

A BALATON NAGYTÉRSÉG KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIÁJA - MEGVALÓSÍTHATÓSÁGI TANULMÁNY -

Készítette:
A Balaton Fejlesztési Tanács megbízásából:
F & B Consulting Bt.

2007. június

Aktualizálta:
Városkutatás Kft.

2009.

TARTALOMJEGYZÉK

Bevezetés.....	6
1. Általános áttekintés	8
1.1. A Balaton nagytérség közlekedésföldrajza	8
1.1.1. Vonali infrastruktúra (vasút és közút)	8
1.1.2. A Balaton Kiemelt Üdülőkörzet településeinek a közlekedési hálózatban elfoglalt szerepe térségi szemmel.....	12
1.1.2.1. Északi térség (Veszprém megye)	12
1.1.2.2. Nyugati térség (Zala megye)	16
1.2. A Balaton településhálózata	22
1.3. Ingázási viszonylatok	26
1.3.1. Módszertan	26
1.3.2. Ingázási viszonyok	28
1.3.2.1. Ingázás munkavégzés céljából	28
1.3.2.2. Diákok ingázása	29
1.3.3. Vonzáskörzetek lehatárolása az ingázásban	30
1.4. A turisztikai piac hatásai a közlekedésre	38
1.4.1. Turisztikai kereslet	39
1.4.1.1. A balatoni turisztikai kereslet elemzése	39
1.4.1.2. A Balaton régió fő küldő-piacai	42
1.4.1.3. Balaton imázsa a hazai lakosság körében.....	46
1.4.2. Turisztikai kínálat	47
1.4.2.1. A balatoni kínálat jelenlegi vonzerői.....	49
1.4.2.2. A turisztikai kínálat fejlesztésének lehetőségei.....	51
1.4.2.3. Közlekedés – megközelíthetőség az utazó szemszögéből turisztikai aspektusban	52
1.4.2.4. Turisztikai szolgáltatások	54
1.4.3. Turisztikai SWOT analízis	57
1.4.4. A turisztikai termékfejlesztés és a közlekedés.....	58
1.4.4.1. A közlekedési hálózat fejlesztésének hatásai a turisztikai termékfejlesztésre	58
1.4.4.2. A közösségi közlekedésnek a turizmusban betöltött sajátos szerepe	61
1.4.4.3. Összefoglalás.....	62
2. A jogszabályi környezet ismertetése	63
2.1. Az Európai Unió vasúti piacsabályozása	63
2.2. A vasúti közlekedésről szóló törvény	64
2.3. Az autóbusszal végzett menetrendszerinti személyszállításról szóló törvény	67
2.4. A közbeszerzési eljárások szabályai a közösségi közlekedés megszervezésében	69
2.5. Önkormányzati társulások.....	71
3. Helyzetelemzés	74
3.1. Vasúti közlekedés	74
3.1.1. A vasúti menetrendi kínálat jellemzői	74
3.1.1.1. Utasáramlatok	74
□ 3.1.1.2. Menetrendi kínálat	74
3.1.1.3. Járművek	76
3.1.1.4. Zsúfoltság.....	78
3.1.1.5. Késések.....	78
3.1.2. A vasúti infrastruktúra állapota	79
3.1.2.1. A vonali infrastruktúra állapota	79

3.1.2.2.	Az állomási infrastruktúra	81
3.1.2.3.	A pályavasúti infrastruktúra kapacitása.....	81
3.1.2.4.	A kiszolgáló infrastruktúra	81
3.2.	Autóbusz-közlekedés	83
3.2.1.	A közúti személyszállítási piac.....	83
3.2.1.1.	Budapesti kapcsolatok	84
3.2.1.2.	Városközi közlekedési kínálat	85
3.2.1.3.	Kistelepülések ellátása	85
3.2.2.	Közforgalmú közlekedés jellemzői az egyes Balaton menti városokban	87
3.2.2.1.	Balatonfüred.....	87
3.2.2.2.	Fonyód	88
3.2.2.3.	Keszthely.....	88
3.2.2.4.	Siófok	88
3.2.2.5.	Tapolca.....	89
3.2.3.	A helyközi buszközlekedés általános jellemzése	89
3.3.	A közlekedési ágazatok közötti kapcsolatok.....	92
4.	Fejlesztési stratégia.....	93
4.1.	A Balaton közlekedésének SWOT analízise.....	95
4.2.	Kapcsolat a Nemzeti Stratégiai Referencia Keret Operatív Programjaival ...	96
4.2.1.	Közlekedés OP (KÖZOP)	96
4.2.2.	Nyugat-Dunántúli OP (NYDOP)	97
4.2.3.	Közép-Dunántúli OP (KDOP)	97
4.2.4.	Dél-Dunántúli OP (DDOP)	97
5.	A Balatoni Közlekedési Szövetség.....	99
5.1.	Közlekedési szövetség fogalma, szereplői	99
5.2.	Közlekedési szövetségi társaság feladatai	99
5.3.	Jogszabályi környezet szükséges változásai	101
5.4.	Nemzetközi példák.....	103
5.4.1.	Svájci Országos Tarifaközösség.....	104
5.4.2.	Közös bérlet a Genfi-tó (Genferseegebiet) régióban.....	104
5.4.3.	Tarifaszövetség Interlaken környékén (Berni Oberland)	105
5.4.4.	Közlekedési szövetség Zürich környékén (Zürcher Verkehrsverbund)	110
5.4.5.	Stuttgart és környéke Közlekedési Tarifaközösség (Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart, VVS) rövid bemutatása	115
5.5.	Tulajdonviszonyok, ellátási felelősség	118
5.5.1.	A központi közigazgatás decentralizálása: regionális közlekedésszervezők létesítése.....	119
5.5.2.	Közlekedési szövetségi társaság tulajdonosi szerkezete	119
5.5.3.	Közlekedési szövetség társasági formája.....	120
5.5.4.	A Szövetségi társaság szervezeti felépítése	122
5.6.	Közszolgáltatások szervezése és menetrendi összehangolása	124
5.7.	Tarifapolitika, elszámoló rendszer	126
5.8.	Javaslat a Balatoni Regionális Közlekedési Szövetség elszámoló rendszerére	130
5.8.1.	Díjképzés, bevétel és költség elszámolás.....	130
5.8.2.	Elektronikus jegyrendszerek közép és hosszú távú modelljei	132
6.	Vízi és légi közlekedés.....	136
6.1.	Vízi közlekedés.....	136
6.2.	Légi közlekedés	138
7.	A vasúti infrastruktúra fejlesztése és költségei.....	139
7.1.	Menetrendi- és pályafejlesztések.....	139

7.1.1. A jelenlegi pályahálózaton megvalósítható fejlesztések.....	140
7.1.1.1. Klasszikus menetrendi struktúra.....	140
7.1.1.2. Zónázó-osztódó menetrendi struktúra.....	143
7.1.2 Pályahálózat fejlesztései.....	145
7.1.2.1. A Balaton körüljárhatósága.....	145
7.1.2.2. Félórás követés bevezetése az északi parton.....	146
7.1.2.3. Félórás személyvonati követés bevezetése a déli parton.....	147
7.1.2.4. A félórás személyvonati közlekedés fenntarthatósága.....	147
7.1.2.5. Az északi part vasúti kapcsolatának fejlesztése.....	147
7.1.2.6. A Sármelléki repülőtér vasúti kapcsolatai.....	148
7.1.3. A 29-es vasútvonal alternatív üzemeltetése HÉV üzemmódban.....	149
7.1.4. Új vasúti megállóhelyek létesítése.....	149
7.1.5. Kiemelten nagy forgalmú közút-vasút szintbeli kereszteződések kiváltása.....	150
7.1.6. A vasúti zajforrások csökkentésének lehetőségei.....	151
7.1.7. Térségi vasúttársasági modell.....	151
7.2. Járműpark.....	153
7.3. A Veszprém–Balatonalmádi kötőtpályás kapcsolat visszaállításának elvi vizsgálata.....	154
7.3.1. Előzmények.....	154
7.3.2. A projektterv indokoltsága.....	154
7.3.2.1. Forgalmi indokoltság vizsgálata.....	155
7.3.2.2. Településszerkezeti indokoltság vizsgálata.....	155
7.3.2.3. Turisztikai indokoltság vizsgálata.....	156
7.3.3. A vonal helye a BKÜ közlekedési rendszerének jövőjében, kapcsolata a Balatonon létrehozandó közlekedési szövetséggel.....	156
7.3.4. Előzetes elvárások az üzemeltetéssel szemben.....	157
7.3.5. A tervezett vonal, mint jövőbeni közlekedési kapcsolat Veszprém városának a balatoni térségbe történő integrálására.....	157
7.3.5.1 Vonalvezetés.....	157
7.3.5.2. Kitérők, üzemmenet, járművek.....	158
7.3.6. A vonal létesítésének előzetes költségbecslése.....	158
7.3.6.1. Pálya.....	159
7.3.6.2. Esetleges áramellátás Veszprémben.....	159
7.3.7. További feladatok a projekt előkészítésével kapcsolatban.....	160
7.4. A Keszthely–Hévíz villamosvonal létesítésének vizsgálata.....	162
7.4.1. Előzmények.....	162
7.4.2. A projekt indokoltsága.....	162
7.4.2.1. Forgalmi indokoltság vizsgálata.....	163
7.4.2.2. Településszerkezeti indokoltság vizsgálata.....	164
7.4.2.3. Turisztikai indokoltság vizsgálata.....	164
7.4.3. A vonal helye a BKÜ közlekedési rendszerében, kapcsolata a Balatonon létrehozandó közlekedési szövetséggel.....	165
7.4.4. A villamosvonal gazdasági-jogi környezetének vizsgálata.....	166
7.4.4. Üzemeltetési elvárások.....	167
7.4.4.1. A villamosvonal vonzerőként való megjelenésének elemei.....	168
7.4.5. A villamosvonalat működtető társaság.....	169
7.4.5.1. A társaság alrendszerei:.....	169
7.4.5.2. Szervezeti felépítés és marketing.....	169
7.4.6. A villamosvonal, mint komplex feladatot ellátó közlekedési kapcsolat.....	170
7.4.6.1. Vonalvezetési alternatívák.....	170

