására is szükség volt, hiszen a pályázati források is többnyire a megállók, pályaudvarok egészéhez kapcsolódnak, és nem kizárólag egyes beavatkozásokhoz (akadálymentesítés, kerékpártároló építése, utastájékoztatási rendszerek kiépítése).

Jelen kötet a részterületek integrálásán felül igyekezett kialakítani egy olyan, az állomásokra és megállókra vonatkozó kategóriarendszert, amely alapvetően az utasforgalmi jellemzőkön, illetve az állomás forgalmi hierarchiában elfoglalt helyén alapul.

A tipizálás megalapozott végrehajtása – valamint a BKÜ területén végrehajtandó forgalmi modellezés érdekében - az alábbi felmérések készültek:

- 2009-ben a Somogy megyében megállókkal és járatokkal rendelkező Kapos Volán Zrt. 9 napon keresztül (3 májusi, 3 július-augusztusi, 3 szeptemberi napon) minden egyes járatán mérte a felszálló, leszálló és továbbutazó utasokat. Ez alapján rögzítésre került 9 nap utasforgalma, melyek közül tipizálásunkhoz azon nap adatát használtuk fel minden megállónál, amelyen a legnagyobb forgalom bonyolódott le.
- Vasúti felmérés, amely 2009-ben 7 napon (3 júniusi, 3 július-augusztusi, 1 októberi) készült, lefedve a balatoni távolsági és regionális vonatok jelentős részét utasforgalmi szempontból, valamint a vasúti infrastruktúra tervezéshez kapcsolódóan részletes állomási felmérés készült.
- 2009 nyarán a 10, buszállomásnak minősíthető nagy forgalmú megállóról részletes felmérés készült. A vizsgálat magában foglalta az állomások állapotának fényképes dokumentálását és főbb paramétereik adatlapon való rögzítését.
- Az autóbuszmegállók vizsgálata során (2009. augusztus 24-27 között) 1274 fizikai megállóhely került felmérésre. A Balaton parti településeken, illetve az egy- és kétszámjegyű főutak mentén fekvő településeken, a kistérség központokban minden egyes megállóról, ahol helyi és/vagy helyközi forgalom bonyolódik, adatlap került kitöltésre, valamint a fizikai állapotot dokumentáló fényképek készültek. A Balaton

partjától távolodva a cél az volt, hogy minden településen legalább a 3-as ranggal rendelkező, tehát forgalmi szempontból kiemelkedően fontos állomások és megállók felmérésre kerüljenek. A Balatont körülölelő mindhárom régióban (a BKÜ területén) megtörtént az állapotfelmérés. (Az állapotfelmérés nyomán elkészült, az 1274 megálló fizikai és forgalmi paramétereit tartalmazó regiszter a „Mellékletek” kötetben található.)

Ezen forgalmi és állapotfelmérések alapján tipizáltuk a kötőtpályás és közúti megállóhelyeket, s jelen kötetben megfogalmaztuk velük kapcsolatosan a hosszabb távon érvényesítendő követelményrendszert (kizárólag funkcionális szempontból, szubjektív esztétikai kérdéseket kerülve), valamint ezen követelményrendszer és a valóság különbségén alapulva megfogalmaztuk a rövid távon (2-5 év alatt) szükséges első lépéseket.

2 Vezetői összefoglaló

A tanulmány a Balaton Kiemelt Üdülőkörzet területén található mintegy 1500 buszmegállópárt és körülbelül 70 vasúti megállót és állomást vizsgálta abból a szempontból, hogy milyen infrastrukturális fejlettségi szint az, amely a leendő Balatoni Közlekedési Szövetség integráló elvárásainak megfelelően biztosítja az utazóközönség magas szintű kiszolgálását, ezzel elsősorban turisztikai forgalmat generálva a hálózaton és a Balaton térségében.

Az elemzés során a nagyszámú megállót kategóriákba rendeztük, tipizáltuk, és így definiáltuk az egyes kategóriákhoz tartozó infrastruktúra igényt.

A kötöttpályás infrastruktúra megállói esetében az alábbi kategóriákat alkalmaztuk:

- Magas utasforgalmú, kiemelt állomások (Siófok, Fonyód, Keszthely, Tapolca, Balatonfüred)
- Közepes utasforgalmú állomások
- Kis utasforgalmú, többnyire egy vágánnyal rendelkező megállók¹

A közúti infrastruktúra esetén a kategóriák a következők voltak:

- Nagy forgalmú buszállomások (10 db a BKÜ területén)
- Magas forgalmú és magas rangú megállók²
- Magas forgalmú és alacsony rangú megállók
- Alacsony forgalmú és alacsony rangú megállók³
- Forgalommal gyakorlatilag nem rendelkező megállók

Az egyes kategóriák esetében alapvetően hasonlóak a funkcionális elvárások (teljeskörű és komplex akadálymentesítés, korszerű utastájékoztató, utasbarát szolgáltatási infrastruktúra

¹ Ez a kategorizálás nem azonos a vasúti infrastruktúra tervezésben használatos kategóriákkal. Számunkra nem az állomások vágányszáma – tehát teher és utasforgalmi terheltsége – volt az elsődleges osztási szempont, hanem kizárólag az utasforgalom, amely az állomás és környezete városfejlesztési, turisztikai szempontú igényeit jobban tükrözi.

² Magas forgalmú alatt a legalább napi 201 fős utasforgalommal rendelkező megállót értjük, magas rang alatt pedig a Volán társaságok nyilvántartási rendszerében 3-as számmal ellátott, tehát forgalomtechnikailag a legjelentősebb megállót értjük.

³ Alacsony forgalmúnak a maximum napi 200 fős utasforgalommal rendelkező, alacsony rangúnak pedig a Volán társaságok nyilvántartási rendszerében a 0-2 számmal ellátott megállót definiáljuk.

létrehozása, kerékpáros és autós intermodalitás megteremtése, egységes balatoni arculat alkalmazása). A jelentősebb, nagyobb forgalmú állomások komplex átalakítása azonban sürgősebb feladat, s a kialakítás színvonala is magasabb, a szükséges szolgáltatási egységek száma is több. A nagyforgalmú vasúti- és buszállomások esetében különös figyelmet kell fordítani az intermodalitásra, azaz a két közlekedési mód átjárhatóságának egymásra való reflektálásának megteremtésére.

A hosszú távú fejlesztések megvalósításának előfeltétele megítélésünk szerint:

- Megfelelő források biztosítása (európai uniós források, önkormányzati források, magántőke bevonása)
- Részleges tulajdonjogi átrendezés (buszállomások önkormányzati tulajdonba való átadása), s a kezelés feladatainak a Balatoni Közlekedési Szövetségre való delegálása
- Erőteljes kooperáció a szolgáltatók közt, a fejlesztések egymáshoz való kapcsolódásának biztosítása, az állomási környezet szélesebb körű települési környezetbe illesztése

A hosszú távon definiált infrastrukturális szükségletek és elérendő állapot első lépéseként a következő feladatokat jelöltük ki:

A kötöttpályás infrastruktúra tekintetében:

- A **nagyforgalmú vasútállomások** (5 db) intermodális elveken nyugvó, kooperatív szemléletben történő komplex átalakítása (akadálymentesítés, korszerű utatájékoztató, magas szintű szolgáltatási infrastruktúra, kerékpáros szolgáltatások, egységes arculat)
- A teljes hálózat szintjén nem elsősorban bizonyos (legnagyobb forgalmú állomásokon kívüli) állomások komplex felújítása a cél, hanem egyes **horizontális intézkedések megtétele**:
 - A vasúti rendszer kétvágányúsítása kapcsán az állomások területén történő átalakítások megvalósítása, és az ehhez kapcsolódó magasperon kiépítése
 - A kritikusan alacsony szintű (sínkorona + 0, sínkorona + 15 cm) peronok átépítése sínkorona + 55 cm-re, későbbiekben pedig a sínkorona + 30 cm-es peronok átépítés is javasolt.
 - Az utastájékoztatói rendszerek korszerűsítése az egész balatoni vonalhálózatban

Közúti megállóhelyi infrastruktúra tekintetében (autóbuszállomások és megállók):

- **Alapvetően a megállók és állomások komplex kezelése javasolt**, tehát ha beruházás történik egy-egy állomáson, akkor lehetőség szerint a jövő elvárásainak megfelelő teljeskörű felújítás történjen meg. (Buszállomások esetén javasoltan első körben Balatonfüreden, Fonyódon és Keszthelyen.)
- Buszállomások esetén, amennyiben a vasútállomások közvetlen közelében helyezkednek el, az intermodalitás követelményrendszereit nem lehet figyelmen kívül hagyni. Különálló buszállomás fejlesztés a vasút legalább részleges bevonása hiányában nem elfogadható, különben felesleges kapacitások épülnek ki, a szolgáltatásában, utastájékoztatásában, vizuális egységben az intermodalitás nem lesz funkcionálisan kialakítható.
- A buszmegállók tekintetében a komplex – funkcionálisan teljeskörű – felújítást, átalakítást az alábbi sorrendben célszerű megvalósítani:
 1. Magas forgalmú és magas rangú buszmegállók komplex felújítása (a BKÜ területén mintegy 50-60 db. A Dél-dunántúli régióban ezeket név szerint tartalmazza a Melléklet kötete. Veszprém és Vas megyében forgalomszámlálás szükséges ezen megállók státuszának meghatározásához.) A legfontosabb megállók felújításának költségigénye nagyságrendileg 150 millió Ft.
 2. A magas forgalmú és magas rangú buszmegállók párpai (szembeforgalmú megálló) is kerüljenek komplex felújításra, kivéve, ha nagyon nagy a funkcionális aránytalanság közöttük, azaz az egyik oldali megálló nagyon jelentős, míg a másik egyszerű, leszálló funkciókkal rendelkezik.
- A következő ütemű megvalósítás preferáltjai a magas forgalmú és alacsony rangú, valamint a magas rangú és alacsony forgalmú megállók. (Illetve megállópárpai, hacsak nem áll fenn forgalmi asszimetria). Ezeken a kategóriákon belül is elsősorban a Balaton partján lévő települések megállóit javasoljuk előtérbe helyezni turisztikai szempontok miatt.
- Mind a buszállomások, mind a buszmegállók esetében javasolt a felújítás során **egységes BKÜ arculati elemeket alkalmazni** (természetesen úgy, hogy a már létrejött, értékes infrastruktúrát, pl. váróhelyiségeket nem kell lerombolni, legfeljebb némileg átalakítani az arculati elemeknek megfelelően).

A kérdés az, hogy a fentiekben jelzett rövid távú fejlesztések a jelenlegi egyedüli nagyvolumenű pénzügyi keretet jelentő uniós pályázati forrásokból megvalósíthatók-e. Megítélésünk szerint igen, ennek nem elsősorban pénzügyi akadálya van, inkább pályázattechnikai és kooperációs problémák okozhatnak majd nehézséget. A Balatont

határoló három régió (Dél-Dunántúl, Közép-Dunántúl, Nyugat-Dunántúl) regionális operatív programjaiban vannak források a közösségi közlekedés infrastruktúrájának fejlesztésére, elsősorban a megállóhelyi infrastruktúra érdekében (2009-2010-ben mintegy 7 milliárd forint⁴). Ezekből a forrásokból azonban a teljes Dunántúl fejlesztései finanszírozódnak, nem határozható meg belőlük a Balaton környéki térség fejlesztéséhez szükséges rész. Ugyancsak nem biztosítható, hogy a források ne a szolgáltatók/tulajdonosok egymással összefüggésbe nem hozott, területileg nem koherens érdekei szerint kerüljenek megvalósításra. Megítélésünk szerint a balatoni térség egységes kezelése érdekében, a kooperáció erősítése érdekében, valamint a Balatoni Közlekedési Szövetség rendszerének megvalósítását elemző szakmai tanulmányokban foglalt elvek érvényesítése érdekében a pályázatok második szakaszban történő kiírásakor szakmai háttértámogató rendszer (mentori rendszer) működtetése szükséges a pályázatok elkészítése folyamatában.

⁴ A regionális operatív programok forrásainál akár nagyobb volumenű fejlesztést is eredményezhet – elsősorban a Balaton déli partján lévő vasúthálózat esetében – a Közlekedés Operatív Program forrása, amennyiben integrált, a vasúthálózathoz kapcsolódó állomáshelyi infrastruktúra fejlesztési projektsomag kerül kialakításra a MÁV Zrt. részéről.

3 A kategorizálás főbb paraméterei, a megállótípusok definiálása, és a megállók elvárt infrastrukturális összetevői

Az alábbi fejezetben a megállóhelyi infrastruktúrával kapcsolatos elvárásokat fogalmazzuk meg. Mind a vasútállomások, megállók, mind pedig az autóbusz állomások, megállók esetében arra törekedtünk, hogy egyfajta végállapotot fogalmazzunk meg, azaz azt az infrastrukturális felszereltséget és arculati jelleget amelyet az egyes megállóknak közép-hosszú távon javasolt elérniük. A rövid távon elérendő célokat a 4. helyzetértékelő fejezetben helyeztük el, mert megítélésünk szerint az azonnali problémák orvoslása jobban kapcsolódik a helyzetértékelésben feltárt kritikus deficitekhez.

3.1 Vasúti infrastruktúra

A vasúti infrastruktúra fogadópontjait, a vasútállomásokat és megállókat alapvetően forgalmuk alapján különítettük el, mert a forgalom nagysága különböző utasforgalmi és utaskiszolgálási igényeket is generál, amelyek meg kell, hogy jelenjenek az állomások infrastruktúrájában, arculatában, szolgáltatási profiljában.

Az utasforgalom – különösen szezonban - a legjobb jellemző az adott vasútvonal megállóhelyeinek és állomásainak használatára, funkcióira vonatkozóan. Általában igaz, hogy **olyan településeken magas az utasforgalom, ahol magas a turizmus vonzereje, magas magának a településnek is az idegenforgalma**. Ezen szempontok csak részben függenek a vasúti infrastruktúra kiépítettségétől (pl. vágányszám, peronok magassága, meglévő szolgáltatások), hiszen nem egy olyan kisebb megállóhely is található, amely egyvágányos kiépítése ellenére komoly forgalmat generál az elhelyezkedése és a település idegenforgalmi adottságai révén (pl. Zamárdi, Balatonföldvár, Badacsony). Léteznek ugyanakkor nagyobb infrastruktúrájú, de kisebb forgalmú, többvágányos állomások, amelyek részben vasútüzemi célok és okok miatt, részben a topográfia adottságok miatt épültek meg korábban nagyobb kapacitásokra, de a le- és felszálló forgalom kevésbé jelentős (pl. Balatonkenese, Szántód-Kőröshegy, Balatonszentgyörgy).

3.1.1 Nagy utasforgalmú állomások

A Balaton Kiemelt Üdülőkörzet területén lévő nagy utasforgalmú vasútállomások a következők:

- **Balatonfüred**
- **Fonyód**
- **Keszthely**
- **Siófok**
- **Tapolca**

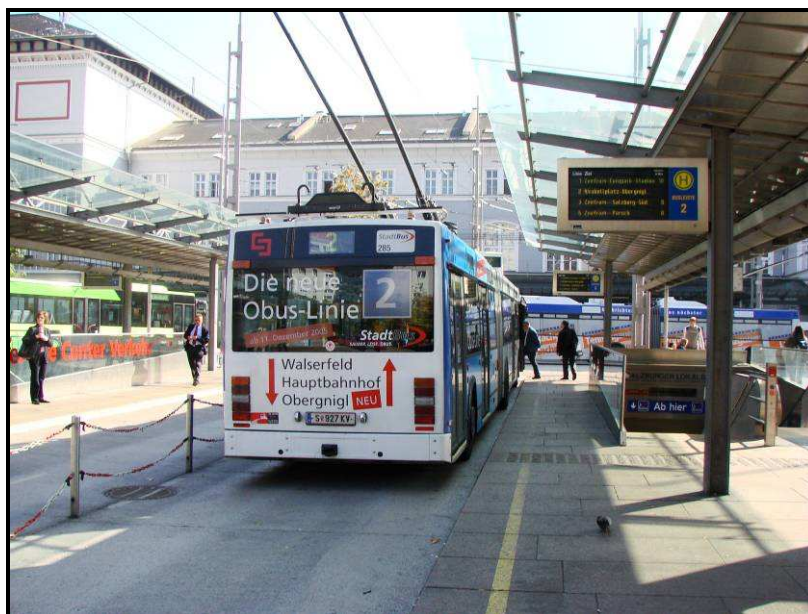
Ez az 5 állomás a nyári főszezonban több, mint napi 1300 fős utasforgalmat (fel és leszálló utasok együttesen) bonyolított le egyenként, 2009-ben. Közülük is kiemelkedik Siófok állomás napi 2800 fős utasszámmal.

Mind az öt állomás egyedi jellemzőkkel bír, azonban vannak olyan fejlesztési szttenderdek, amelyek mindegyik nagy forgalmú pályaudvarra egyaránt érvényesek, megvalósítási formájuk azonban állomásonként eltérő lehet:

- Az állomás megközelíthetősége: általánosan elmondható, hogy olyan megoldásokra van szükség, amelyek az állomás és a kapcsolódó városi (települési) közterületek között akadálymentes, folytonos, lehetőleg felszínen, szintben átjárható kapcsolatot eredményeznek, figyelembe véve a kerékpáros eljutás lehetőségeit, valamint a mozgásukban, látásukban korlátozottak érdekeit. Kerülni kell a mobilitás-szabályozás azon elemeit, amelyek a közúti forgalom fenntartása, elvezetése érdekében a gyalogos forgalmat késztetik indokolatlan nehezítésre (pl. aluljárók, többlet közlekedési lámpák, kerülőutak, stb.) Fontos, hogy az állomás és a kapcsolódó városi tér kapcsolódása funkcionálisan és vizuálisan is megvalósuljon.



1. ábra: Münster vasútállomás főbejárata előtti tér – a kerékpáros intermodalitáshoz és akadálymentesítéshez megfelelően kialakítva (Forrás: <http://www.mytrainsim.de/rheinhaard.html>)



2. ábra: A salzburgi főpályaudvar előtere, mint intermodális felület, kapcsolódva a városi közterületekhez.
(Fotó: Ekés András)

- Utasbiztonság és létesítményvédelem: az utasbiztonság legminimálisabb szintje a **megfelelő peronszélesség** biztosítása. Ebben a tekintetben a legtöbb nagy forgalmú balatoni vasútállomáson elfogadható a helyzet, azonban egyes esetekben (pl. Tapolca állomás egyes részein) a peronok szélesítése, és ebből fakadóan a vágánygeometria átstrukturálása elengedhetetlen.

A legnagyobb állomásokon **térfigyelő rendszerek** bevezetése szükséges, melyek megjelenése magában foglalja az állomások belső tereinek, valamint közvetlen környezetének, illetve a távolabbi utasforgalmi területeknek az ellenőrzését, védelmét. A kamerák által létrehozott felvétel folyamatos figyelése mind a helyi rendőrségen, mind pedig az állomás forgalmi irodáiban lehetséges⁵.

- Utaskomfort: A legnagyobb vasútállomásokon az utaskomfort elvárható mértéke meghaladja a napjainkban tapasztalható szintet, elsősorban olyan tekintetben, hogy a ma is megtalálható alapvető kényelmi szolgáltatásokat a fogyasztói csoportok szélesebb rétege számára teszi magasabb színvonalon használhatóvá:
 - A piaci alapú szolgáltatások széles körét érdemes meghonosítani, akár szezonális jelleggel: újságos, automata, vagy személyzettel üzemelő büfé, virágos, funkcionális szolgáltatások, mint kerékpárkölcsonzés, autókölcsönzés – balatoni arculati elvárások és sztenderdek alapján, felülvizsgálva az

⁵ Mindkét megoldásra van példa, jellemzően a helyi lehetőségek és infrastruktúra kiépítettsége és kiépíthetősége alapján lehet a hatékony elhelyezést biztosítani.

esetlegesen futó szerződéseket, amennyiben azok nem jelentenek megfelelő garanciát egy elvárható minőség irányában.

- A peronokon a leülés lehetőségét biztosítani kell, lehetőleg esőtől védhető helyen, javasolt a peronok állomás felőli megközelítésénél a folyamatos eső elleni védelem biztosítása



3. ábra: Modern kétvágányos állomás, középperonnal, esőbeállóval. (Wuppertal-Ronsdorf – Forrás: <http://www.mytrainsim.de/muengsten.html>)

- Mosdót, mellékhelyiséget a mozgássérültek számára is ki kell alakítani, e helyiségek tisztán tartása pedig alapvető elvárás.
- Fűthető váróterem, váróhelyiség kialakítása
- Csomag- és értékmegőrzés biztosítása, amely automata alapokra helyezett, ügyelve arra, hogy a mozgás- és látássérültek is használni tudják
- A belső berendezést esztétikus és ergonomikus módon kell kialakítani
- Utastájékoztatás, információ és utazási jogosultság beszerzése: Az alapvető utastájékoztatási elemek (piktogramok, menetrendek, tarifa tájékoztatók, orientációs térképek) **idegen nyelvek számára is használható alkalmazása mellett törekedni kell a modern telematikai rendszerek használatára.** Mindez jelenti az elektronikus jegykezelés és jegyvásárlás termináljait, valamint ugyanezen terminálokba épített egyéb információs lehetőségeket (pl. turisztikai tájékoztatók, menetrendi tájékoztatók, kerékpáros infrastruktúrával, szolgáltatásokkal kapcsolatos információk).

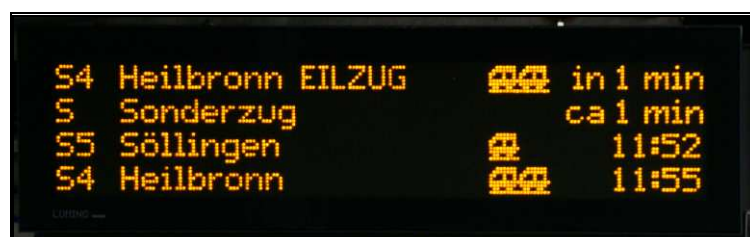


4. ábra: Kombinált fizetési módokra is alkalmas érintőképernyős jegyértékesítő automaták a Német Vasút hálózatán. (Fotó: Ekés András)

Az utazási információk vizuális megjelenítése mellett a hangos utastájékoztatás alkalmazása elengedhetetlen, valamint ugyancsak szükséges az intermodalitás szempontjai miatt a vasúti forgalom mellett a kapcsolódó egyéb közösségi közlekedési módokról szóló tájékoztatás biztosítása. Lényeges, hogy az állomás (megállóhely) neve a balatoni arculatnak megfelelően tipizálva az épületen, valamint a létesítmény utasforgalmi területén a peronokon nagyon nagy sűrűséggel, sötétben is jól olvashatóan (megvilágítva) jelenjen meg.



5. ábra: Több képernyőből álló, valós idejű utastájékoztató rendszer, indulás/érkezés, valamint regionális és távolsági közlekedés szerint megosztva, információk képernyővel kiegészítve – Párizsban. (Gare de l'Est, fotó: Ekés András)



6. ábra: Vizuális utastájékoztató Karlsruhe városában, feltüntetve a vonat jellegét, végállomását, hosszát és várható érkezési idejét. (Fotó: Ekés András)



7. ábra: Potenciális balatoni utastájékoztató kiírás, feltüntetve a csatlakozásokat, tarifaszövetségi (közlekedési szövetségi) információkat.

- Akadálymentesítés: Akadálymentesítés tekintetében a **komplex, minden célcsoportot magában foglaló megoldások alkalmazása** a cél, amely tehát nem csak a mozgásukban korlátozottak igényeit, hanem a látás vagy hallássérültek igényeit is figyelembe veszik. Az akadálymentes közlekedés biztosítása érdekében az állomásépületek megközelítése valamint az állomásépületen belüli közlekedés egyaránt szempont. A peronokra való feljutás érdekében leginkább külön szintű átjáró javasolt (alul vagy felüljáró), mert jelentős vonatforgalom miatt a szintbeli átjárást biztonságosan, és a jogszabályoknak megfelelően nem lehet megoldani. A külön szintű átjáráshoz az akadálymentesítés tekintetében liftek beszerelése célszerű azokban az esetekben, ahol a rámpa megfelelő hely hiányában nem biztosítható. A járműbe való akadálymentes beszállás magasperonokat igényel (sínkorona + 55 cm), s amíg az alacsonypadlós járművek nem járnak kellő számban, mechanikus emelő használatra is szükség van, amely sajnos az állomás személyzetének segítségéhez van kötve. Vakok és gyengénlátók számára a tapintható és hangos utastájékoztatás mellett a közlekedést segítő vakvezető sávok alkalmazása is szükséges.
- Kerékpáros intermodalitás: A nagyobb vasútállomásokon fedett és legalább részben őrzött kerékpártároló kialakítása javasolható. Minimálisan 10 kerékpártámasz (20 kerékpárhely) kihelyezése célszerű, olyan módon, hogy igény esetén modulárisan bővíthető legyen. A nagyállomások egyben turisztikai csomópontok is, amelyeken üzleti alapon kerékpárkölcsonzók működtetése is rentábilis lehet, különösen, ha a jelenleginél magasabb színvonalú, kerékpárosbarát szolgáltatóhálózat és infrastruktúra jellemzi majd a Balaton környékét.



8. ábra: Pályaudvari kerékpármegőrző rendszer a London melletti Wimbledon vasútállomásán. (Fotó: Ekés András)

- P+R hálózat: a **Park & Ride rendszerek kiépítése a balatoni vasútállomások környezetében nem elsődlegesen fontos**, mert még a nagyobb településeken sem jellemző az erőteljes, módváltást reálisan igénylő ingázás, amely a személygépkocsi hosszabb távú parkolását igényelné. Nagyobb szükség van a vasútállomások közvetlen környezetében úgynevezett Kiss & Ride típusú parkolóhelyek biztosítására, melyek a rövid idejű parkolást teszik lehetővé. A nagy forgalmú vasútállomások az autóval történő intermodalitás helyszínei is egyben, s ez a gyakorlatban a Kiss & Ride típusú megoldások mellett taxiállomásokat, car-sharing (autókölcsonzó) rendszerek működtetését is jelenti.
- Az állomás, mint közterület: fontos, hogy különösen a nagyobb forgalmú vasútállomásoknál az utazással kapcsolatos közvetlen funkciók csak egy elemet jelentsenek, de a kiskereskedelem és egyéb, pl. turisztikai szolgáltatások révén az állomás egyben a település egyik közterületévé váljon. Az állomás használhatóságát és esztétikumát erősíti, ha zöldfelületek kapcsolódnak hozzá, akár kívül, akár – formabontó módon – a belső térben is megjelennek a zöld növények. Ezen funkciók (is) nem csak a létesítést, hanem a fenntartást is komolyan igénylik, ennek hiányában visszataszítóbbá, elhanyagoltabbá válhat az állomás, mint ha e többletelemek nem is jelennének meg. Fontos az állomások megfelelő külső és belső megvilágítása, mind az épület, mind a közösségi területek, mind a peronok tekintetében.