7.4.6.2. Az alternatívák elemzése	171
7.4.6.3. Nyomtáv alternatívák.....	172
7.4.6.4. Kitérők, kocsiszín helye, üzemmenet.....	173
7.4.6.5. Járművek	174
7.4.7. A vonal létesítésének költség-számítása.....	174
7.4.7.1. Pálya	174
7.4.7.2. Áramellátás.....	175
7.4.7.3. Egyéb beruházási elemek.....	176
7.4.8. Hálózatfejlesztési lehetőségek.....	176
7.4.9. Időbeli ütemezés, kapcsolódás az operatív programokhoz	176
7.4.10. Céldinamikák	177
7.4.11. A döntési javaslat indoklása	178
7.5. A Balatonfenyvesi Gazdasági Vasút helyzete.....	180
7.5.1. A vasút története	180
7.5.2. Kezdeményezések a kisvasút megmentésére	181
7.5.3. A Balatonfenyvesi Gazdasági Vasút jelenlegi forgalma és műszaki adatai.....	182
7.5.4. A Nagy-berek és ezen belül a Balatonfenyvesi Gazdasági Vasút komplex turisztikai fejlesztésének hatásvizsgálata	183
7.5.4.1. Idegenforgalmi fejlesztések, költségei és hatásai.....	183
7.5.4.2. Műszaki fejlesztések, költségei és hatásai	187
7.5.4.3. Üzemeltetési és a humánerőforrás-fejlesztések, költségei és hatásai	191
8. Az autóbusz közlekedés fejlesztése és költségei.....	194
8.1. Új szemlélet, új viszonylatrendszer	194
8.1.1. Sugár- és harántirányok.....	194
8.1.2. Az autóbusz-hálózat új szerepe	195
8.1.3. Az új hálózat.....	196
8.1.4. A Művészetek Völgye rendezvény kiszolgálása	198
8.2. Az iránytaxi rendszer kiépítése	200
8.3. Buszpályaudvarok.....	202
9. Pénzügyi költség-haszon elemzés	205
9.1. Általános mutatók – a Balaton térség turisztikai forgalmának változása.....	208
9.2. A közlekedési szövetség hatása a közösségi közlekedés jövedelmezőségére.....	209
9.3. A vasúti szolgáltatás bevételei	211
9.3.1. Személyszállítási bevétel.....	211
9.3.2. Árufuvarozási bevétel.....	211
9.4. A vasúti infrastruktúra fejlesztésének hatása a költségekre.....	213
9.5. Vasúti integrált ütemes menetrend kialakításának költségei.....	214
9.6. A vasúti járműpark fejlesztése	216
9.7. Integrált vasúttársaság menedzsment költsége	217
9.8. Autóbusz-hálózat átszervezése	218
9.9. Iránytaxi.....	221
9.10. A Balatonfenyvesi Gazdasági Vasút	223
9.11. Keszthely-Hévíz villamos	224
9.12. Veszprém-Balatonalmádi vasút.....	225
9.13. A költség-haszon elemzés számítás eredménye	226
10. Szükséges beruházások összesítése	229
Összefoglalás	231
Felhasznált Irodalom és dokumentumjegyzék.....	234

Bevezetés

Jelen tanulmány a 2006. májusában készített Előzetes Megvalósíthatósági Tanulmány eredményeiből indul ki. Célja a Balaton nagytérség közlekedési rendszer fejlesztésének projekt szintű megalapozása, valamint a közlekedési ágak közötti kooperációt megteremtő regionális közlekedési szövetség koncepciójának kidolgozása.

A korábbi anyag leszögezte: A Balaton közlekedési rendszere alapvetően egy nagyon speciális nagytérségi rendszer, amelynek sok eleme azonosnak tekinthető a Magyarországon másutt nem jellemző, de külföldi példákból ismert többközpontú elővárosi közlekedési rendszerek jellegzetességeivel. Ezek a jellegzetességek jelenleg embrionális állapotban találhatók meg a térségben. A turizmus fejlődését jelentősen gátolja a közlekedési rendszerek gyenge kiépítettsége, működésük összehangolatlansága.

Megismételjük a tanulmány alapjául szolgáló legfontosabb megállapításokat:

A Balaton közlekedési rendszere ma a személygépkocsira épül, ami akadályozza a turizmus fejlődését, mert:

- A személygépkocsival bármilyen okból nem rendelkező, vagy azt használni nem akaró turisták – ide értve a repülőgéppel érkezőket is - nehezen tudnak a tó mentén közlekedni, kevesebb turistacélpontot tudnak elérni, így kevesebbet is költenek
- Az autók tömeges jelenléte jelentősen rontja a pihenőövezet vonzerejét
- Főidényben a torlódások és a parkolóhelyek hiánya miatt nehézkes a mozgás a tó körül
- A háttértelepülések turizmusba történő integrálása korlátozott
- Az autós turista önmagában mobil, ha valamivel nem elégedett, pl. rossz az idő, könnyebben továbbáll, rontva a Balaton lényegét jelentő turisztikai ipar gazdaságosságát.

A Balaton régió közlekedési problémáinak kezelésére a közösségi közlekedés összehangolt fejlesztési stratégiájára alapozott és következetesen végrehajtott projekt-sorozat felel meg. A közlekedés-stratégiai koncepció kidolgozása a tó térségének általános gazdaságfejlesztési és azon belül kiemelten a turizmus-fejlesztési lehetőségeit figyelembe véve, már a jelen tanulmány előkészítésének szakaszában, a munkához szükséges komplex térségfejlesztési szemlélettel gyakorlatilag megtörténtnek tekinthető.

Ennek megfelelően az alább ismertetésre kerülő fejezetekben a fő célunk a térség motorját, a turizmust szolgáló közlekedési infrastruktúra és szolgáltatási rendszer megteremtésének forgatókönyvét megadni és a döntések előkészítéséhez a várható pozitív hatásokat érvekkel, számításokkal és tényekkel alátámasztani. A megfelelően kialakított infrastruktúra a térség lakosságának munkavállalási mobilitását is jelentősen növelheti.

A munka során a részletes helyzetfeltárástól kiindulva a térségi integrált vasúttársaságot, a Déli Vasutat mint ún. „hard” elemet, valamint a Balatoni Regionális Közlekedési Szövetséget, mint „soft” elemet ötvözve olyan jövőképet mutatunk be és töltünk meg szakmai tartalommal, amely képes a Balaton gazdaságának és turizmusának a fenntartható fejlődését hosszabb távon is megalapozni és kiszolgálni. Ehhez mutatjuk be az alábbiakban a szükséges lépéseket, a fontosabb állomásokat a szó átvitt és – mint majd látni fogjuk – a legszorosabb értelmében is, felvázolva lehetséges alternatívákat és állást foglalva az általunk reálisan vállalható megoldások mellett.



A Déli Vasút plakátja az 1920-as évekből. Ma a szolgáltatók szinte egyik ajánlatot sem tudják teljesíteni.

1. Általános áttekintés

1.1. A Balaton nagytérség közlekedésföldrajza

A Balaton, mint Közép-Európa legnagyobb tava; vagy mint a „Magyar tenger” a köznapí gondolkodásban is sokféle olvasattal rendelkezik; hasonlóan, mint a közlekedésföldrajzi szemszögből történő megközelítés.

Mint a tavak többsége, a Balaton is természeti akadályt képez Magyarország közlekedési terében. A tavon keresztül nem vezet folytatólagos vasúti és közúti pálya, hanem csak a komp- és a személyhajó közlekedés az a mód, aminek segítségével ezen kelet-nyugati irányú akadályon észak-dél irányban át lehet kelni. Ennél fogva mind a vasút-, és mind a közúthálózat körbeöleli a tavat annak partja mentén, s egyes kitüntetett csomópontokból ágaznak az északi parton északra, a déli parton délre a további hálózati elemek, amelyre a nem közvetlen part menti települések felfűződnek (1. térkép)

A közúti és a vasúti hálózat sűrűsége, egymáshoz viszonyított helyzete igencsak különbözik egymástól az északi, a nyugati és a déli parton. Úgy véljük, hogy a közlekedési hálózat klasszikus ágazati jellegű (rövid) ismertetése mellett szükséges a Balaton Kiemelt Üdülőkörzet (BKÜ, de a továbbiakban az Üdülőkörzet) közlekedési hálózatainak térségi szemléletű elemzése is, azaz a közlekedési hálózatokat megfelelő módon elhelyezzük a települési és az üdülőövezetei térben.