9. ábra: Pályaudvaron belüli kreatív, folyamatos fenntartást igénylő zöldfelület Köln főpályaudvarán (Fotó: Ekés András)

- Intermodalitás: A nagyobb forgalmú vasútállomások az esetek többségében a városok buszpályaudvaraival egységesen, vagy egymás közvetlen közelében kerültek kialakításra, mintegy intermodális csomópontként. Ez a helyszíni közelség azt eredményezi, hogy az infrastruktúra jelentős részét a két modalitásra közösen lehet

és javasolt kialakítani, így jelentős forráshatékonyság érhető el, valamint nő az intermodalitás hatékonysága is. Távolság és funkcionalitás függvényében az intermodalitás jelentheti az utastájékoztató szintjén a kapcsolódó mód menetrendjének, átszállási kapcsolatainak megjelenítését, a jegyvásárlás több módra való biztosítását. Közvetlen közelség esetén pedig akár az alapvető szolgáltatások közös infrastruktúrában való megosztását is célként kell kitűzni (mosdóhelyiségek, várakozóhelyiségek, forgalomirányítási helyiségek).



10. ábra: Felújított vasútállomás és szervesen kapcsolódó autóbuszpályaudvar Ausztriában, Dornbirn állomásán. (Forrás:

[http://www.oebb.at/infrastruktur/de/Projekte_Planung_und_Bau/Arlbergachse/Bregenz - Bludenz Rheintalkonzept/Umbau Bahnhof Dornbirn/index.jsp](http://www.oebb.at/infrastruktur/de/Projekte_Planung_und_Bau/Arlbergachse/Bregenz_-_Bludenz_Rheintalkonzept/Umbau_Bahnhof_Dornbirn/index.jsp))



11. ábra: Intermodális átszállópont autóbuszállomás része Heilbronn-ban. (Forrás: <http://www.you-are-here.com/europe/glasdach.jpg>)

3.1.2 Közepes utasforgalmú vagy vasútforgalmilag jelentős állomások

Ezen vasútállomások és megállóhelyek másodlagos forgalmúak, és az érintett település méreténél fogva nem kiemelkedő utasszámúak, (főszézonbeli utasforgalmuk 100-1300 fő/nap között szóródik. A Balaton partján 42 db vasúti megálló tartozik ebbe a kategóriába. ezek közül a legforgalmasabbak: Badacsony, Balatonalmádi, Balatonlelle, Révfülöp, és Balatonföldvár, a legkevésbé forgalmasak: Szántód-Kőröshegy, Balatonlelle felső, Balatonmáriafürdő-alsó és Szigliget. **Ezen állomások legfeljebb a regionális közlekedés szintjén nevezhetők intermodális csomópontnak, ezért infrastrukturális felszereltségükben utasforgalmi szempontból nem az elosztó, központi jelleg, hanem a mindennapi utaskomfort és praktikum dominál.**

- Az állomás megközelíthetősége: általánosan elmondható, hogy olyan megoldásokra van szükség, amelyek az állomás és a kapcsolódó városi (települési) közterületek között akadálymentes, folytonos, lehetőleg felszínen, szintben átjárható kapcsolatot eredményeznek, figyelembe véve a kerékpáros eljutás lehetőségeit, valamint a mozgásukban, látásukban korlátozottak érdekeit. Kerülni kell a mobilitás-szabályozás azon elemeit, amelyek a közúti forgalom fenntartása, elvezetése érdekében a gyalogos forgalmat készítik indokolatlan nehezítésre (pl. aluljárók, többlet közlekedési lámpák, kerülőutak, stb.) Fontos, hogy az állomás és a kapcsolódó városi tér kapcsolódása funkcionálisan és vizuálisan is megvalósuljon.
- Utasbiztonság: utasbiztonság szempontjából egy közepes forgalmú állomáson a legfontosabb a **megfelelő peronszélesség** biztosítása.

Az állomásokon **térfigyelő rendszerek bevezetése** szükséges, melyek megjelenése magában foglalja az állomások belső tereinek, valamint közvetlen környezetének, illetve a távolabbi utasforgalmi területeknek az ellenőrzését, védelmét. A kamerák által létrehozott felvétel folyamatos figyelése mind a helyi rendőrségen, mind pedig az állomás forgalmi irodáiban lehetséges

- Utaskomfort: a közepes forgalmú állomások utaskomfortjának szintje alapvetően megegyezik a nagy forgalmúakéval, hiszen az alapvető higiéniai, akadálymentesítési követelményeknek meg kell felelni. A különbség inkább a szolgáltatások volumenében, széles skálájában tapasztalható.
 - A piaci alapú szolgáltatások a kereslettől és szezontól függően automata vagy személyzetet igénylő rendszerben: újságos, büfé, egyéb kiegészítő szolgáltatások
 - A peronon, peronokon a fedett (esőtől védett) eljutás és leülés lehetőségét biztosítani kell



12. ábra: Igényes, de mégis egyszerűen felújított vasúti megálló egyvágányú vonalon (Lüdenscheid, Németország. Forrás: <http://www.mytrainsim.de/portrait.html>)

- Mosdót, mellékhelyiséget a mozgássérültek számára is ki kell alakítani, e helyiségek tisztán tartása pedig alapvető elvárás.
- A belső berendezést esztétikus és ergonomikus módon kell kialakítani
- Utastájékoztatás, információ és utazási jogosultság beszerzése: Az alapvető utastájékoztatási elemek (piktogramok, menetrendek, tarifa tájékoztatók, orientációs térképek) **idegen nyelvek számára is használható alkalmazása mellett törekedni kell a modern telematikai rendszerek használatára.** Mindez jelenti az elektronikus jegykezelés és jegyvásárlás termináljait, valamint ugyanezen terminálokba épített egyéb információs lehetőségeket (pl. turisztikai tájékoztatók, menetrendi tájékoztatók, kerékpáros infrastruktúrával, szolgáltatásokkal kapcsolatos információk. Az utazási információk vizuális megjelenítése mellett a hangos utastájékoztatás alkalmazása elengedhetetlen. Lényeges, hogy az állomás (megállóhely) neve a balatoni arculatnak megfelelően tipizálva az épületen, valamint a létesítmény utasforgalmi területén a peronokon nagyon nagy sűrűséggel, sötétben is jól olvashatóan (megvilágítva) jelenjen meg.



13. ábra: Közepes forgalmú vasútállomás aluljárója elektronikus és papír alapú, megvilágított utasinformációs rendszerekkel – Feldkirch, Ausztria. Fotó: Ekés András



14. ábra: Funkcióiban megfelelő, egyszerű kivitelű vasúti megálló a németországi Breyell-ben. Esőbeállóval, közvilágítással, jegyautomatával és jegyérvényesítő készülékkel. (Forrás: <http://www.mytrainsim.de/mawuppex.html>)



15. ábra: Legegyszerűbb, mégis minden alapfunkciót tartalmazó megálló. (Helpup, NRW, forrás: <http://www.mytrainsim.de/portrait.html>)



16. ábra: Lokális térkép egy német vasúti megállóról (intermodális csomópontról), feltüntetve az autóbuszos átszállásokat, viszonylatszámokat, piktogramokon pedig az igénybe vehető szolgáltatásokat.

(Forrás: http://abellio.de/cms/upload/Rail_NRW/Liniennetze/Screen_BHF_Altena.pdf)

- Akadálymentesítés: Akadálymentesítés tekintetében a **komplex, minden célcsoportot magában foglaló megoldások alkalmazása** a cél, amely tehát nem csak a mozgásukban korlátozottak igényeit, hanem a látás vagy hallássérültek igényeit is figyelembe veszik. Az akadálymentes közlekedés biztosítása érdekében az állomásépületek megközelítése valamint az állomásépületen belüli közlekedés egyaránt szempont. A peronokra való feljutás érdekében leginkább az

akadálymentesített (lifttel vagy rámpával) alul illetve felüljáró javasolható, azonban ennek a megoldásnak a költségigénye nagyon jelentős. A realitásokat is figyelembe véve inkább a szintbeli átjárás javasolható, amennyiben ez megfelelő biztonságtechnikával – biztosítóberendezések, fénysorompó közúti átjáró esetén, vagy kerítéssel, és forgalmi személyzettel kontrolált szintbeli átjáró - megoldható. A járműbe való beszállás magasperonokat igényel (sínkorona + 55 cm), remélve, hogy idővel az alacsony padlós járművek használata mindennapossá válik. Amíg az alacsonypadlós járművek nem járnak kellő számban - mechanikus emelő használatra is szükség van, amely sajnos az állomás személyzetének segítségéhez van kötve. Vakok és gyengénlátók számára a tapintható és hangos utastájékoztatás mellett a közlekedést segítő vakvezető sávok alkalmazása is szükséges.



17. ábra: Viacolor burkolattal ellátott vasúti megálló Csepakon. (Fotó: Dorner Lajos)

- Kerékpáros intermodalitás: A közepes forgalmú vasútállomásokon megfelelő számú (legalább 10-15) kerékpár számára támasz kihelyezése szükséges, ha lehetséges fedett helyen.
- P+R hálózat: Közepes és kisebb forgalmú vasútállomások esetében a **rövid idejű parkolás** számára kell biztosítani megállóhelyeket, illetve, ahol forgalmi szempontból indokolt, ott meg kell teremteni az ingyenes, hosszabb tartózkodást is lehetővé tevő parkolást, elválasztva természetesen a turisztikai célú (pl. strandolás) parkolástól. Ennek egyik módja lehet az érvényes menetjegy megléte, mint a parkolás előfeltétele.



18. ábra: Vasúti megállóhely, mint kisleptékű intermodális csomópont P+R parkolóval, fedett B+R tárolóval. Salmtal, Németország. (Forrás: <http://www.stadt-land-bahn.de>)

- Intermodalitás: fontos, hogy az állomások és megállóhelyek, valamint a kapcsolódó regionális és helyi autóbushálózat között az átszállás egyszerűen, gyorsan, és lehetőleg szintben megvalósítható legyen.



19. ábra: Közösperonos busz és vasúti megállóhely – Altenkirchen, Németország. (Forrás: <http://www.stadt-land-bahn.de>)



20. ábra: Egyszerű, de funkcionálisan megfelelő intermodális vasúti megálló, az átszállási távolság minimalizálását szem előtt tartva Oerlinghausenben. (Forrás: <http://www.mytrainsim.de/portrait.html>)

3.1.3 Kis forgalmú állomások

Kis forgalmú állomásnak a napi 100 fő/nap alatti főszezonbeli utasforgalommal rendelkező vasúti megállót tekintjük. Ezen megállókön többnyire csak személyforgalom zajlik, döntően 1 forgalmi vágányon. A Balaton Kiemelt üdülőkörzet területén 23 ilyen vasúti megálló található.

Ezen megállókra is igaz, hogy funkcionalitásban és arculati elemekben biztosítaniuk kell a közepes forgalmú állomások esetén részletesen leírt követelményeket. **Az alapvető különbség az ütemezésben** - a kisebb forgalmú megállóhelyek komplex felújítására később is sor kerülhet – **valamint a beavatkozások volumenében** – kevesebb peronmagasítás, kisebb épületi rekonstrukció, kevesebb parkolóhely és kerékpártámasz - **van**.

3.2 **Autóbusz állomások**

Autóbusz állomásnak azon buszmegállót nevezzük, amelyek legalább 3 db kocsiállással rendelkeznek, forgalmuk pedig jelentős. Ebből adódóan infrastruktúrájuk, szolgáltatási színvonaluk tartós várakozásra és/vagy átszállásra van kialakítva.

A Balaton Kiemelt Üdülőkörzet területén 10 buszállomást definiált a felmérés, melyek a következők:

- **Balatonalmádi**
- **Balatonfüred**

- Fonyód
- Hévíz
- Keszthely
- Marcali
- Siófok
- Tab
- Tapolca
- Zalakaros

A buszállomások infrastrukturális helyzete kérdésében alapvető szempont az intermodalitás és átszállás, amely adódhat közösségi módok tekintetében autóbusz-autóbusz között (helyi-helyi, helyi-helyközi, helyközi-helyközi), illetve vasút és autóbusz között, egyes esetekben még a hajóállomás is a közelben található, így turisztikai intermodalitásról is beszélhetünk (pl. Siófok, Fonyód). Az esetek többségében a vasútállomás és a buszállomás egymás közvetlen közelében van. (Ahol nincsen vasút, pl., Zalakaroson és Hévízen, ott értelemszerűen ez a kérdés nem merül fel.) Ahol az intermodalitás szoros (a két állomás egymás közvetlen közelében helyezkedik el), ott a szolgáltatások kiépítésénél a közös infrastruktúra létrehozása, vagy a funkciók egy helyen tartása, egy helyre koncentrálása a cél. Ahol az intermodalitást csak lazábban lehet értelmezni a fizikai távolság miatt, ott az egységes és kölcsönös utastájékoztatók szempontjainak kell megfelelni.

Minden autóbuszállomás esetében meghatározható az a funkcionális szükséglet, amit intermodális helyzetétől függően a vasútállomással közösen, vagy külön biztosítani kell:

- Az állomás megközelíthetősége: általánosan elmondható, hogy olyan megoldásokra van szükség, amelyek az állomás és a kapcsolódó városi (települési) közterületek – intermodalitás esetén a kapcsolódó vasútállomás - között akadálymentes, folytonos, lehetőleg felszínen, szintben átjárható kapcsolatot eredményeznek, figyelembe véve a kerékpáros eljutás lehetőségeit, valamint a mozgásukban, látásukban korlátozottak érdekeit. Kerülni kell a mobilitás-szabályozás azon elemeit, amelyek a közúti forgalom fenntartása, elvezetése érdekében a gyalogos forgalmat készítenek indokolatlan nehezítésre (pl. aluljárók, többlet közlekedési lámpák, kerülőutak, stb.) Fontos, hogy az állomás és a kapcsolódó városi tér kapcsolódása funkcionálisan és vizuálisan is megvalósuljon.
- Utasbiztonság és az infrastruktúra védelme: az utasbiztonság minimális szintje a **megfelelő szélességű és megfelelő burkolatú peron biztosítása**. Ebben a tekintetben a buszállomások felszereltsége általában megfelelő, azonban a peron szilárd burkolata nem mindenhol biztosított (pl. Fonyód).

A buszállomásokon **térfigyelő rendszerek** bevezetése szükséges, melyek megjelenése magában foglalja az állomás belső tereinek, valamint közvetlen környezetének, illetve a távolabbi utasforgalmi területeknek az ellenőrzését, védelmét. A kamerák által létrehozott felvétel folyamatos figyelése mind a helyi rendőrségen, mind pedig az állomás forgalmi irodájában lehetséges.

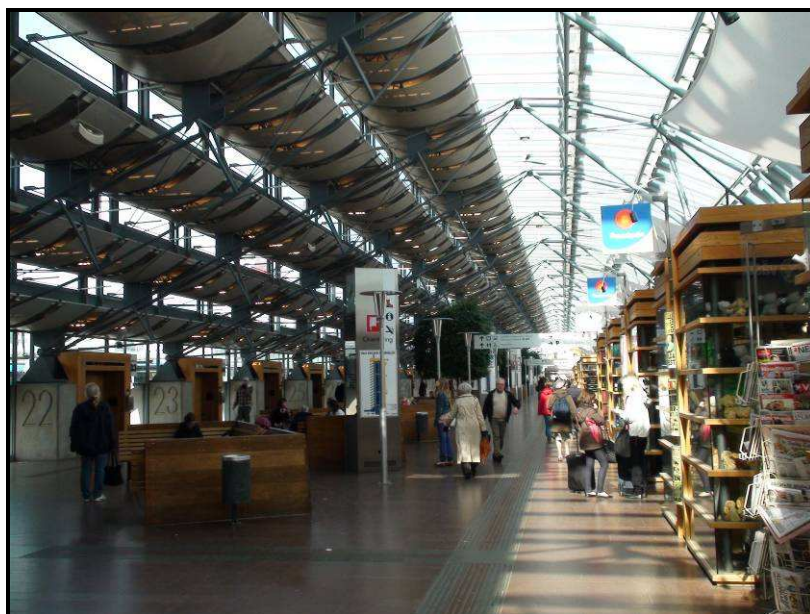
- Utaskomfort: a buszállomásokon az utaskomfort kialakítása szempontjából a nagy forgalomra és az esélyegyenlőségi csoportokkal kapcsolatos jogszabályi előírásokra kell figyelemmel lenni:
 - A piaci alapú szolgáltatások széles körét érdemes meghonosítani, akár szezonális jelleggel: újságos, automata, vagy személyzettel üzemelő büfé, virágos, funkcionális szolgáltatások, mint kerékpárkölcsonzés, autókölcsönzés – balatoni arculati elvárások és sztenderdek alapján.
 - A peronokon a leülés lehetőségét biztosítani kell, lehetőleg esőtől védhető helyen, javasolt a peronok állomás felőli megközelítésénél folyamatos eső elleni védelem biztosítása



21. ábra: Modern autóbuszpályaudvar a németországi Chemnitz-ben. (Forrás: <http://www.smwa.sachsen.de/set/430/thumbnails/Busbahnhof-Chemnitz-01.jpg.164797.jpg>)

- Mosdót, mellékhelyiséget a mozgássérültek számára is ki kell alakítani, e helyiségek tisztán tartása pedig alapvető elvárás.
- Fűthető váróterem, váróhelyiség kialakítása
- Csomag- és értékmegőrzés biztosítása, amely automata alapokra helyezett, ügyelve arra, hogy a mozgás- és látássérültek is használni tudják

- A belső berendezést esztétikus és ergonomikus módon kell kialakítani
Utastájékoztatás, információ és utazási jogosultság beszerzése: Az alapvető utastájékoztatási elemek (piktogramok, menetrendek, tarifa tájékoztatók, orientációs térképek) **idegen nyelvűek számára is használható alkalmazása mellett törekedni kell a modern telematikai rendszerek használatára.** Mindez jelenti az elektronikus jegykezelés és jegyvásárlás termináljait, valamint ugyanezen terminálokba épített egyéb információs lehetőségeket (pl. turisztikai tájékoztatók, menetrendi tájékoztatók, kerékpáros infrastruktúrával, szolgáltatásokkal kapcsolatos információk). Lényeges, hogy az állomás (település) neve a balatoni arculatnak megfelelően tipizálva az épületen, valamint a létesítmény utasforgalmi területén a kocsállásoknál nagyon nagy sűrűséggel, sötétben is jól olvashatóan (megvilágítva) jelenjen meg.



22. ábra: Göteborg modern buszpályaudvara, amely messze túlmutat a kizárólag közlekedési funkciókon.
(Fotó: Dorner Lajos)



23. ábra: Fedett csarnokhoz kapcsolódó autóbuszállások Göteborg modern buszállomásán. (Fotó: Dorner Lajos)



24. ábra: Központi kijelző, valós indulási időponttal és kocsiallás megjelölésével egy csomóponti autóbuszvégállomáson, Berlinben (Fotó: Ekés András)

- Akadálymentesítés: akadálymentesítés tekintetében a **komplex, minden célcsoportot magában foglaló megoldások alkalmazása** a cél, amely tehát nem csak a mozgásukban korlátozottak igényeit, hanem a látás vagy hallássérültek igényeit is figyelembe veszik. Az akadálymentes közlekedés biztosítása érdekében az állomásépületek megközelítése valamint az állomásépületen belüli közlekedés egyaránt szempont. Az utasváró peronokra való feljutást kagylósan süllyesztett

járdaszakasszal kell megoldani. A járműbe való beszállás pedig peronokat igényel az alacsonypadlós járművek belépési szintjéhez igazítva, szabványok szerint, Vakok és gyengénlátók számára a tapintható és hangos utastájékoztató mellett a közlekedést segítő vakvezető sávok alkalmazása is szükséges.

- Kerékpáros intermodalitás: **A buszállomásokon legalább 10 kerékpártámasz erejéig (20 kerékpárhely) fedett és legalább részben őrzött** kerékpártároló kialakítása javasolható. A buszállomások – ahol van vasútállomás intermodális jelleggel, ott a vasútállomással együtt - turisztikai csomópontok is, amelyeken üzleti alapon kerékpárkölszönzők működtetése is rentábilis lehet, különösen, ha a jelenleginél magasabb színvonalú, kerékpárosbarát szolgáltatóhálózat és infrastruktúra jellemzi majd a Balaton környékét. A kerékpárkölszönzők kialakítására és sorrendiségére vonatkozó feltételek a kerékpáros intermodalitás lehetőségeit elemző kötetben olvashatók.
- P+R hálózat: a Park & Ride rendszerek kiépítése a balatoni autóbusz állomások környezetében nem elsődlegesen fontos, mert még a nagyobb településeken sem jellemző az erőteljes ingázás, amely a személygépkocsi hosszabb távú parkolását igényelné. Nagyobb szükség van az állomások közvetlen környezetében úgynevezett Kiss & Ride típusú parkolóhelyek biztosítására, melyek a rövid idejű parkolást teszik lehetővé.

3.3 Buszmegállók

A buszmegállókkal kapcsolatos infrastrukturális elvárások megfogalmazása során típusokat, kategóriákat képeztünk, annak érdekében, hogy ne egyedi megállókhoz, hanem megálló típusokhoz társítsunk elvárható infrastrukturális ellátottságot. A kategóriák képzése során két alapváltozót használtunk: a megálló rangja és forgalma. A megálló rangja egy 0-3-i terjedő skála, amely az adott megálló forgalmi helyzetét jelzi a Volán társaságok járatszervezésében. (Az adott megálló rangját az adott Volán társaság döntötte el, és regisztráltatta a Volán társaságok által közösen fenntartott, CData-Térképtár Kft. által működtetett számítógépes rendszerben) A 3. rangú megálló a települések kulcsfontosságú megállóit jelöli, a 0-2 rang pedig az alacsony forgalmú, kis vonzáskörzettel rendelkező megállókat. Ennek megfelelően jelen tanulmány is a 3. rangú megállót tekinti fontosnak, és a kevésbé fontos kategóriába sorolja a 0-2 ranggal rendelkező megállókat.



25. ábra: Kulturált, rendben tartott autóbusz megálló Balatonudvariban. (Fotó: Ekés András)

Az egyes megállók forgalmát (egy nap alatt a le és felszálló utasok összesített számát) részletes utasszámlálás során lehet feltárni. Erre nyílt lehetőség a Balatoni Közlekedési Szövetséget elemző munka keretében, amely során 2009-ben a Somogy megyében megállókkal és járatokkal rendelkező Kapos Volán Zrt. 9 napon keresztül (3 májusi, 3 július-augusztusi, 3 szeptemberi napon) minden egyes járatán mérte a felszálló, leszálló és továbbutazó utasokat. Ezen forgalomszámlálás alapján határoztuk meg a Dél-dunántúli régióban lévő buszmegállók egy napra vetített forgalmi adatait. A forgalmi adatok alapján a megállókat két nagy csoportra osztottuk: az alacsony forgalmú (200 fő/nap forgalom alatt) és a magas forgalmú (201 fő/nap forgalom felett) megállókra. Mindig azt a napot vettük alapul, amikor a legnagyobb mértékű volt a forgalom a 9 napos felmérésen belül.

A forgalom és a megállóhely rangja alapján (ezek kombinációival) foglalmaztuk meg a megállóhely forgalomban és településen elfoglalt helyét, és az így kialakított típusokhoz rendeltünk elvárható infrastrukturális felszereltséget.

3.3.1 Valós forgalom nélküli megállók

A felmérés során⁶ vizsgált buszmegállók **14%-át naponta maximum 5 utas használja** le és felszállásra. Az ilyen alacsony forgalmú megállók esetében vélelmezhető, hogy vagy nem jó helyen üzemelnek, vagy gazdaságosan nem működtethetők. Az ilyen típusú megállók esetében meg kell részletesen vizsgálni, hogy az áthelyezés, a megszüntetés, vagy a változatlan formában történő üzemeltetés a javasolható megoldás.

⁶ Felmérés alatt a Kapos Volán által 2009. május, július és szeptember folyamán végzett forgalomszámlálást értjük, s a kialakult arányszám a Dél-dunántúli régióban, a Balaton Kiemelt Üdülőkörzet területén helyközi forgalmat bonyolító megállókra vonatkozik.



26. ábra: Jóformán valós forgalom nélküli megálló (Tab, Dózsa Gy. u., fotó: Gertheis Antal)



27. ábra: Egy ritkán használt megálló: Balatonfűzfő, Clórüzem. (Fotó: Ekés András)

3.3.2 Kis forgalommal és alacsony ranggal rendelkező megállók

Azon megállók kerültek ebbe a kategóriába, amelyeknek a forgalmi rendben betöltött szerepét a Volán társaságok 0-1-2 számmal értékelték, s a csúcsonapon mért napi utasforgalmuk a szezonbeli utasforgalmi felmérések során nem haladta meg a 200 utas/nap forgalmat. A legtöbb megálló (**a dél-dunántúli fizikai megállók kb. 80%-a**) a Balaton Kiemelt Üdülőkörzetében ebbe a kategóriába esik.