A közlekedési hálózati elemzésben a főbb hangsúlyt a térségi szemléletű elemzésre fektetjük, mindamelllett ezen elemzés megalapozásához elengedhetetlen egy ágazati infrastrukturális bemutatás, amelyet röviden ismertetünk. Az Üdülőkörzet közlekedési hálózatának térségi elemzését jelen esetben nem kistérségi szinten végezzük el, hanem az Üdülőkörzetet három nagyobb egységre tagoljuk, ezáltal az egyes térségek közlekedési sajátosságai sokkal jobban kidomborodnak, mintha az előbbi felosztási mód szerint jártunk volna el. (Ráadásul a kistérségi szemléletű elemzéssel esetünkben azért is lenne probléma, mivel az Üdülőkörzet határai az esetek többségében nem esnek egybe a statisztikai kistérségek határaival, ennél fogva az elemzés torz eredményeket adna.)

A közlekedési témájú térségi elemzések alkalmával a felosztás egyik sarkalatos pontja a lehatárolás módja. Esetünkben célszerű a térségeket a főközlekedési utak mentén tagolni, amelyre szerencsére a térség alkalmas, azaz egymástól jól elkülönülő egységeket kapunk. Tehát az Üdülőkörzetet három különböző egységre bontjuk: az északi terület Balatonfűzfőtől a 84-es számú főközlekedési útig terjed, a nyugati rész a 84-es főúttól a 68-as főútig, míg a déli terület a 68-as úttól Balatonfűzfőig tart. Azonban a területi szintű elemzés előtt röviden ismertetjük a teljes Üdülőkörzet közlekedésföldrajzi helyzetét.

1.1.1. Vonali infrastruktúra (vasút és közút)

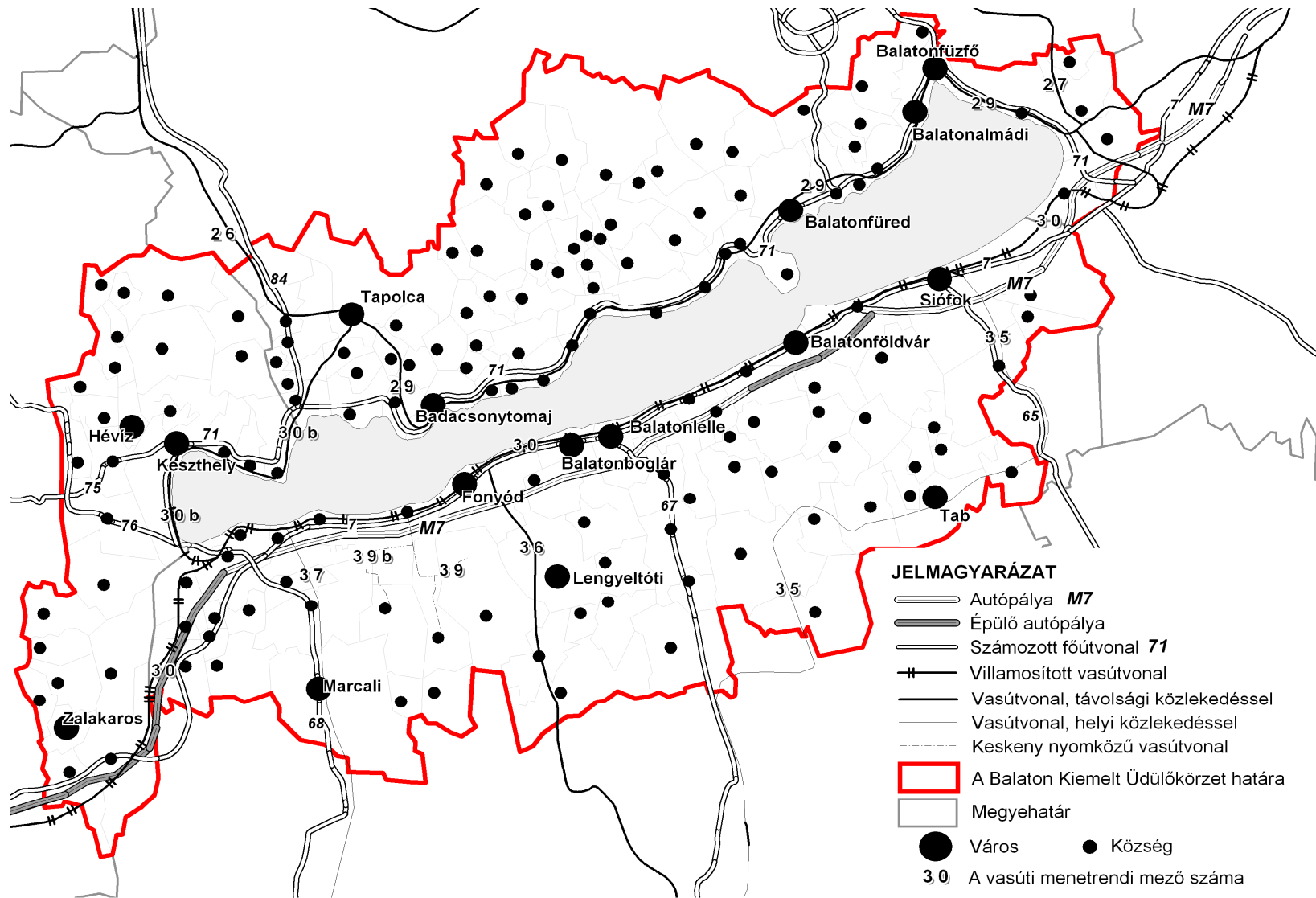
A vasúti közlekedési hálózatban három vasúti fővonali érinti az Üdülőkörzetet. Az északi parton a (Budapest) – Székesfehérvár – Tapolca vonal (29-es menetrendi szám); valamint a Tapolca – Keszthely – Balatonszentgyörgy vonal (26a-30b). A déli parton pedig a (Budapest) – Siófok – Balatonszentgyörgy – Nagykanizsa vasútvonal, (30-as a menetrendi szám). A vasúti hálózat kitüntetett csomópontjaként tartják számon Balatonszentgyörgyöt és Tapolcát. Utasforgalmi szempontokból azonban Keszthely a

legfontosabb (évi 220 ezer utassal), továbbá Fonyód, Siófok, Balatonfüred azok az állomások, ahol jelentős utasforgalom zajlik, főleg nyáron, akkor is kifejezetten a strandolásra alkalmas időben.

Ezen említett csomópontokból ágaznak ki az Üdülőkörzet térségét elhagyó vasúti fő- és mellékvonalak. A déli parton Balatonszentgyörgynél kiágazva Nagykanizsa irányába folytatódik a 30-as vasúti fővonal, Balatonkeresztúrnál Somogyszob irányába a 37-es mellékvonal, Fonyódról a 36-os, Siófokról pedig a 35-ös mellékvonal, mindkettő Kaposvár irányába. Azaz a déli térségben egy vasúti fővonal és három mellékvonal szeli keresztül az Üdülőkörzetet.

Az északi parton jelenleg már csak egy kiágazó vasútvonallal találkozhatunk, amely Tapolcát köti össze Celldömölkkel, valamint Szombathellyel. Az északi parton a 60-as években még további két vasútvonalon közlekedtek rendszeresen a szerelvények. Egyik az Alsóörs – Veszprém vasútvonal volt (11-es), amelyen 1972-ben szűnt meg a forgalom, a másik pedig az 1975-ig üzemelő Balatonszentgyörgy-Zalaszentgrót (24-es) mellékvonal. Utóbbi maradványa volt a 2007-től szünetelő Zalaszentgrót – Zalabér-Batyk szárnyvonal, valamint a Sármellékre vezető iparvágány.)

A felsoroltakon kívül még egy vasútvonal érinti az Üdülőkörzetet, ez pedig a Csajág – Lepsény – Hajmáskér vonal, amelyen 2007. március 4-én üzemkezdettől szintén megszűnt a személyszállítás, a forgalmat autóbuszok látják el, a vasútvonallal nagyjából megegyező útvonalon.



Nem szabad megfeledkeznünk Székesfehérvárról sem, amely ugyan nem az Üdülőkörzet része, de fontos elosztó szerepet tölt be a Balaton felől érkező, s a fővárosba tartó vonatok életében.

Az Üdülőkörzet legfontosabb közútja az M7-es autópálya, amely a déli part menti 7-es főközlekedési úttól néhány kilométerrel délebbre halad. Az M7-es autópálya Zamárdiig történő kiépítése már 1976-ban megtörtént, de csak félautópályaként. Valódi 2x2 sávós autópálya csak 20 évvel később, 2002-ben lett. Ettől kezdve rendszeressé váltak a már több éve épülő újabb- és újabb autópálya-szakaszok átadásai. Először az autópálya nem Üdülőkörzeti részét adták át a forgalomnak (Becsehely – Letenye között 2004-ben), majd 2005-ben a Balatonszárszó - Ordacsehi közötti, akkor még különálló pályát; s ezt követően 2006 tavaszán az Ordacsehit Balatonkeresztúrral összekötő szakasz is elkészült.