Ez a kategória testesíti meg azokat az alapkövetelményeket, amelyeket minimálisan minden buszmegállónak teljesítenie kell, tehát az alább felsorolt kritériumokat minimum kritériumoknak is tekinthetjük:

- Utasbiztonság: az utasbiztonság és a várakozási komfort alapja a **teljes járműhosszúságban elhelyezkedő, burkolt peron**. A sajnos nagyon gyakori út menti füves padka, mint burkolatlan várófelület nem megfelelő, mert balesetveszélyes, akadálymentesnek minimális szinten sem tekinthető. A burkolat jellege (aszfalt, térkő) elsősorban pénzügyi kérdés, alapelvárásként a leginkább költséghatékony megoldás is elfogadható. Cél, hogy összefüggő területenként egységes arculat jöjjön létre azonos típusú, jellegű burkolatok, azonos színvilág felhasználásával.
- Utaskomfort: A legminimálisabb időtartamú várakozás is igényli **hulladékgyűjtő kihelyezését**, amelynek léte segít a megállót rendezettebb állapotban tartani. Amennyiben az alacsony forgalmú, és alacsony ranggal rendelkező autóbuszmegálló **„felszálló típusú”⁷, a fentiekben felsorolt felszereltséget esőbeállóval kell kiegészíteni**, mert biztosra vehető, hogy az utasok hosszabb várakozási időt töltenek a megállóban. „Felszálló típusúnak” azon megállót nevezünk elsősorban, amelyek a felmérés szerint legalább napi 25 fő felszálló utast eredményeztek (Ez nagyságrendileg a megállók 25-30%-át jelenti). Az esőbeállót, utcabútorokat olyan módon szükséges megtervezni, hogy a kerékpáros intermodalitás érdekében kerékpárt lehessen hozzájuk rögzíteni. (Így tehát külön kerékpártámasz kihelyezése nem szükséges, de lehetőséget kell nyújtani az alkalmi vagy akár rendszeres kerékpárrögzítésre.)
- Utastájékoztató: az autóbuszmegállót minden esetben **megállóhelyi táblával** kell jelezni – ez a gyakorlatban is megtalálható szinte minden megállónál. A **menetrend nyomtatott változata** szintén alapelvárás, azonban a jelenlegi megoldásokkal szemben törekedni kell a lényegesen nagyobb betűk alkalmazására a gyengén látók érdekében. Ugyancsak elvárás a település és azon belül a **megálló nevének** a menetrendtől függetlenül a megállóhelyi KRESZ tábla alatt való, jól látható elhelyezése megfelelő betűméretet alkalmazva, hogy az autóbuszban utazó utas is előre egyértelműen be tudja azonosítani a megállót. A menetrendi tábla mellett (vagy azzal egy vizuális keretben) szükséges **vonalhálózati térképeket** is csatolni, amelyek az érintett viszonylatok útvonalait és az átszállási pontokat, valamint a közlekedési szövetség sematikus hálózatát és zónarendszerét tartalmazzák a szükséges információs elérhetőségek feltűntetése mellett.

⁷ Jellemzően, bizonyos – vonalhálózati szempontból – zsáktelepülések esetén, az adott autóbuszvonál végpontja előtti megállópárok nagyon aszimmetrikus utasforgalmat mutatnak. A jellemző irányban az autóbusz szinte kizárólag utasokat gyűjt, tehát a felszállás domináns, a kevésbé végpont felé eső irányban jellemzően űrit, azaz a leszálló irány dominál.



28. ábra: hálózati térképeket tartalmazó megálló tábla példaként (Fotó: Denke Zsolt)

- Akadálymentesítés: az akadálymentesítésnek alapszinten is **minden típusú fogyatékoságra** ki kell terjednie, tehát a buszmegálló peronját kerekesszékekkel (valamint kerékpárral, babakocsival) meg kell tudni közelíteni, ehhez a peron egyes részein kagylósan lesüllyesztett járdaszakaszt kell kialakítani, figyelve a szükséges 2 cm-es szegély meghagyására a látássérültek számára. (Sajnos ez még nem jelenti a járműre való akadálymentes feljutást, mert ahhoz alacsonypadlós jármű, vagy a járműbe épített emelőkészülék, rámpa, stb... szükséges, ezek hiányában pedig segítség az utastársak részéről, amely esetleges és nem elvárható.) A látássérültek számára járdáról – ha közvetlen összeköttetésben van a peronnal – vakvezető sávot kell kiépíteni, ha nincs járda, akkor az útpálya szegéjének kell egyértelműen elválnia. Mindezekon felül a korábban már említett nagy betűkkel írt menetrend mellett javasolt a menetrendi táblán Braille írással egy telefonszámot feltüntetni, ahol az utas tájékoztatást kaphat a menetrend részleteit illetően. A legegyszerűbb, legminimálisabb felszereltséggel rendelkező buszmegálló kialakítása körülbelül 500.000 Ft + Áfa (2009-es árakon).



29. ábra: Elvben kisforgalmú megálló a kiemelt Balatonfüred-Tihany vonalon. Sem öböl, sem peron, sem esőbeálló nem található, a menetrendszerinti autóbusz az útpadkán –szabályosan - várakozó utast veszi fel.
(Fotó: Ekés András)

3.3.3 Alacsony rangú, de magas forgalmú megállók

A megállók alacsony rangja azt jelzi, hogy a településen van utasforgalmi szempontból fontosabb, másik megálló, azonban ennek ellenére előfordulhat, hogy a megálló forgalma mégis jelentős, meghaladja a 200 utas/nap forgalmat. Ezek a megállók elsősorban a turisztikai szempontból jelentős településeken találhatók, pl. a part menti sávban, vagy nagyobb településeken, pl. Siófokon, Marcaliban. A parttól távolabb eső, kisebb lélekszámú településeken a magas utasforgalom döntően a magas ranghoz társul. Nagyságrendileg 40 ilyen megálló található a Balaton kiemelt Üdülőkörzet területén. A magas forgalmú megálló (függetlenül rangjától) felszereltségi szintje magasabb kell, hogy legyen, mint a 3.3.2 fejezetben említett, mert nagyobb utasforgalmat kell kiszolgálnia:

- Utasbiztonság: a **burkolt peronon** felül – amely alapkövetelmény, s a biztonságos várakozás, fel és leszállás követelményei alapján szükséges – ugyancsak szükség van önálló buszöböl kialakítására. Ez az igény a nagyobb forgalomból adódó hosszabb tranzakciós idő miatt elengedhetetlen, hogy a közúti forgalom akadályozása nélkül lehessen lebonyolítani a fel és leszállást. Elképzelhetőek természetesen olyan esetek, ahol az **önálló buszöböl** forgalomtechnikai okok miatt megoldhatatlan, vagy a közút forgalma olyan csekély, hogy hosszabb idejű utastranzakció sem okoz fennakadást. Ezekben az esetekben az önálló buszöböl kialakításától el lehet tekinteni. Magasabb forgalom esetén a **közvilágításnak** is alkalmazkodnia kell az igényekhez, azaz magas látásteljesítményt nyújtó, látási diszkomfortot nem okozó (káprázás) megoldások alkalmazására van szükség.

- Utaskomfort: a nagyobb forgalom miatt a minimálisan elvárt hulladékgyűjtőt kiegészíti az **esőbeálló és a leülési lehetőség biztosítása**. Az esőbeálló anyaga változhat a rendelkezésre álló források függvényében, azonban a célszerűség szempontjából az egyszerű, átlátszó műanyagból/edzett üvegből készült várók felelnek meg leginkább a célnak, mert az átlátszó felület miatt mind a várakozó utas látja a közelgő járművet, mind pedig a járművezető látja a potenciális felszállót.



30. ábra: Utaskomfort tekintetében megfelelő buszmegálló (Uzsa)

- Utastájékoztatás: utastájékoztatás szempontjából a 3.3.2 fejezetben említett elvárások érvényesek nagyobb forgalom esetében is (megálló tábla, nagy betűkkel nyomtatott menetrend, a megálló nevének jól olvasható jelzése).
- Akadálymentesítés: akadálymentesítés szempontjából a 3.3.2 fejezetben említett elvárások érvényesek nagyobb forgalom esetében is (kagylósan süllyesztett peron, vakvezető sávval orientálva, Braille írással jelzett megállóhely és tájékoztatási telefonszám).
- Kerékpáros intermodalitás: kerékpáros intermodalitás érdekében minden jelentősebb forgalmú buszmegállóhoz legalább 5 db kerékpártámasz (10 kerékpárhely) kihelyezése szükséges. (Ekkora volumenre minimálisan szükség van ahhoz, hogy megfelelő kommunikációs hatást fejtsen ki.)

A javasolt megállót az alábbi képpel szemléltethetjük:



31. ábra: Akadálymentes peron buszmegállóban kerékpártámaszokkal és esőbeállóval (Wiesmoor).

Forrás: http://www.oz-online.de/uploads/pics//840_008_183447_mm_bushalte.jpg

A funkcionálisan megfelelő buszmegálló kialakítása körülbelül 1 200 000 Ft + Áfa költségű (2009-es árakon), amennyiben a buszöböl kialakítása nem szükséges.

3.3.4 Magas rangú és alacsony forgalmú megállók

A magas rangú és alacsony forgalmú megállókat elsősorban a balatoni üdülőkörzet **kistelepüléseinek központjában található megállók** jelentik. Ezek a település – és így a forgalomtechnika – szempontjából fontosak, de az alacsonyabb lélekszám miatt sok esetben kis forgalmúak. Körülbelül 200 ilyen megálló található a Balaton Kiemelt Üdülőkörzet területén. Kis forgalmuk ellenére ezen megállók esetében is a 3.3.3 fejezetben leírt felszereltséget javasoljuk, mert ezen állomásokon a várakozó funkció többnyire jelentős, és a megálló maga egyfajta szimbólum, amely a település identitását, életminőségét is jellemzi.

A településközponti megállók esetében tág teret kaphat a települési identitás, kultúra kifejeződése, elsősorban a váróházak kialakításában. Ugyancsak elképzelhető és javasolandó a településközponti buszmegálló beépülése a település szolgáltatási infrastruktúrájába, azaz üzlettel, szolgáltatóházzal való egységének kialakítása.



32. ábra: Magas rangú, alacsony forgalmú – kevésbé vonzó megálló: Kereki, Sz. Italbolt (Fotó: Ekés András)



33. ábra: Kiemelt pozíciójú váró Csersegtomajon (Fotó: Ekés András)



34. ábra: Kiemelt pozíciójú váró Garaboncon (Fotó: Ekés András)

3.3.5 Magas rangú és magas forgalmú megállók

A magas rangú és magas forgalmú buszmegállók a közepes nagyságú települések legforgalmasabb, legjelentősebb buszmegállóját testesítik meg. (A nagytelepülések legforgalmasabb buszmegállói a külön fejezetben tárgyalt buszállomások.) Nagyságrendileg 30-35 ilyen típusú megálló található a Balaton Kiemelt Üdülőkörzet területén, többnyire vasútállomás mellett. Ezek a megállók a 3.3.3 fejezetben említett infrastrukturális ellátottságon felül (amely a magas forgalomból vagy a kiemelt települési szerepből amúgy is adódik) **elsősorban az utasinformatikai szolgáltatások tekintetében igényelnek pluszszolgáltatásokat.** (Intelligens megállók) Ezekben a megállókban, akkor, ha a felszálló forgalom dominál utasinformatikai/jegykiadó terminálokat érdemes helyezni, és a magas eszközérték miatt a megálló kamerázását is biztosítani kell. A dinamikus utasinformációkat vizuális módon kell megjeleníteni – tehát a buszok várható érkezését, késését stb.

Egy komfortos, modern utastájékoztatással ellátott, kamerázott megálló kialakítása körülbelül 2,5 millió Ft +Áfa-ba kerül (2009-es áron.)



35. ábra: Nagy forgalmú, de infrastrukturálisan deficitese autóbussz megálló Balatonlellén, a vasúti megálló nem peron felőli oldalán. (Fotó: Gerőházi Éva)

4 A pályaudvarokkal, megállókkal kapcsolatos jelenlegi helyzet és a fejlesztési deficit nagysága, rövid távú fejlesztési igények

A vasútállomásokkal és megállókkal kapcsolatos helyzetértékelés alapjául a 2009. nyarán végzett forgalomszámlálási és állapotfelmérési vizsgálatok szolgálnak. Ezek nyomán mutatható be, hogy az utasforgalmuk alapján három kategóriába osztott vasútállomások és megállók a korábbi fejezetekben vázolt elvárásrendszerhez képest milyen alapvető infrastrukturális hiányosságokkal küzdenek, és ezek alapján (figyelembe véve a források szűkösségét) határozza meg az alábbi fejezet a rövidtávú, azonnali beavatkozás, infrastruktúra felújítás szükségleteit.

4.1 Vasúti közlekedéshez kapcsolódó állomási és megállóhelyi infrastruktúra

4.1.1 Intermodalitás

Igazán jellemzően, infrastruktúrában is erős kapcsolódásokat kívánóan az öt nagy forgalmú állomás esetében beszélhetünk az intermodalitás igényeiről.

- Balatonfüred: az intermodalitás teljes mértékben megteremthető, hiszen a buszállomás és a vasútállomás egymás közvetlen közelében van, gyakorlatilag ugyanazon állomás két oldala. Az állomás infrastruktúrára igaz ugyanakkor, hogy fizikai állapotát tekintve rendkívül leromlott, utasinformatikai rendszere átalakításra szorul.
- Fonyód: a buszállomás a vasútállomás mellett helyezkedik el, már jelenleg is közös infrastruktúrára van ráfűzve.



36. ábra: A fonyódi vasút és autóbusz állomás elhelyezkedése teljes intermodalitást eredményez (Fotó: Gerőházi Éva)

- Keszthely: a vasúti és a közúti megállóhelyi infrastruktúra teljesen egymásba kapcsolódik, azonban a közös infrastruktúra állapota kritikán aluli, s az utastájékoztatási rendszerek közös alapokra helyezése sem történt meg.
- Siófok: a vasúti és a közúti állomások egymás tőszomszédságában helyezkednek el, de külön-külön jelentős területük miatt nem minden infrastruktúra elemük közös (pl. váróhelyiségek, büfé), s utastájékoztatási rendszerük sem összehangolt.
- Tapolca: a két típusú állomáshely mintegy egy kilométerre van egymástól, s napirenden van az autóbuszállomás átköltöztetése a vasútállomás mellé. a beruházást jövőbemutatóan érdemes megvalósítani, azaz a minél szorosabb intermodalitás előnyeinek kihasználásával – és a két tulajdonos/szolgáltató kooperációjában, az önkormányzat tevőleges közreműködése mellett.

4.1.2 A vasútállomások és megállók alapvető paramétere

Az utasbiztonság szempontjából kardinális peronszélesség az állomások döntő többségénél megfelelő, kivéve néhány állomás területét, ahol a peron szélesítése a közeljövő fontos feladata. (pl. Tapolca, Balatonkenese, Balatonfűzfő). A peronok kialakítása során figyelembe kell venni a hosszú távon szükséges vágányszámokat, mert az állomások egy részénél a vágányok számának csökkentése (pl. Balatonfűzfő, Balatonkenese), többnyire pedig bővítése (pl. Fonyód, Siófok, Balatonföldvár, Balatonberény) szükséges.

A peronok átalakítása során nemcsak azok szélességét, hanem magasságát is figyelembe kell venni. A BKÜ területén lévő vasútállomások és megállóhelyek egyikénél nincs kiépítve a

magas peron (sínkorona + 55 cm), amely alacsonypadlós járművek használata esetén akadálymentes járműbe jutást tenne lehetővé. Az állomások, és azon belül a peronok átalakítás során tehát a magasperon kialakítását kell célul kitűzni. Elsősorban azon állomások peronjaihoz kell hozzányúlni, ahol komplex felújítás valósul meg (nagyállomások), vagy ahol a peronmagasság kritikusan alacsony, tehát csak a sínkorona + 0 vagy sínkorona + 15 cm értéket éri el.

1. tábla: Maximum sínkorona + 15 cm-es peronmagassággal rendelkező állomások aránya

Nagy utasforgalmú vasútállomások	Közepes utasforgalmú vasútállomások	Kis utasforgalmú vasúti megállóhelyek
20% részben	26,2% teljesen, 9,5% részben	50%

A magasperon kialakítása egy lépés a vasúthálózat akadálymentes használata irányába, azonban a teljeskörű akadálymentesítettségtől még nagyon messze áll a rendszer. Az állomásépületek kisebb része aluljáróval ellátott, azonban ezen aluljárók nem akadálymentesek, jelenleg állnak tervezés és pályázat alatt az ilyen irányú fejlesztések mindenhol, ahol aluljáró már ki van építve.

2. tábla: Aluljáróval ellátott állomások száma

Nagy utasforgalmú vasútállomások	Közepes utasforgalmú vasútállomások	Kis utasforgalmú vasúti megállóhelyek
60%	16,6%	5,5%

A mozgásukban korlátozottak számára a szintben való áthaladás lenne a legkényelmesebb, és hosszú távon is a legüzembiztosabb megoldás (csakúgy mint a kerékpárosoknak, illetve a gördülő csomagokkal közlekedőknek), azonban a szintbeli áthaladás kevés helyen biztosított megfelelő technikai szinten, és megfelelően biztonságosan.



37. ábra: A szintbeli átjárók a legritkább esetben tekinthetők valóban akadálymentesnek (Balatonfüred)



38. ábra: Szabályszerű, de kissé nehézkes akadálymentes közlekedés biztosítása (Siófok)

A mosdóhelyiségek akadálymentesítettsége előrehaladottabb állapotban van, ott, ahol egyáltalán rendelkezésre állnak.

3. tábla: Mosdóhelyiséggel ellátott (és ebből akadálymentesített) állomások aránya

Nagy vasútállomások	utaforgalmú	Közepes vasútállomások	utaforgalmú	Kis megállóhelyek	utaforgalmú	vasúti
100% (80%)		85,7% (55%)		44,4% (75%)		

4.1.3 Összegzés: a rövid távon javasolt legfontosabb fejlesztések

A vasútállomások és megállóhelyek kialakítása, felújítása, átalakítása a megfelelő szintre hosszú távú feladat, melyből első lépésben a következők megtételét tartanánk fontosnak:

- A nagyforgalmú állomások (5 db) intermodális elveken nyugvó, kooperatív szemléletben történő komplex átalakítása (akadálymentesítés, korszerű utatájékoztatás, magas szintű szolgáltatási infrastruktúra, kerékpáros szolgáltatások, egységes arculat)
- A teljes hálózat szintjén nem elsősorban bizonyos (nem kiemelt forgalmú) állomások komplex felújítása a cél, hanem egyes horizontális intézkedések megtétele:
 - A vasúti rendszer kétvágányúsítása kapcsán az állomások területén történő átalakítások megvalósítása, és az ehhez kapcsolódó magasperon kiépítése
 - A kritikusan alacsony szintű (sínkorona + 0, sínkorona + 15 cm) peronok átépítése sínkorona + 55 cm-re, későbbiekben a sínkorona + 30 cm-es peronok átépítése is.
 - Az utastájékoztatási rendszerek korszerűsítése az egész balatoni vonalhálózatban

4.2 *Közúti közösségi közlekedéshez kapcsolódó állomási és megállóhelyi infrastruktúra*

A buszállomásokra és buszmegállókra vonatkozó helyzetértékelés alapjául a 2009. augusztusában történt megállófelmérés adatai, valamint a Kapos Volán Zrt. által végzett forgalomszámlálási adatok szolgálnak alapul. (A felmérés részleteit ld. a bevezető fejezetben.) Figyelembe véve, hogy az egyes megálló kategóriákhoz tartozó forgalmi adatokkal csak a Dél-dunántúli régióban rendelkezünk – hiszen a megbízás ezen régióban történő forgalomszámlálást tartalmazott – ezért részletesen (kategóriák szerint) a Dél-dunántúli régió buszmegállóit, valamint a teljes BKÜ buszállomásait, vázlatosan (rang alapján) pedig a Veszprém és Zala megyei megállók adatait elemezzük.

4.2.1 Utásbiztonság helyzete

4. tábla: Az önálló buszöböllel ellátott buszmegállók aránya a Dél-dunántúli régióban

Autóbusz állomások	Magas forgalom, magas rang	Magas forgalom, alacsony rang	Alacsony forgalom, magas rang	Alacsony forgalom, alacsony rang
100%	56,2% (+ 25% buszforduló)	47,1% (+ 11,8% buszforduló)	64,5% (+ 6,5% buszforduló)	57,1% (+ 1,5% buszforduló)
n=10	n=16	n=17	n=108	n=331

Forrás: autóbuszmegállók és állomások felmérése

5. tábla: Az önálló buszöböllel ellátott buszmegállók aránya a BKÜ területén Veszprém és Zala megyékben

Alacsony rangú (0-2)	Magas rangú (3)
64,8% (+ 3,2% buszforduló)	58,3% (+ 11,8% buszforduló)
n=514	n=212

Forrás: autóbuszmegállók és állomások felmérése

Mint a táblázatokból egyértelműen kiderül, a **forgalomtechnikailag biztonságos buszöblök** (vagy buszfordulók) a **buszmegállók 30-40%-ában nincsenek kiépítve**. Ez elsősorban a magas forgalommal rendelkező megállóknál okoz problémát, ahol ezt biztonságtechnikai alapkövetelménynek tekinthetjük. A BKÜ területén körülbelül 35-40 olyan nagy forgalmú buszmegálló van, ahol a forgalomtechnikai lehetőségek vizsgálata mellett buszöböl kialakítása rövid távon belül indokolt.

Azon helyeken, ahol van buszöböl, az öböl felülete 65-80%-ban megfelelő minősítést kapott, tehát kijelenthető, hogy a buszöblök burkolatának felújítása kevésbé égető szükséglet, mint a magas forgalmú megállók esetén hiányzó buszöblök kiépítése.

6. tábla: a megállók várófelületének kialakítása (aránya az adott kategórián belül) a Dél-dunántúli Régióban

	Autóbusz állomások	Magas forgalom, magas rang	Magas forgalom, alacsony rang	Alacsony forgalom magas rang	Alacsony forgalom, alacsony rang
Kiemelt peron teljes járműszélességben	100%	81,2%	88,2%	66%	62,9%
Kiemelt peron, rövid	0%	0%	0%	8,5%	2,1%
Nem kiemelt, teljes hosszúság	0%	0%	0%	0,9%	1,8%
Nem kiemelt burkolt, rövid peron	0%	6,2%	0%	1,9%	3%
Nincs kialakított várófelület (csak útpadka)	0%	12,5%	11,8%	22,6%	30,1%

Forrás: autóbuszmegállók és állomások felmérése

A megállók döntő többsége kiemelt, teljes járműszélességű peronnal rendelkezik. Szerencsére ebben az esetben a magasabb utasforgalmi intenzitással rendelkező megállók kifejezett előnyben vannak. Az semmiképpen nem fogadható el még rövid távon sem, hogy magas forgalommal, vagy magas ranggal rendelkező megállók esetében ne legyen kialakított várófelület, padka. A BKÜ területén körülbelül 60-70 megálló esetében lenne sürgős szükség burkolt peron építésére.

7. tábla: a megállók várófelületének kialakítása (aránya az adott kategórián belül) a BKÜ területén Veszprém és Zala megyékben

	Alacsony rangú (0-2)	Magas rangú (3)
Kiemelt peron teljes járműszélességben	71,1%	68,3%
Kiemelt peron, rövid	2,7%	10,6%
Nem kiemelt, teljes hosszúság	1,4%	1,4%
Nem kiemelt burkolt, rövid peron	1,4%	3,8%
Nincs kialakított várófelület (csak útpadka)	23%	15,9%

Forrás: autóbuszmegállók és állomások felmérése

4.2.2 Utaskomfort szintje

8. tábla: az egyes komfortelemek gyakorisága (aránya az adott kategórián belül) a Dél-dunántúli Régióban

	Autóbusz állomások	Magas forgalom, magas rang	Magas forgalom, alacsony rang	Alacsony forgalom magas rang	Alacsony forgalom, alacsony rang
Esőbeállók megléte	nem értelmezhető	75%	47,1%	75,7%	47,6%
Ebből cserélendő (esőbeálló = 100%)	nem értelmezhető	0%	25%	4,9%	10,3%
Leülési lehetőség	100%	75%	76,5%	81%	56,3%
Hulladékgyűjtő megléte	100%	93,8%	88,2%	81,1%	62,8%
Ebből cserélendő (hulladékgyűjtő = 100%)	12%	7,1%	14,2%	11,6%	10,5%

Forrás: autóbuszmegállók és állomások felmérése

A nagy buszállomások esetében önálló váróhelyiségekről beszélünk (esetleg vasúttal közös helyiségről, pl. Füreden vagy Fonyódon), amelyeknél nem elsősorban a lecserélés van napirenden, hanem esetlegesen az átköltöztetés a vasúthoz (pl. Tapolca) vagy a felújítás. Több esetben pedig az intermodalitás erősítése a szolgáltatások és az utastájékoztatás közös infrastruktúrájának kiépítésével.

A buszmegállók esetében az utasforgalmi várókkal való ellátottságot általában közepesnek minősíthetjük. Elvárásaink során megfogalmaztuk, hogy a magas rangú, valamint a magas forgalmú megállókban, illetve az alacsony rangú és forgalmú megállókban, amennyiben azok felszálló típusúak, szükség van esőbeállóra. A magas rangú megállók esetében az esőbeállók aránya 75%, az alacsony forgalmú, alacsony rangú, de felszálló típusú megállók esetében 71%. A legnagyobb elmaradás az alacsony rangú, de magas forgalmú megállóknál figyelhető, ami némileg érthető is, hiszen ezen megállók alacsony rangja a településen belüli kisebb jelentőségüket mutatja, és ez az ami elsőre nyilvánvalóbb, mint a valós forgalmuk. Az elvárásokban megjelenített célállapot eléréséhez a dél-dunántúli területen **mintegy 150 helyen kellene új várókat építeni, illetve kb. 12 helyen kicserélni a meglévőket**. Ebből elsődleges preferenciát a magas rangú, és alacsony rangú, de magas forgalmú megállókban lévő hiányok képeznek, azaz mintegy 50 db esőbeálló.

Hulladékgyűjtők tekintetében – figyelembe véve alacsony költségigényüket – a minden megállóban szükséges legalább 1 darab hulladékgyűjtő kihelyezését alapvetően fontosnak tartjuk. Ez a Dél-Dunántúlon 180-200 szemétyűjtő rövid távon való kihelyezését jelenti.

9. tábla: az egyes komfortelemek gyakorisága (aránya az adott kategórián belül) a BKÜ területén Veszprém és Zala megyékben

	Alacsony rangú (0-2)	Magas rangú (3)
Esőbeállók megléte	43,8%	71,2%
Ebből cserélendő (esőbeálló = 100%)	11,7%	4,7%
Leülési lehetőség	48%	83,4%
Hulladékgyűjtő megléte	54,3%	78,1%
Ebből cserélendő (hulladékgyűjtő = 100%)	10,2%	14%

Forrás: autóbusszmegállók és állomások felmérése

A Balaton északi partján az esőbeállókkal való ellátottság némileg elmarad a déli part mögött, és igaz ez a hulladékgyűjtőkre is. A korábban megfogalmazott elvárásoknak való megfelelés nagyságrendileg 100-120 db esőbeálló építését, első preferenciaként pedig a magas forgalmú és/vagy magas rangú megállók esetében mintegy 60 db váróhelyiség építését igényelné a Balaton északi partján.