Az M7-es autópálya vonalvezetésével kapcsolatban a tervezés időszakában számtalan probléma és aggály merült fel. Ezek közül a leginkább figyelemreméltó, az a valós problémán alapuló, területfejlesztési szempontokat is figyelembe vevő megfontolás volt, miszerint az autópályát nem kvázi közvetlenül a Balaton partja mentén kellene vezetni, hanem „Somogyország” belsejében. Ezzel a lépéssel lehetőség lett volna a belső perifériaként számon tartott Belső- és Külső-Somogy térségét dinamizálni és a gazdasági élet országos vérkeringésébe bekapcsolni. Ehhez persze hozzá kell tenni, hogy egy autópálya csak ott tud valós fejlődést elindítani, ahol van mit fejleszteni; lásd az M3-as Füzesabony – Polgár közötti szakaszát, amely térségen csak „átsuhan” az autópálya, mivel az nem tudja kellő mértékben kihasználni az általa nyújtott előnyöket.

2007 elején az autópálya Üdülőkörzet területére eső részének már csak egy hosszabb és egy rövid szakasza hiányzik. A rövidebb, de annál fontosabb szakasz Zamárdi – Balatonszárszó közötti útpálya, ill. az ahhoz tartozó köröshegyi viadukt, amely 1740 méterével Közép-Európa leghosszabb hídja lesz. Ezt a részt 2007 nyarán adják át a forgalomnak, s innentől kezdve Budapesttől egészen Balatonkeresztúrig autópályán közlekedhetünk. Az M7-es további, – az Üdülőkörzetet részben érintő – Balatonkeresztúr – Nagykanizsa közötti szakaszának átadása előzetes tervek szerint 2008 őszére várható.

Az ún. „M8” terv részeként 2007-ben elkészül az út Balatonakarattya-Balatonfűzfő közötti szakasza, egyelőre 2x1 sávós normál közútként, a 71-es út elkerülő szakaszaként. A továbbépítése az M7-es autópályán kiépítendő új csomópont felé a következő években várható, ezzel teljessé válhat a Balatonakarattyát, Balatonkenesét és Balatonfűzfő egy részét tehermentesítő funkciója. A továbbépítés Veszprém felé szintén tervezett, ám egyelőre nincs rá forrás. *(lásd a DVD mellékletben a Közút mappában)*

Az Üdülőkörzet közúti közlekedésében az M7-es autópályán kívül a part menti főközlekedési utak is részt vesznek. A régi 7-es út közvetlenül a Balaton partján a vasúttal párhuzamosan fut; amely ahogy épül az autópálya, annál inkább – szerencsére – veszít a jelentőségéből. A kamionforgalom immáron nem az egymásba érő, nyáron turistáktól túlszűfolt településeken fog keresztülmenni, hanem várhatóan az autópályán fog haladni. Ez az M7-es egyik jótékony hatása.

A Balatont körülvevő előbb említett utak a sugaras irányú közlekedési igényeknek tesznek eleget; az utazók többsége ezen irányokban közlekedik. A régiók közötti kapcsolatban viszont az átlós, régiók közötti közlekedési irányoknak is fontos szerepük van. A transzverzális közlekedési irányok közül a Sopron – Sümeg – Balatonederics irányú 84-es út bonyolítja le a legnagyobb forgalmat.

1.1.2. A Balaton Kiemelt Üdülőkörzet településeinek a közlekedési hálózatban elfoglalt szerepe térségi szemmel

1.1.2.1. Északi térség (Veszprém megye)

Az Üdülőkörzet északi térségét Veszprém megye jelenti, ahol 72 település található. A térségben lévő vasúti fővonal az Alsóörs-Balatonudvari közötti, valamint a szigligeti partszakaszt kivéve a Balaton mentén illetve a part menti településeken halad keresztül, szintúgy, mint a legfontosabb part menti főútvonal, a másodrendű 71-es számú főút. A 71-es számú főút a települések belterületén sok esetben kifejezetten közvetlenül a vasútvonal mellett vezet, a települések között jobbra a közút eltávolodik a vasúttól, de még látótávolságon belül van (A későbbiekben a visszatérünk ezen kapcsolat említésének okára). Az északi parton egyedül a Badacsonytördemic – Balatonederics közötti útszakasz az, amely nem fut párhuzamosan a vasútvonallal.

A térség további fontos útjai között említhető a Veszprémet Csopakkal összekötő 73-as főút, valamint a Bakony aljában húzódó Veszprém – Nagyvázsony – Tapolca útvonal, amely ugyan nem főútvonal státuszú, de komoly forgalmat bonyolít le.

Magának a térség közúthálózatának egyik hátránya az, hogy a Csopak-Veszprém közötti úton kívül nem találunk a Balatonra merőleges főutat, így az ezirányú forgalom a szűk keresztmetszetű másod- és harmadrendű, sok esetben kacskaringós utakon bonyolódik le. A Káli-medence védett természeti-kulturális értékei miatt a térség délkeleti részében ilyen út létesítése nem is szükségeltetik, annál inkább megfontolandó a Balatonakali – Mencshely – Nagyvázsony közötti szakasz felújítása, már csak a nyaranta megrendezésre kerülő Művészetek Völgye kulturális fesztivál végett, természetesen a Balaton Nemzeti Park irányutatásainak figyelembevételével. A térség aprófalvait összekötő úthálózat sűrűsége kielégítő, a hosszú bekötőúttal rendelkező zsákfalvak (Balatonhenye, Monoszló) száma elenyésző. (Persze kérdéses, hogy ezek milyen minőségűek illetve tömegközlekedési eszközzel mennyire vehetők igénybe.)

A part menti települések közösségi közlekedésében az autóbuszon kívül a vasút is részesül (a belső területeken a vasút nem), sőt jó néhány esetben – főleg idényszerűen, nyáron – sokkal fontosabb szereppel bír. A távolsági vasúti közlekedésben a gyorsvonatokat és az InterCityket, a helyi közlekedésben főként a személyvonatokat használják. A menetrendi adatokat vizsgálva megállapíthatjuk, hogy a Balaton északi térségének Budapesttel való autóbuszos kapcsolata igen szerény, de a vasúti kapcsolat sem sokkal sűrűbb. Mindazonáltal a fővárosból érkezők döntően a vasutat használják, holott az sokkal hosszabb idő alatt éri el a térséget (lásd 1. táblázat).

Télen mindössze egy gyorsvonat és 2 IC vonatkár közlekedik a fővárosból az északi parton, ezeken felül még 4 zónázó gyorsvonat-pár, amelyek Székesfehérvár és Tapolca között mindenhol megállnak; azaz összességében 7 vonatkár közlekedik a téli menetrendi időszakban az északi parton. Nyáron a téli kínálaton felül 4 további gyorsvonat-pár közlekedik (Kettő Tapolca helyett csak Balatonfüredig), azaz összesen 11. A helyi igényeket kielégítő vonatok döntően Székesfehérvár (Csajág) és Tapolca között ingáznak (télen napi 6, nyáron 8 vonatkár).

A közúti tömegközlekedési hálózatáról azonban nem minden esetben mondható el, hogy a meglévő közúthálózatot követi. Helyi sajátosságok miatt külön kell elemeznünk a part menti és a belső területek tömegközlekedési hálózatát, holott ezek között szerves kapcsolat kell, hogy legyen, azonban ez nem teljes körűen valósul meg.

Az északi partot érintő autóbusz-vonalakat (a déli térséghez hasonlóan) négy csoportba sorolhatjuk: 1) Átmenő forgalmú távolsági vonalak 2) Köztes Balaton parti városba tartó távolsági vonalak, 3) Lokális (helyközi) vonalak, 4) Helyi vonalak. Az első és második kategóriába tartozó vonalakat még aszerint is megkülönböztethetjük, hogy Budapesti végponttal rendelkeznek vagy sem.

Az átmenő forgalmú vonalak az északi parton alacsony számban vannak jelen. A teljes partszakaszt naponta 5 járatpár érinti, amely járatok nyugati végpontjai: Keszthely, Hévíz, Tapolca és Zalaegerszeg, a keletiek pedig Tatabánya, Várpalota és Budapest. További 8 olyan járatpár érinti az északi part nagyobb részét, amelyek Keszthelyről/Hévízről indulva Csopaknál Veszprém felé veszik irányukat (és Győrbe, Budapestre vagy Székesfehérvárra tartanak). Ezen autóbuszok a távolsági forgalom mellett helyközi (sőt egyes lassú járatok akár helyi) igényeket is kiszolgálhatnak, azonban távolsági jellegüknél fogva kérdéses hogy olyan időpontokban érkeznek-e a kisebb part menti városokba, amikor erre valós igény van.

Az említett járatokon kívül néhány, kifejezetten pénteken és a hét első iskolai előadási napját megelőző napon közlekedő távolsági járat is érinti a Balaton partját, azonban ezek igen kései órákban, expressz-jelleggel közlekednek; emiatt a helyközi forgalomban jóformán nem vesznek részt. A köztes Balaton parti városok közül leginkább Balatonfüredre járnak autóbuszok (pl. Budapest-Balatonfüred, naponta kétszer).

A part menti helyközi vonalakon naponta átlagosan 12-15 járatpár közlekedik, Zánka és Badacsonytomaj között kevesebb, mivel az egy ún. árnyék-szakasz, amely a nagyobb tömegközlekedési csomópontoktól távol esik.