4.2.3 Kapcsolódó akadálymentesítés állapota

10. tábla: A mozgásukban korlátozottak számára akadálymentesen megközelíthető megállók aránya a Dél-dunántúli régióban

Autóbusz állomások	Magas forgalom, magas rang	Magas forgalom, alacsony rang	Alacsony forgalom, magas rang	Alacsony forgalom, alacsony rang
20%	43,8%	76,5%	42,1%	20,6%

Forrás: autóbuszmegállók és állomások felmérése

11. tábla: A mozgásukban korlátozottak számára akadálymentesen megközelíthető megállók aránya a BKÜ területén Veszprém és Zala megyékben

Alacsony rangú (0-2)	Magas rangú (3)
32%	35,8%

Forrás: autóbuszmegállók és állomások felmérése

A fenti táblázatok azt mutatják be, hogy a különböző kategóriákba eső megállók hány százalékát lehet akadálymentesen megközelíteni. Messze nem jelenti ez azt, hogy az akadálymentesítés valóban ki van építve, csupáncsak annyit, hogy a megálló természetes elhelyezkedése, állapota lehetővé a kerekesszékekkel – így értelemszerűen a babakocsival vagy kerékpárral történő – megközelítést. Az „akadálymentesítések” döntő százaléka abból adódik, hogy a megálló peronja egybeépült a járdával, annak részét képezi, így nem kell akadályt áthidalnia a kerekesszékekkel közlekedőnek.



39. ábra: Folytonos járda-megálló kialakítás Balatonbogláron (Fotó: Gerőházi Éva)

A másik típusú természetes akadálymentesítést az adott megálló lepusztulása eredményezi, azaz az az egyszerű tény, hogy a peront felveri a gaz, vagy a peron maga is leépült, esetleg el sem készült, így nem képez áthághatatlan fizikai akadályt.



40. ábra: Akadálymentes „nem létező peron” Balatonkenesén. Az akadály a felszállóhely megközelítése és a járműre való felszállás. (Fotó: Gerőházi Éva)

Meglepő módon az újonnan épülő vagy felújítás alá kerülő buszmegállók vannak a legrosszabb helyzetben, mert többnyire ezek építésénél egyáltalán nem volt szempont az akadálymentesítés, így a szabványok szerinti magasságban kialakított peron nem teszi lehetővé az akadálymentes megközelítést.



41. ábra: Újonnan épített, ámde nem akadálymentes megálló Zalán (Fotó: Ekés András)

Vakok és gyengénlátók számára az akadálymentesítésnek gyakorlatilag semmiféle jelét nem tapasztaltuk. Sem a vakok számára szükséges 2 cm-es peron, sem a vakvezető sáv, sem pedig az utastájékoztató bármilyen szintű gyengénlátók számára való kompatibilitásának megteremtésében.

A szabványoknak megfelelő módon, tudatosan történő akadálymentesített autóbuszmegállóval a Balaton partján 2-3 esetben találkoztunk összesen, ebben a tekintetben tehát az **elmaradás nagyon jelentős**, amelyet a megállók komplex felújítása során szisztematikusan kell pótolni. (Amely megálló felújításra, áthelyezésre, átépítésre kerül, ott az akadálymentesítés – egyébként minimális összegekbe kerülő feladatát – meg kell oldani.)

4.2.4 Kapcsolódó kerékpáros intermodalitási lehetőségek állapota

Buszmegállók esetében kiépített kerékpártámaszt szinte sehol sem tapasztaltunk vizsgálataink során, legfeljebb olyan esetekben, ha a központban lévő buszmegálló funkcionális egységet alkotott pl. vendéglátóipari helyiséggel, vasútállomással vagy önkormányzati hivattal.



42. ábra: A községházához és a településközpontához kapcsolódó buszmegálló, kerékpártámaszokkal (Balatonszabadi)

Az autóbusz állomások esetében a forgalom miatt elvárható számú, fedett és őrzött kerékpártárolásra egyik esetben sincsen lehetőség.

4.2.5 Kapcsolódó utastájékoztatási rendszerek állapota

Az utastájékoztatás alapvető szintjén mind az autóbuszállomásokon, mind pedig a megállóknban többé-kevésbé megfelelő állapotokat tapasztaltunk, azaz a **menetrendi táblák nagyon ritkán hiányoztak, vagy voltak olvashatatlanok.**

12. tábla: A nyomtatott, olvasható menetrenddel ellátott megállók aránya a Dél-dunántúli Régióban

Autóbusz állomások	Magas forgalom, magas rang	Magas forgalom, alacsony rang	Alacsony forgalom, magas rang	Alacsony forgalom, alacsony rang
100%	100%	94,1%	95,4%	96,4%

Forrás: autóbuzsmegállók és állomások felmérése

13. tábla: A nyomtatott, olvasható menetrenddel ellátott megállók aránya a BKÜ területén Veszprém és Zala megyékben

Alacsony rangú (0-2)	Magas rangú (3)
94,7%	96,7%

Forrás: autóbuzsmegállók és állomások felmérése

Az utastájékoztatással kapcsolatos jövőben elvárható igényeknek megfelelően azonban szinte egyetlen állomás vagy megálló nincsen kellően felszerelve. Az átalakításra kerülő megállókban ezért az utastájékoztatás körének bővítése (menetrend kellően nagy betűkkel, megállóhely név tábla, információk szám Braille írással, vonalhálózati térkép), nagy forgalmú, magas rangú, és felszálló típusú megállókban dinamikus utastájékoztatási rendszerek kiépítése szükséges.

A buszállomásokon a most még (egy kivétellel) hiányzó elektronikus utastájékoztatás bevezetése, a jelenleg gyakorlatilag nem létező (egy kivétellel) hangosbemondó rendszer kialakítása szükséges.

4.2.6 Összegzés: a rövid távon javasolt legfontosabb fejlesztések

A buszállomások és buszmegállók esetében a rövid távon (2-5 év során) javasolt fejlesztési stratégia elveit a következőképpen lehet megfogalmazni:

- **Alapvetően a megállók és állomások komplex kezelése javasolt**, tehát ha beruházás történik egy-egy állomáson, akkor lehetőség szerint a jövő elvárásainak megfelelő teljeskörű felújítás történjen meg. (Buszállomások esetén javasoltan Balatonfüreden, Fonyódon és Keszthelyen.)
- Buszállomások esetén, amennyiben a vasútállomások közvetlen közelében helyezkednek el, az intermodalitás követelményrendszerait nem lehet figyelmen kívül hagyni. Különálló buszállomás fejlesztés a vasút legalább részleges bevonása hiányában nem elfogadható, különben felesleges kapacitások épülnek ki, s szolgáltatásban, utastájékoztatásban, vizuális egységben az intermodalitás nem lesz funkcionálisan kialakítható.
- A buszmegállók tekintetében a komplex – funkcionálisan teljeskörű – felújítást, átalakítást az alábbi sorrendben célszerű megvalósítani:
 1. Magas forgalmú és magas rangú buszmegállók komplex felújítása (a BKÜ területén mintegy 50-60 db. A Dél-dunántúli régióban ezeket név szerint tartalmazza a Melléklet kötete. Veszprém és Vas megyében forgalomszámlálás szükséges ezen megállók státuszának meghatározásához.) A legfontosabb megállók felújításának költségigénye nagyságrendileg 150 millió Ft.
 2. A magas forgalmú és magas rangú buszmegállók párpai (szembeforgalmú megálló) is kerüljenek komplex felújításra, kivéve, ha nagyon nagy a funkcionális aránytalanság köztük, azaz az egyik oldali megálló nagyon jelentős, míg a másik egyszerű, leszálló funkciókkal rendelkezik.

- A következő ütemű megvalósítás preferáltjai a magas forgalmú és alacsony rangú, valamint a magas rangú és alacsony forgalmú megálló. (Illetve megállópárjuk, hacsak nem áll fenn forgalmi asszimetria). Ezeken a kategóriákon belül is elsősorban a Balaton partján lévő települések megállóit javasoljuk előtérbe helyezni turisztikai szempontok miatt.
- Mind a buszállomások, mind a buszmegállók esetében javasolt a felújítás során egységes BKÜ arculati elemeket alkalmazni (természetesen úgy, hogy a már létrejött, értékes infrastruktúrát, pl. váróhelyiségeket nem kell lerombolni, legfeljebb némileg átalakítani az arculati elemeknek megfelelően).

5 Tulajdonjogi, fenntartási kérdések

Az egyes állomások, megállók a Balaton környezetében (is) vegyes tulajdonszerkezettel bírnak, amely tulajdonszerkezet és a működtetési struktúra hosszú távon átgondolásra és átalakításra szorul.

- A vasúti pályaudvarok és megállók a pályavasút tulajdonában és fenntartásában vannak, jelen esetben ez a MÁV Zrt.
- Az autóbusz állomások a szolgáltatók (Volán társaságok) tulajdonában és fenntartásában vannak
- Az autóbusz megállók tulajdoni struktúrája vegyes. A megálló területe, a rajta lévő felépítmények az önkormányzat tulajdonában és fenntartásában állnak. A peron előtti útpálya, buszöböl az állam tulajdonában és a Közútkezelő Kht-k fenntartásában működik. Az autóbusz megállót jelző tábla KRESZ táblának minősül, ezért felállítása, pótlása a Közútkezelő Kht. feladata, míg a rajta lévő menetrendek cseréje a Volán társaságok feladatköre. Mint látható, egy komplex autóbusz megálló felújítás 2-3 partner szoros együttműködését igényli, akár pályázatok igénybe vételénél is.

Ez a tulajdoni struktúra, amely egy szolgáltató által dominált rendszerben alakult ki, a **Közlekedési Szövetség megszilárdulása esetén módosításokat igényel:**

- A vasútállomások és megállók esetében hosszú távon is megtartandó a pályavasutak tulajdonosi szerepe, azonban a fenntartást, az eszközök tulajdonjogát és működtetésének feladatát érdemes a Közlekedési Szövetségre delegálni, mert így az egységes és koordinált szolgáltatás könnyebben biztosítható.
- **A buszállomások esetében a tulajdonjogot a települési önkormányzatoknak érdemes átadni,** hiszen a buszközlekedés szolgáltatási joga versenyeztetés útján kell hogy eldőljön a jövőben, és a verseny hatását erősen torzíttja, ha az infrastruktúra az egyik potenciális versenyző tulajdonában van. Az állomások fenntartását a Közlekedési Szövetségnek érdemes átadni ugyanazon okoknál fogva, mint a vasútállomások esetében. (Sajnos ezt az elvet a jelenlegi pályázati rendszer nem segíti elő, hiszen a szolgáltatók tulajdonában lévő állomásokat a kötelező fenntartási időszakon belül nem lehet elidegeníteni, átadni.)
- A buszmegállók esetében a jelenlegi vegyes tulajdon hosszú távon is fennmaradhat, hiszen a pályatest és a felépítmény törvényszerűen áll állami és önkormányzati tulajdonban. A fenntartás egységesítése érdekében azonban a megállók kezelését is a Közlekedési Szövetségre érdemes delegálni, mert így az egységes arculat, az egységes színvonal és a menetrendek összehangolása könnyebben biztosítható.

6 Ajánlások balatoni vasút- és autóbusz-állomási és megállóhelyi arculat kialakítására

A balatoni vasút- és autóbuszállomások, valamint megállóhelyek kialakításánál érvényesíteni kell a leendő Balatoni Közlekedési Szövetség arculati elemeinek használatára való törekvést mind a (későbbi) pályázati projektek megvalósítása, mind az egyéb típusú fejlesztések (magánforrások bekapcsolása, települési önkormányzati források, stb...) során.

A megállóhelyi arculat kialakítása része a Balatoni Közlekedési Szövetséggel kapcsolatos marketing és kommunikációs tevékenységeknek, amely részletesen a közlekedési szövetséggel foglalkozó tanulmányban olvasható. A megálló és állomások kialakítását úgy kell elvégezni, hogy – mérettől, forgalomtól, állapottól függetlenül – a közlekedési szövetségi arculat beazonosítható legyen. Ez nem jelenti a homogén megjelenésre való törekvést, sem a mindenhol azonos felszereltség elérését, viszont fontos, hogy az arculat alapelemei mindenhol megtalálhatók legyenek. A legfontosabb elemeket a későbbiekben arculati kézikönyvben szükséges szabályozni, figyelembe véve az egyes megállóhelyi és állomási kategóriákat (a korábbi fejezetekben foglaltakat alapul véve), valamint a fizikai elhelyezkedés legfontosabb alaptípusait (pl. állomás kialakítása, vágány/kocsiállás szám, elhelyezkedés topográfiai adottságai és korlátai, stb...)

A megjelenés terén a megálló / állomás egyik legfontosabb arculati vonása, hogy a szövetség részeként egyértelműen beazonosítható legyen. Ennek érdekében az alábbi szempontok javasoltak:

- Meghatározott színvilág alkalmazása (pl. váróhelyiség, hulladékgyűjtő) – balatoni színek megjelenítése (a leendő arculati kézikönyv alapján)
- Megálló nevének kiírási módja, karakterkészlete és színe a KRESZ táblán, illetve a vasútállomások peronjain egységes megjelenésben
- A szövetség logójának feltűntetése (a leendő arculati kézikönyv alapján)
- Anyaghasználat – a balatoni hagyományos építési anyagok (pl. terméskő) használata a legforgalmasabb megálló váróiban, egyszerűbb (pl. fém/üveg) várók alkalmazása a kisebb forgalmú megállóknál, a korábban ismerttetett kategóriák alapján
- Egységes, az arculatnak megfelelő, de egyezményes piktogramok használata
- A megállóhelyi táblákon, megállóhelyi és állomási információs felületeken egységes vonalhálózati átnézeti és részletes térképek, díjszabási tájékoztatók logóval.

7 Forrás lehetőségek

A fejlesztések egy részének rövid távú (2-5) megvalósításához a legjelentősebb forrást a közösségi, elsősorban pályázati források fogják biztosítani. Ezt egészíti ki az önkormányzatok és a tulajdonosi szerepben lévő szolgáltatók önereje. A pályázati rendszeren kívül pótlólagos forrásként megjelenhet a közösségi és magánszféra együttműködése segítségével a magántőke is a fejlesztésekben.

A Balaton kijelölt üdülőkörzet területe három régió közt oszlik meg: a Dél-dunántúli, a Közép-dunántúli és a Nyugat-dunántúli régiók közt. Mindhárom régióban rendelkezésre állnak források a közösségi közlekedés infrastruktúrájának fejlesztésére a Regionális Operatív Programok keretén belül a 2009-2010-es majd a 2011-2013-as időszakban.

A ROP forrásokon felül, elsősorban a vasúti infrastruktúra fejlesztését illetően lehetőség van a Kohéziós Alap igénybevételére a KözOP (Közlekedési Operatív Program) forrásain keresztül. E források jellemzően a vasúti pályák fejlesztésére szolgálnak, állomási és megállóhelyi vonatkozásban azonban lehetőség van bizonyos állomások részleges megújítására is.

7.1 Az érintett három régió pályázati lehetőségei a regionális operatív programokban

A három érintett régióban szinte azonos tatalommal, de különböző keretösszegekkel és határidőkkel került kiírásra a közösségi közlekedés infrastruktúráját finanszírozó pályázat (DDOP-2009-5.1.2/B, KDOP-2009-4.2.3 és NYDOP-2009-3.2.1/B kódszámmal).

A források részben a vasúti és autóbusz megálló, pályaudvarok részleges és teljes megújítását kívánják elősegíteni. A megállókra érintő infrastruktúra területén ez az alábbi beavatkozásokat jelenti:

- Helyi és távolsági autóbusz-pályaudvarok, decentrumok és kapcsolódó kiszolgáló létesítmények építése, rekonstrukciója, bővítése, korszerűsítése
- Intermodális csomópontok kiépítése, fejlesztése
- Autóbusz közlekedés pályájának fejlesztése buszöblök, megállóhelyek, váróhelyiségek kialakításával, felújításával, fizikai állapotának a javításával. Autóbusz forduló kialakítása, felújítása, fizikai állapotának a javítása.

Önállóan nem támogatható, de a fenti komplex felújítások részét képező tevékenységek lehetnek többek között:

- Kötőtpályás közlekedéshez kapcsolódó, közúti tömegközlekedést kötőtpályás közlekedésre való ráhordását biztosító, az átszállást lehetővé tevő kiszolgáló

létesítmények felújítása, építése, továbbá utasperonok akadálymentes felújítása, létesítése

- kapcsolódó vonalas infrastruktúra fejlesztés (pl. csapadékvíz elvezetés, közműkiváltás, tereprendezés, közvilágítás)
- Zöldterület fejlesztés az adott helyrajzi számon
- Biztonságos kerékpár támaszok, tárolók, kerékpár parkolók építése átszállási pontokon
- P+R rendszerek kiépítése
- Fogytékossággal élő emberek közlekedését segítő (nem járműhöz kötött) infrastruktúra fejlesztése
- Térfigyelő rendszerek beszerzése

Összességében, a három régióban 2009-2010-ben 6,812 milliárd forint áll a fejlesztések rendelkezésére (+ körülbelül 1,2 milliárd forint önerő), 50-700 milliós projektösszegek bontásában. Remélhetőleg ez a nagyságrendű támogatás a 2011-2013 közti időszakban is ismét elérhető lesz. Figyelembe kell azonban venni, hogy ez az összeg a három régió közösségi közlekedésfejlesztésre szánt összes forrása, amely értelemszerűen nem csak a Balaton térségét szolgálja, hanem a teljes dunántúli területet, s messze nem csak az állomási infrastruktúrához kötődik, hanem várhatóan jelentős utastájékoztatási és forgalomtechnikai fejlesztéseket eredményez majd a gördülőállomány tekintetében.

7.1.1 Lehetséges problémák a pályázati kiírásokkal kapcsolatban

- **A kiválasztás kritériumai - nagyon helyesen – a minél komplexebb és minél kooperatívabb, többszereplős projekteket helyezik előtérbe.** Ez a szemlélet azonban önmagában nem vezet megfelelő eredményre, mert:
 - „Fals bevállalásokat” eredményez, azaz a pályázók egy-egy pályaudvar, megálló érdekében olyan feladatokat is felvállalnak – legalább vizsgálat szintjén – amely nem a kompetenciájuk. Így kíván sok település közlekedési szövetséget előkészíteni, tarifaközösséget kialakítani.
 - **A kiválasztás szempontjai közt nem szerepelnek jól beazonosítható szakmai kritériumok.** Egy projekt lehet többszereplős, ebből még nem következik, hogy tartalmilag is jó, és nem következik az sem, hogy a megfelelő településen valósul meg. (Pl. nem az a fontos, hogy 5-10, többnyire egymás mellett lévő település fogjon össze megállóinak felújítása érdekében, hanem az, hogy egy nagyobb térségben a megfelelő megállók a megfelelő színvonalon kerüljenek átépítésre.) Legalább a Balaton Kiemelt Üdülőkörzet

területén lévő potenciális projektek számára kellene iránymutatásnak tekinteni a Balatoni Közlekedési Szövetségről és annak infrastruktúrájáról készült módszertani segédanyagokat.

- A jelenlegi helyzetben a rendszer jó esetben is „kézivezérlésű”, azaz civil szervezetek kompetens képviselői próbálják a potenciális pályázókat a relevánsabb pályázatok irányába instruálni, de nem tudni biztosan, hogy ezt a „mentorálást” a rendszer a döntésekben is egyértelműen vissza fogja-e tükrözni.
- Partnerségek: ha komplex megállót alakítunk ki, akkor nem elég önmagában a települési önkormányzat, kell a közútkezelő partnersége is – buszöböl – és a szolgáltató együttműködése (menetrend, táblák)
- A három régióban három különböző ütemezéssel, de két-két szakaszos döntéssel folyik a pályázat. Mindhárom régióban probléma, hogy nem készültek el azok a tanulmányok, amelyek a források lehívását szakmailag megalapoznák. A Dél-dunántúli régióban volt egyedül esély arra, hogy a Balaton mellett a megyei jogú városok lehetséges közlekedési szövetségeiről, közösségi közlekedési infrastruktúrájáról megvalósíthatósági tanulmányok készüljenek, ám ezek sem lesznek készen a 2010. májusi beadást megelőző időpontig. A másik két régióban pedig még az előkészületek sem indultak el a beruházásokat tágabb környezetben is megalapozó szakmai anyagok elkészítésére.
- A vasútállomások, megállók önálló műfajként nem kerültek nevesítésre a pályázatokban, csak, mint intermodális csomópontok. Nem lehet egzakt módon megfogalmazni, hogy mely állomás vagy megállótípus tartozik ebbe a kategóriába.
- Nem teljesen érthető, hogy az „önállóan nem támogatható tevékenységek” többsége miért került kiírásra, hiszen azok tartalma elvileg beleértendő a C.1.1 „önállóan támogatható tevékenységek” körébe, hiszen nem tekinthetünk egy megálló, állomás felújítást komplexnek addig, amíg az intermodalitásra, akadálymentesítésre, kerékpáros infrastruktúrára, közműfelújításra vonatkozó beruházások nem történnek meg.

7.1.2 A kiírások második szakaszában javasolt módosítások

Mind a három régió két szakaszban végzi a bírálatot. A Dél-dunántúli régió pályázati kiírása szerint 2009. október 26-i pályázati határidővel kíván kiosztani 1 milliárd forintot, majd 2010. május 31-i határidővel 2,142 milliárd forintot. A Közép-dunántúli régió 2009. január 8-i határidővel oszt el 1,5 milliárd forintot, majd szándékai szerint 2010. április 2-ig egy alapvetően a Balatoni Integrációs Kht., mint pályázó számára nevesített támogatást kíván odaítélni. A Nyugat-dunántúli régió 2009. november 9-i dátummal ítélt oda 790 millió forintos támogatást, és 2010. március 25-ig további 800 millió forint értékben dönt a támogatás

elosztásáról. Praktikusán tehát az első döntési szakaszokra érdemi befolyással a balatoni közösségi közlekedési infrastruktúrára vonatkozó szakmai javaslatok már nem lehetnek. A második kört azonban még befolyásolni lehet. Ehhez a pályázati kiírásokat módosítani kell, és a **pályázatok kooperációra ösztönző tartalma mellett azon szakmai preferenciákat, amelyeket egyértelműen meg lehet fogalmazni, az értékelési kritériumok közé kell emelni** (legalább a BKÜ területét illetően).

A szakmai preferenciák érvényesítése szempontjából követhető lenne az a módszertan is, hogy a Balaton Kiemelt Üdülőkörzet területéről érkező pályázatoknak illeszkedniük kell a Balatoni Közlekedési Szövetségről készült tanulmányokhoz. Az illeszkedés bemutatása több száz oldalas dokumentumokhoz azonban soha nem éri el a megfelelő hatást, mert a pályázók érdekeiknek megfelelően alkalmazzák a tanulmány egyes pontjait. (Mint ahogyan eddig is minden pályázatról bemutatható volt előbb-utóbb, hogy illeszkedik egy adott város, kistérség, régió fejlesztési elképzeléseihez, úgy egy újabb illeszkedés bemutatása is csak íráskészség kérdése.) Jobban hasznosítható megoldás lenne, ha az informálisan jelenleg is működő „mentori” rendszer kerülne hivatalos szintre, és szakavatott szakember venne részt az előkészületben lévő pályázatok véleményezésében, minőségbiztosításában, és a Balatoni Közlekedési Szövetség elveinek érvényesítésében.

7.2 A KÖZOP pályázati lehetőségei

A Közlekedés Operatív Program mind az Európai Unió Kohéziós Alapjából, mind pedig a Regionális Fejlesztési Alapból finanszírozódik, de esetünkben csak a Kohéziós Alapnak van szerepe. A KözOPban kohéziós forrásból döntően nagy forgalmú közúti és kötöttpályás infrastruktúra fejlesztések kerülnek finanszírozásra, s a hangsúly a hálózati infrastruktúrán van (tehát utak, sínpályák és tartozékai). Állomási infrastruktúra tekintetében a vasútállomások fejlesztései kerülhetnek támogatásra, úgymint:

- állomásokon belüli pályaépítés, tartozékaival együtt
- peronok, perontetők átépítése
- gyalogos alul és felüljárók építése és lifttel történő akadálymentesítése
- vasútüzemhez tartozó épületek, épületrészek felújítása, korszerűsítése

A KözOP nem pályázati alapon működő operatív program, hanem nagy projekteket, projektcsomagokat támogat egyedileg. Preferenciája nem az állomásépület, hanem a hálózat, tehát a kétvágányúsítási programhoz kötődően lenne érdemes állomási infrastruktúra fejlesztési projekteket definiálni, elsősorban a déli parton (mert a TEN-T hálózat részei és a vasúti törzshálózat élvez preferenciát). Ez a MÁV Zrt. és a fejlesztésben érintett önkormányzatok, illetve az intermodálisan kapcsolódó állomások tulajdonosaként a Volán társaságok együttműködését igényli.

7.3 Magánforrások lehetséges szerepe az állomási infrastruktúra fejlesztésében

A magánszféra bevonása a közösségi közlekedési infrastruktúra fejlesztésében alapvetően kétféleképpen képzelhető el:

- A nagyobb busz- és vasútállomások, különösen, ha településszerkezeti elhelyezkedésük kedvező, és városközponti funkcióval is bírnak, a magánszféra piaci funkcióinak is helyet adhatnak. Az állomások komplex, intermodális jellegű fejlesztése lehetőséget nyújt a magánszféra szolgáltatásainak beintegrálására (üzletek, szórakoztató, szolgáltató egységek, kerékpáros kölcsönzők). A magánszféra hozzájárulása megvalósulhat közvetlen tulajdonrész szerzésben, fejlesztési hozzájárulás biztosításában, vagy pedig a fejlesztés fedezetéül szolgáló hitel törlesztését teheti lehetővé a magánszférától származó bérleti díj bevétel.
- Az állomások, megállóik egyben reklámfelületek is. Budapesten pl. a BKV buszmegállóiban a várótermek kihelyezése és fenntartása az Intermedia Kft. feladata, aki cserében meghatározott reklámfelületekkel bír. A Balaton környezetében is lehet létjogosultsága az ilyen típusú, kölcsönös előnyökön nyugvó megállapodásoknak, habár a fővároshoz képest a Balaton part szezonaritása vélhetően más volumenű piacot és ebből adódóan megtérülést tud biztosítani.

A magántőke bevonását esetenként és rendszerenként piacfelmérés segítségével érdemes a jövőben részletesebben kidolgozni.