Az északi-üdülőkörzet belső hálózata javarészt Veszprém, kisebb részt Tapolca központú, azaz láthatjuk, hogy nincs egy olyan fontosabb település, amelyik a térség középpontjában helyezkedne el. (Ráadásul Veszprém nem is tartozik az Üdülőkörzethez.) Rajtuk kívül kisebb központként funkcionál egy sor egymáshoz közeli Balaton parti település, mint Balatonfűzfő, Balatonalmádi, Balatonfüred, valamint jóval távolabb Zánka is.

A terület tömegközlekedési eszközökkel legsűrűbben érintett része a Veszprém – Balatonfűzfő – Balatonfüred városok által közrefogott tér. Ezen belül is a Veszprém – Balatonalmádi viszonylat forgalma a legnagyobb, munkanapokon 80 autóbusz-járatpár közlekedik a vonalon, óránként akár 8 indulást is megfigyelhetünk. A Veszprém-Balatonalmádi és Veszprém-Balatonfüred közötti vonalak forgalma is figyelemre méltó, melyek egyenként munkanapi 65 járatpárral bírnak. (Hétvégeken a kapacitás 2/3-da a hétköznapiak).

A Balaton keleti partját – ami ugyancsak Veszprém megye területe – érinti a legtöbb távolsági viszonylat. Ezen járatok döntő többsége Veszprém vagy Várpalota célirányú, de megtalálhatjuk közöttük a Győr-Kaposvár vagy a Pápa-Szeged vonalat is. (A keleti part menti térségben a Balatonfűzfő – Balatonkenese közötti rövid szakaszon napi 44 pár autóbusz közlekedik, aminek több mint a fele távolsági járat (pl: Veszprém – Baja, Bükfürdő – Szeged stb.), azaz a Balaton parti térségek közül itt halad át a legtöbb távolsági vonal.

A part menti nagyobb településeknek a parti forgalomban való részvételén kívül más funkciójuk is van; Balatonfüred a Balaton-felvidéki járatok elosztó végpontja, Zánkáról és Révfülöpről pedig a Káli-medence falvait felfűző autóbuszok indulnak.

A parti tömegközlekedéssel párhuzamosan, a Tapolca – Veszprém közötti másodrendű közúton is komoly közforgalmú közlekedés zajlik. Ezen bakonyaljai

összekötő út közepén helyezkedik el Nagyvázsony, amely magában hordozza a potenciális központi szerep lehetőségét. A Veszprém-Tapolca közötti szakaszon munkanapokon 27, a Nagyvázsony-Tapolca közötti szakaszon pedig 35 járatpár közlekedik. Nagyvázsonytól északra, még az Üdülőkörzethez tartozó települések (pl. Öcs) már Ajka vonzáskörzetéhez tartoznak.

Helyi közlekedési üzem Balatonfüreden működik, ahol is a csatolt településrészekre óránként, azokon kívül rendszertelenül járnak az autóbuszok. A járatok egyáltalán nem igazodnak a személyvonatok indulásához, több olyan példa is előfordul, hogy a vonat érkezése, illetve indulása között nem érkezik, illetve nem indul autóbusz a vasútállomástól. A rövid üzemidő nem teszi lehetővé a késő esti vonatokkal érkezők hazaszállítását. A járatok menetrendje nem igazodik a térség szezonális terheléséhez, télen és nyáron változatlan. Célszerű lenne a helyi és a helyközi üzem módokat összehangolni és a vonatok érkezéséhez igazítani.

Az Üdülőkörzet északi térségének tömegközlekedési helyzete korántsem problémamentes. Egyrészt a vasúti és a közúti közösségi közlekedés járműveinek indulásai nincsenek összehangolva, másrészt – ami véleményünk szerint sokkal kardinálisabb probléma – nem megfelelőek a belső területek (Balaton-felvidék, Káli-medence) településeinek vasúttal való tömegközlekedési kapcsolatai, vagy egyáltalán nem is léteznek. Ezen esetekben nem kell ahhoz feltétlenül horribilis összegeket kiadni, hogy a problémát megoldjuk, hanem egyszerű forgalomszervezési eljárásokkal a kívánt helyzet elérhető.

A kutatás során elsőként megvizsgáltuk az északi parton a jelenlegi vasút-autóbusz kapcsolatokat, nevezetesen a vasútvonalon (vagy a névadó településhez közelében) elhelyezkedő megállók és vasútállomások közül kiválogattuk azokat, ahonnan kifejezetten a belső térségek irányába indulnak autóbuszvonalak. Ezek Balatonfüred, Zánka-Köveskál, Révfülöp és Badacsonytördemic-Szigliget. Azt vizsgáltuk, hogy jelenleg az autóbusz-vonat csatlakozások mennyire megoldottak.

Balatonfüredről munkanapokon 18 járat indul a város szűken vett balaton-felvidéki vonzáskörzetébe. Ezek közül 10 Pécselyen keresztül Dörgicsébe, a többi Tótvázsonyba, Vöröstóra, Veszprémbe megy. (A Nagyvázsonyhoz közeli települések már Veszprémmel állnak szorosabb kapcsolatban, mint Balatonfüreddel)

Balatonfüredtől egészen Balatonakaliig a belső területek falvai és a parton elhelyezkedő települések között nincs tömegközlekedési kapcsolat, holott lenne rá mód és igény. Teljesen hiányzik az összeköttetés Aszófő és Pécsely között. Balatonakali és az elvileg közös állomás másik nevét adó Dörgicse település között napi 1 hajnali járatpár jelenti a kapcsolatot Hasonló a helyzet a hétvégi 2 járatpár esetében is; vagy olyan időben érnek a megállóhelyre, amikor nincs vonat, vagy ugyancsak pár perccel múlik a sikeres csatlakozás.

Zánkáról egyrészt a Balaton-felvidék nyugati települései, másrészt a Káli-medence megbúvó falvai érhetők el. A Tagyon – Óbudavár – Nagyvázsony útvonalon napi 7, a Köveskál – Tapolca útvonalon pedig napi 6 járatpár közlekedik. A vasúthoz való csatlakozásuk már sokkal jobb, mint az előző esetben. Általánosságban elmondható, hogy az autóbuszok csatlakoznak a reggeli vonatokhoz (mindkét irányba), napközben esetleges, azaz vagy 20 perccel a vonat indulása után érkeznek, vagy 30 perccel az érkezése előtt, este, pedig a fővárosba tartó vonathoz mindkét vonalról van csatlakozás. Általában az érkező vonathoz jobb a ráhordás minősége, ami a köveskáli irányban és nyári időszakban aránylag elfogadható, ami mutatja azt, hogy van igény a csatlakozásra, s ezért is szükséges ezen hangolások elvégzése.

Révfülöpről ugyancsak a Káli-medence falvai érhetők el, napi 16 járat teremt kapcsolatot Kővágóörsrel, Szentbékállával és rajtuk keresztül Tapolcával is. A ráhordási viszonyok nyáron sokkal jobbak, mint télen, amikor is több esetben pár percen múlik a csatlakozás. A reggeli, és néhány napközben vonathoz is aránylag megfelelő (a vonat indulásától/érkezésétől számítva kevesebb, mint 30 perc ráhagyás van), az esti vonatokhoz való hangolást viszont mindenféleképpen meg kell oldani.

Badacsonytördemic-Szigliget vasútállomás esetében azt figyeltük, hogy a névadótag Szigliget és vasútállomása között milyen az autóbusszos ráhordás minősége. Megállapítottuk, hogy a munkanapi 10 járat közül mindössze 2 kapcsolódik a vonatokhoz, azaz a vasút-autóbusz csatlakozás nem számottevő.

A part menti térség tömegközlekedési hálózatát egy másik szempont szerint is értékeltük, nevezetesen összehasonlítottuk a vasúttal és az autóbusszal történő eljutási időket a táblázatban szereplő relációkban. Megállapítható, hogy a főváros irányából a vonatok sűrűbben közlekednek a Balaton északi részére, mint a buszok; azonban a vonatok menetideje jóval hosszabb, mint a buszoké. Ez az anomália főleg amiatt áll elő, hogy ugyan az autóbuszoknak sokkal nagyobb az esélyük, hogy a fővárosból kivezető utak egyikén dugóba kerüljenek, mégis az autópályán való – a vonathoz képest – gyors haladásuk végett gyorsabban érnek el a térségbe.

Kifejezetten part menti viszonylatban, azonban szinte nincs különbség a vonat és a busz menetideje között, azaz a közlekedési infrastruktúra minősége hasonló.

Egy minta reláció alapján (Badacsonytomaj-Balatonfüred) megvizsgáltuk, hogy a buszok és a vonatok indulásai milyen mértékben vannak összehangolva. Látható, hogy a reggeli és a délutáni időszakban nagyjából hasonló időpontokban indulnak a közlekedési eszközök. A buszok indulásai a nap folyamán egyenletesebben oszlanak el, de a vonat jóval tovább biztosít eljutást Badacsonytomajra. A közlekedési szövetség létrehozásával a különböző közlekedési eszközök indulásainak összehangolása kiemelten fontos feladat lesz.

Viszonylatok	Átlagos menetidő percben (közvetlen összeköttetés esetén)	
	Busz	Vonat
Budapest-Balatonfüred	150	159
Budapest-Tapolca	218	232
Budapest-Badacsonytomaj	181	208
Budapest-Keszthely	205	230
Balatonfüred-Keszthely	81	nincs
Balatonfüred-Badacsonytomaj	51	51

A legfontosabb relációk az északi parton

1.1.2.2. Nyugati térség (Zala megye)

Felosztásunkban a nyugati térség egyben az Üdülőkörzet Zala megyei részét is jelenti, ahova 28 település tartozik. A domináns település Keszthely, amelynek vonzáskörzete átlépi az Üdülőkörzet határát. További fontos, tömegközlekedési igényt generáló város Hévíz is.

A térségben a vasútvonal – az északi parthoz hasonlóan – a part mentén halad, viszont az 71-es számú főútvonal a települések központjain keresztül vezet. A térség vasútvonala a 26-os számot viseli, amely Ukk – Tapolca – Keszthely érintésével Balatonszentgyörgyig tart. Jelen esetben a Tapolca – Balatonszentgyörgy szakasszal foglalkozunk, azonban két részre szétbontva (Tapolca – Keszthely és Keszthely – Balatonszentgyörgy), mivel különböző típusú (osztályú) és sűrűségű az adott vonalszakaszokon a vonatközlekedés.

Tapolca és Keszthely között téli időszakban 14 pár személyvonat közlekedik, valamint hétvégén a Bécs-Keszthely viszonylatú gyorsvonat. Keszthelyről Balatonszentgyörgyre munkanapokon 20 vonatkör közlekedik, amiből csak egy az InterCity. A vonatok többségének végállomása Balatonszentgyörgyön túl van; 5 vonatkör Somogyiszobra, 2-2 Fonyódra és Pécsre, 1-1 pedig Székesfehérvárra és Fonyódra közlekedik. A főváros felé közlekedő vonatok közvetlen kocsikat továbbítanak, így nem kell minden esetben Balatonszentgyörgyön átszállni.

Nyáron a téli menetrenden felül Tapolca és Keszthely között egy Budapest irányú IC és hetente háromszor egy gőzvontatású nosztalgia-vonat színesíti a közlekedési palettát. Keszthely és Balatonszentgyörgy között munkanapokon 22, hétvégén pedig 24 pár vonat közlekedik, a vonattöbbletet a 3 Budapest-Keszthely között közlekedő InterCity adja. Látható, hogy ezeken a szakaszokon a nyári menetrend nem bővebb, ennek oka a már eleve sűrű téli (alap)menetrend.

A helyközi autóbusz-közlekedésben Hévíz és Keszthely a kitüntetett csomópontok, melyek között egy kifejezetten sűrű közforgalmú közlekedési kapcsolat létezik. Munkanapokon 125 járatpár köti össze a két várost (hétvégén sem sokkal kevesebb, 87 járatpár közlekedik). Hévízre (országos hírvű gyógyfürdői miatt) Dunántúl szinte minden nagyobb városából van közvetlen autóbuszjárat, valamint Dél-Magyarország fontosabb városaiból is (Baja, Szeged). Zalakarosra viszont csak 10-10 járatpár indul Keszthelyről és Hévízről. (A Keszthelyt Hévízzel összekötő tervezett nosztalgia-villamosvonalról a 8.6. fejezetben olvashatunk.) A térségen átnyúló, de a térkapcsolatok szempontjából további igen fontos jelentőségű viszonylat a Tapolca-Keszthely közötti, amin átlagosan 25 járatpár közlekedik.

Helyi közlekedéssel Keszthelyen és Tapolcán találkozhatunk. Keszthelyen vasútállomás melletti autóbusz-állomásról indul mindegyik viszonylat. A vonalak száma az elmúlt évben nőtt meg, hisz eddig csak 4 vonal volt napi 30 járattal, most pedig 7 vonalon majdnem kétszer annyi járat indul. A helyi hálózatba bevették a helyközi vonalak azon részét is, amelyek hosszabb utat tesznek meg a városon belül, s számos megállóval rendelkeznek. Ezek külön járatszámot kaptak (1 ill. 70), úgymint a Gyenesdiásra és Hévíz-újtelepre járó buszok. Tapolcán a helyi közlekedést 2007 januárjától nem a Somló Volán, hanem az MB Balaton Kft. látja el, két viszonylaton.

A nyugati térség és egyben a Dunántúl egyik legfontosabb légi közlekedési bástyája a Sármelléki nemzetközi légikikötő. Földrajzi helyzetéből adódóan a repülőtér több feladatot lát el. Egyrészt a nyári idényben fogadja a charterjáratokat. Ezen járatok érkező utasai nyáron elsősorban a Balaton felé veszik útjukat, évszaktól függetlenül pedig Hévíz, Zalakaros és Kehidakustány gyógyfürdőibe. Másodrészt a repülőtérnek a

személyszállítás mellett feladata kell, hogy legyen a repülőtér táján vett térségében működő ipari üzemek teherküldeményeinek a fogadása és elszállítása (cargo-kikötő létrehozása és fejlesztése). Továbbá nem szabad megfeledkeznünk a Balaton vonzáskörzetében élő lakosság utazási igényeiről sem, amelyeknek ugyancsak eleget kell tenni. A sármelléki légikikötőnek egy optimális alternatívává kell válnia Bécs és Budapest mellett.

A nyugati térségben is érzékelhető a vasút-autóbusz közötti párhuzamosság, igaz csak térségek közötti viszonylatban. Megvizsgáltuk, hogy a két szomszédos térség két, vonat- és autóbusz-közlekedéssel is összekötött városa, Tapolca és Keszthely között melyik ágazat a dominánsabb. (A Tapolca – Balatonederics szakaszon a vasút és a közút nem párhuzamosan fut egymással, viszont Balatonederics és Keszthely között már igen.). A táblázatból is látható, hogy a vonat 13 perccel rövidebb menetidőt produkál a két város között.

A két város közötti járatok azonban távolról sem oszlanak meg egyenletesen a nap folyamán. Az autóbuszjáratok fele délelőtt közlekedik, majd 14-18 óra között a másik hányada, este 6 óra után viszont már csak egy járatpár közlekedik. A vonatok a délutáni sűrűbb követést kivéve egyenletesebben indulnak, azonban este 6 után ugyancsak kevés – 2 járatpár – közlekedik. Egyik esetben sem indulnak ütemes menetrend szerint a járművek, ami amúgy egyik Balaton parti térségére sem jellemző.

A két közlekedési eszköz menetrendjét nem hangolták össze, azonban csak néhány esetben indulnak egymáshoz közeli időpontokban a járataik. (Ehhez persze hozzá kell tenni, hogy a viszonylag sűrű közlekedés következtében nem túlzottan feltűnő, hogy a vonat ill. a busz indulásai között rövid idő telik el.)

Badacsonytomaj felé													
Balatonfüredről induló buszok	5:50	7:00	8:07	8:50	11:20	13:28	14:25	15:10	16:35	17:35	20:00		
Balatonfüredről induló vonatok	5:48	6:45	8:42	9:00	9:52	12:32	14:47	14:52	16:25	18:11	19:38	19:42	21:00

A különböző közlekedési eszközök forgalma Balatonfüred és Badacsonytomaj között.

1.1.2.3. Déli térség (Somogy megye)

A Balaton déli térsége, amely egyben az Üdülőkörzet Somogy megyei része is, sok esetben hasonló problémákkal küzd, mint az északi térség, aminek okán a megoldandó feladatok egy része is közös. Továbbá mivel már az első fejezettrészben bemutattuk az Üdülőkörzet jelenlegi közút- és vasúthálózatának a déli térségre eső részét, így egyrészt a tömegközlekedési viszonyokra, másrészt pedig a megválaszolandó kérdésekre, és a megoldandó helyzetekre helyezük a hangsúlyt.

A déli térség kiágazó közutakkal való ellátottsága sokkal kiegyenlítettebb, mint az északi térségé, amiben leginkább a természetföldrajzi tényezők játszanak fontos szerepet. Azonban a főutakra merőleges, összekötő utak hiányoznak, emiatt az Üdülőkörzet déli térségében egyes viszonylatokban nem közlekedhetünk a tóval párhuzamosan.

Az M7-es autópályán kívül csak Kaposvár vonalában találhatunk olyan „kvázi” félsugaras utat, amely Dél-Dunántúlon keresztül megy; a Balaton és Kaposvár közötti köztes térség nyugatról keletre átjárhatatlan. Sok esetben nem is hosszú utak létesítéséről lenne szó, hanem egyes zsákfalvak és a hozzá közeli főutak illetve egyes kissé elszigetelt térségek közötti kapcsolatot kellene létrehozni.

Ezen probléma megoldására javasoljuk, hogy jöjjön létre összeköttetés többek között Somogyszentpál és Táska, Lengyeltóti és Somogytúr valamint Karád és Somogymeggyes között. Remélhetőleg ezek a csatlakozások az egyes mikrotérségek meglévő elszigeteltségét is fel tudják oldani.

A vasúti személyközlekedésben az északi térséggel ellentétben sokkal nagyobb a forgalom szezonális különbsége. A fővárosból a déli partra téli idényben napi 4 pár távolsági gyorsvonat (egyik ezek közül Sátoraljaújhelyig közlekedik) mellett 1 (péntek és vasárnap kettő) InterCity és két EuroCity vonatpár közlekedik. A két EuroCity Velencéből és Zágrábból érkezik.

Nyáron naponta ugyancsak 4 kifejezett gyorsvonat közlekedik, azonban ezek mellett – főleg hétvégenként – ún. zónázó gyorsvonatok is közlekednek, amelyek Budapest és Székesfehérvár között a fontosabb helyeken, Székesfehérvár és Nagykanizsa között pedig szinte mindenhol megállnak. Több vonat csak Fonyódig, vagy Balatonszentgyörgyig közlekedik; szombatonként Szeged és Fonyód között is van közvetlen gyorsvonat-pár, s a helyi forgalomban is az idényhez igazodva közlekednek a személyvonatok, hétvégen sűrűbben. Összességében a csak nyáron közlekedő gyors- ill. „kvázi” gyorsvonat-párok száma 10-13 között mozog. Ugyancsak nyáron közlekednek az ún. ”bagolyvonatok” péntek és szombat éjjelenként Székesfehérvár és Fonyód ill. Keszthely között különleges díjszabással. A nyári IC-EC kínálatban napi gyakorisággal jár 3 IC és 2 EC vonatpár (Mindkét EC Velencéből), hétvégén 1 újabb IC Keszthely–Nagykanizsáról Budapestre.

A fővonal és csatlakozó mellékvonalak utasforgalma és a vonatok gyakorisága igencsak különbözik, de maguk a mellékvonalak előbb említett paraméterei is eltérnek egymástól. A Kaposvár – Siófok vonalon Siófok és Tab között napi 6 vonatpár, a Fonyód-Kaposvár vonalon napi 10 vonatpár közlekedik, Balatonszentgyörgy és Somogyszob között viszont csak 5 vonat jár naponta.

Ezek a vonalakon a nyári idény nem testesül meg újabb vonatokban (kivéve a szombatonként közlekedő Fonyód-Pécs gyorsvonatot valamint az egy többletvonatot a Balatonszentgyörgy–Somogyszob vasútvonalon), inkább csak egy-egy kocsit tesznek a már meglévő szerelvényekre. Sőt, a nyári menetrendi időszakban a Fonyód és Kaposvár között közlekedő napi két gyorsvonat nem áll meg a két város között, míg télen számos közbeeső települést is érint (Lengyeltóti, Pamuk, Osztopán). Emiatt ezen a vonalon az említett településeket elérhetősége a nyári kiránduló-időszakban rosszabb, mint télen.

A déli térségben a vasúti személyközlekedés sokkal dominánsabb, mint az északi parton, ennél fogva a közúti közforgalmú közlekedésben is eltérések tapasztalhatók.

A fővárosból a térségbe tartó autóbuszjáratok Zamárdiig az M7-es autópályát használják, így nincsen olyan Budapestről induló járat, amely a déli part teljes hosszában végigmenne. A part menti városok fővárosi kapcsolata igen változó. Esetünkben nem igaz az ismert tény, miszerint minél távolabb található a fővárostól egy adott település, annál rosszabb az elérhetősége. Siófokról ugyan napi 6 pár autóbusz teremt közvetlen kapcsolatot a fővárossal, a tőle távolabb elhelyezkedő Fonyódról már csak napi 1 busz közlekedik Budapestre; viszont Balatonfenyvesről már napi 3 pár. Ennek az az oka, hogy egyes járatok expressz-jelleget öltenek, így nem feltétlenül állnak meg a part menti fontosabb településeken, hanem csak mondjuk Fonyód után egyes helyeken. Általában ezen járatok végcélja Zala-megyei település (Zalaegerszeg, Letenye vagy Hévíz), s a parti közlekedésben csekély mértékben, de részt vesznek, főleg akkor ha fontos üdülővárosban is van megállójuk. (pl. Balatonföldvár).

A távolsági átmenő forgalomban közlekedő, nem főváros irányú autóbuszvonalak üdülőkörzeti végpontja ugyancsak Hévíz, nem üdülőkörzeti végpontjuk pedig Kecske-mét és Tatabánya. (A déli parton teljes hosszában nem üzemel olyan átszelő, nem fővárosból induló viszonylat, amelynek mindkét végpontja az Üdülőkörzet határain kívül található. Ugyan megemlíthetjük itt a Nagykanizsa-Budapest expresszjáratot, de az a déli part közlekedésében nem vesz részt, valamint a Székesfehérvár-Kaposvár vonalat, amely azonban csak Siófokig közlekedik a part mentén).

A helyi forgalomban Siófok az egyértelmű tömegközlekedési központ. Siófoktól keletre már Fejér megye található, ennek ellenére igen erős a kapcsolata a vele egybeépült Balatonvilágossal, ahova naponta 20 busz jár. Siófoktól nyugatra viszont folyamatosan csökken a part menti vonalakon az autóbuszjáratok sűrűsége, mind Siófok–adott település esetében, mind két part menti település közti relációban, ami a vasúti személyszállítás dominanciáját jelzi. Amíg Siófokról, a hozzá legközelebbi nagyobb településre, Balatonfüredre naponta 36 járat közlekedik, addig Balatonlellére már csak 17, Fonyódra meg csak 10. A part menti települések egymás közti forgalma is hasonlóképpen alakul; Balatonföldvár és Balatonlelle között naponta 17 pár (ezek ugyanazok, mint a Siófok-Balatonlelle viszonylatban), Balatonlelle és Fonyód között már csak 13 pár autóbusz jár. Balatonberény és Balatonkeresztúr között pedig a vasúti közlekedés oly mértékű térnyerése figyelhető meg, hogy ott csak napi 6 pár autóbuszjárat létezik.

A kapcsolódó keresztirányú utak autóbusz-forgalmát a párhuzamos vasútvonal mellett a települések mérete is befolyásolja. Balatonszentgyörgy–Marcali viszonylatában naponta 9 pár autóbusz közlekedik (a 4 vonatpár mellett), Fonyódról Lengyeltóti-ba a vonat jár többször (busz csak 3 alkalommal van naponta), viszont a Balatonboglárról Lengyeltóti-ba 15 pár autóbusz közlekedik egy átlagos munkanap. A 67-es úton mentén vonat sem közlekedik (csak az Üdülőkörzet területén túl, Felsőmocsoládtól délre), s fontosabb település sem található, az összekötő jellege miatt sűrű autóbuszforgalmat tételeztünk fel, azonban itt csak napi 13 járatpárral találkoztunk.

A déli belső terület gazdasági szempontból legfontosabb városát, Tabot a vonaton kívül autóbusszal is meg lehet közelíteni, még hozzá két irányból is. Amíg a vonat a Siófok Tab távot napi 6 alkalommal, 67 perc alatt, addig a Siófokról induló busz átlagosan 48 perc alatt teszi meg az utat, tízszer egy nap. Tabot Balatonföldvár felől is meg lehet közelíteni autóbusszal, igaz mindössze napi 4 alkalommal.

A belső térségek egymás közti kapcsolata a hiányos úthálózat miatt korlátozott, ahol megfelelő út létezik (Marcali–Öreglak között) ott az átmenő autóbuszforgalom használja (napi 10 járatpár), de Somogy Megye és Tab között a párhuzamos vasúti közlekedés miatt csekély (napi 5 járatpár).

Helyi közlekedés Siófokon és Fonyódon működik. A siófoki helyi közlekedést 8 járat alkotja, mindegyik a vasútállomástól indul. A város területén közlekedő járatok üzemideje 6-19 óra között van, azonban az üdülőterületet (Balatonszéplak, Szabadi-Sóstó) érintő járatok nyáron éjfélig is közlekednek. Célszerű lenne az üdülőjáratok kiterjesztése a partszakasz távolabbi területeire, akár a szomszédos településekre is (pl. Balatonszabadira). Fonyódon a helyi közlekedési üzemágban négy viszonylat szerepel. A járatok üzemideje rövid, s csak két viszonylat (Bélatelep és Fonyódliget felé) közlekedik egész nap folyamatosan; ezek nyáron sűrűbben közlekednek.

Mindkét város helyi közlekedését a helyközi rendszerbe érdemes integrálni. Ez Fonyód esetében a legkönnyebb, mivel vagy már helyköziként funkcionáló helyi vonalként (2-es) közlekednek, vagy a helyközi vonalak kiegészítéseként járnak (1-es, 3-as). Siófokon jóval több az egyéni vonal (a város méretéből kifolyólag is), itt hosszabb

vizsgálat szükséges annak meghatározásához, hogy egy egységes rendszerbe történő integrálás esetén a siófoki helyi járatok milyen mértékig őrizték meg városi vonali jellegüket, és –mivel a helyközi vonalak a helyiek megállóinak döntő többségét érintik (valamilyen rövid, vagy hosszú viszonylaton) – hogyan lesznek kombinálhatók a kistérség helyközi forgalmával a gazdaságosabb és kényelmesebb járatkínálat érdekében.

Kutatásunk során megállapítottuk, hogy a téli és a nyári járatsűrűség között alig van különbség, azaz az üdülőszezonban sem közlekednek sűrűbben az autóbuszok, mint szezonon kívül, néhány viszonylattól eltekintve (Fonyód-Balatonkeresztúr), ami ezeken a vonalakon is csak 2-3 járatnöbbletet jelent.

A déli parton a vasút- és az autóbusz csatlakozás mellett a vonat-vonat csatlakozásokat is megvizsgáltuk. Arra következtetésre jutottunk, hogy a vonat-vonat csatlakozásokat az esetek döntő többségében létrehozták, habár néhány helyen pár perccel a fővonalis vonat indulása után érkezik meg a mellékvonalis vonat. Ezek leginkább nem a fővárosi, hanem az ellenkező irányban fordulnak elő.

A déli parton a vasútra való autóbuszos ráhordást két helyen tanulmányoztuk, Balatonföldvár és Siófok. Balatonföldvárig közlekednek a Nagycsepely-Kötcse-Teleki-Szólád partközeli aprófalvak autóbuszjáratai, Siófokra pedig Balatonendréről és Nyimből. A menetrendi összehasonlítás alapján megállapítható, hogy főleg az InterCitykhez van az autóbuszoknak csatlakozása, nevezetesen a pénteki és a vasárnapi Mura-Helikon InterCitykhez. A többi vonathoz a csatlakozás esetleges, s általában a fővárosból induló vonatokhoz nagyobb arányban történik meg, mint a másik irányban.

A vasút-közút párhuzamosság egyik leginkább megfigyelhető, mondhatni vegytiszta formáját Balatonszentgyörgy-Marcali között találhatjuk. Balatonszentgyörgy irányából az esti és a hajnali vonatot leszámítva a többi 3 szerelvény megközelítőleg azonos időpontban indul a busszal. Marcali felől viszont sokkal ésszerűbben közlekednek a különböző közlekedési eszközök; a vonat szinte mindig olyan időszakban indul, amikor busz nem. Ez is mutatja, hogy valószínűleg pusztán véletlen, hogy ez így alakult, tudatosságot nem véltünk benne felfedezni.

A déli parton is vizsgálatra került az autóbusz-vonat közötti párhuzamosság. Az északi parthoz hasonlóan a fővárosból induló vonatok ugyancsak hosszabb idő alatt jutnak el a kívánt part menti célhoz, azonban az északi parthoz képest sokkal sűrűbben közlekednek (A főváros irányú buszjáratok ugyanolyan sűrűséggel közlekednek, mint az északi parton). A parti viszonylatban azonban a vonat a gyorsabb, némely esetekben akár fele annyi idő alatt is eljut ez egyik part menti településről a másikba, mint a busz. (Ennek főleg az az oka, hogy az autóbuszjáratok – az összeépült part menti településhálózat következtében – településközi szakaszokat is kiszolgálhatnak, valamint számtalan helyen megállnak, s településközi, kvázi helyi forgalmat bonyolítanak le.)

A legfontosabb mindkét közlekedési eszközzel igénybe vehető relációk a déli parton

	Busz	Vonat
Budapest-Siófok	100	138
Budapest-Balatonföldvár	131	146
Budapest-Fonyód	155	181
Siófok-Fonyód	66	55
Fonyód-Balatonföldvár	42	34

A párhuzamosságot a térség két fontos, egymástól távolabb elhelyezkedő városa, Siófok és Fonyód között vizsgáltuk (1/6. táblázat). A Siófokról Fonyód felé tartó buszok több

mint a fele a délelőtti órákban közlekedik (óránkénti sűrűséggel), délután viszont csak 3 járatpár. A vonatok indulási időpontjai sem mutatnak rendszerességet, azonban sokkal jobb elosztásban közlekednek, habár reggel és napközben kisebb-nagyobb szolgáltatás nélküli időszakokkal találkozhatunk. Az esetek felében a vonatok és a buszok nem indulnak hasonló időpontban, a másik felében pedig véletlen az, hogy az indulási időpontok egymáshoz képest néhány perccel milyen irányban térnek el.

Az eltérő településszerkezet és a különböző gazdasági- társadalmi fejlődés ellenére hasonló közlekedési problémákkal kell szembenéznük a különböző térségeknek. Egyrészt az úthálózat hiánya és alacsony minősége, másrészt a tömegközlekedési eszközök távolról sem ütemes közlekedési menetrendje, valamint az autóbusz-vasút-hajó menetrendek közötti összehangoltság hiányait említhetjük, mint a térség kardinális közlekedési problémáit, aminek javításáról a következő fejezetekben olvashatunk.

1.2. A Balaton településhálózata

A mostanihoz nagyon hasonlító településhálózat az 1200 és 1500-as évek között alakult ki. A települések, két kivételtől eltekintve falujellegűek voltak, alacsony lakosságszámmal. Akkoriban Keszthely és Zalaegerszeg képviselte a két legnépesebb települést, és a domborzati viszonyok erősen meghatározták az egyes falvak kiterjedését.

A legnagyobb változások az 1830-as évekhez, a balatoni gőzhajózás megindulásához kötődnek. Ekkor a tó vízgyűjtő területén 28 lakott hely volt, összesen 191 ezer lakossal. Keszthely számított a legnagyobb településnek, amelyet Zalaegerszeg követett.

Az 1800-as évek közepén történt közlekedési változások elsősorban a déli partot érintették, és nem változtattak a népességnövekedés eloszlásán. A Zala szabályozása és a Sió-zsilip megépítése számos településen teremtett kedvezőbb lakóhelyi körülményeket. A part menti sávban a századfordulón 50 község volt, ahol elsősorban mezőgazdasággal foglalkoztak. Az 1870-es évektől kezdett lassan kiépülni egy fürdő-, üdülőövezet a Balaton partján, amely azonban nem kapcsolódott ezekhez a településekhez.

Az I. világháború előtt alig voltak utak az egyes települések között, akkoriban főként vasúton közlekedtek az emberek. Az első nagyobb beruházás, az 1925-29 között, a Balaton parti településeket összekötő makadám út megépítése nagyban megkönnyítette ezen települések egymás közötti kapcsolatát. A déli parton tömegesen épültek a villák, nyaralók és panziók, és ez a változás a népességszámban is megmutatkozott: az állandó lakosság és a fürdővendégek száma is emelkedett.

1958-ban regionális terv is született a Balatoni üdülőkörzet fejlesztésére, amelyet 1964-ben a kormány jóváhagyott. A népesség városokba koncentrálódása az 1960-as évektől vált nagyobb mértékűvé. Zalaegerszeg és Tapolca kétszeresére, Keszthely és Marcali pedig másfélszeresére növekedett 1954-ben Keszthely városi rangot kapott, majd követte Siófok és Balatonfüred is.

1979-ben Boglárlelle néven egyesített Balatonboglárt és Balatonlellét 1986-ban várossá nyilvánították. A településrészek 1991-ben ismét az önállósodás mellett döntöttek. Balatonföldvár, Fonyód és Balatonalmádi pedig a rendszerváltozást követően kapott városi rangot.

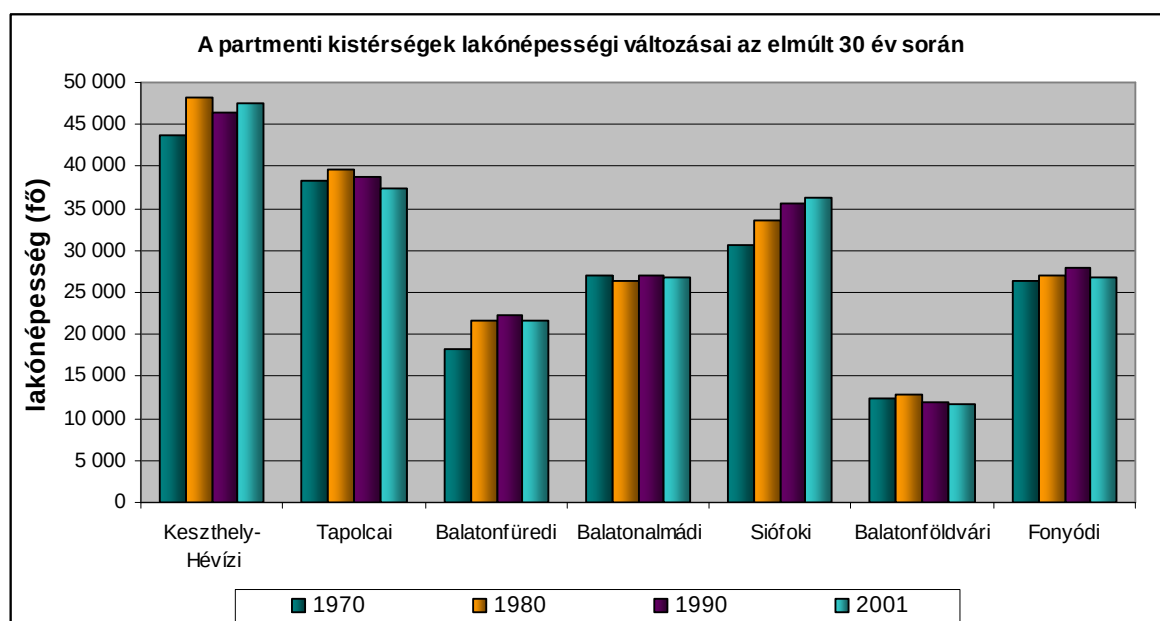
A parti települések népessége 110 év alatt két és félszeresére nőtt, míg a háttérterületeken fekvő településeké csak 50%-kal haladta meg az 1870. évi népességszámot. A parti területeken a népesség koncentrációja, míg a háttértelepüléseken az elvándorlás jellemző.

Az elmúlt 110 évben az idegenforgalomnak köszönhetően ezen a területen növekedett jelentősen a népességszám. Általánosságban elmondható, hogy azokra a településekre jellemző a pozitív vándorlási mérleg, amelyek az idegenforgalmon túl egyéb funkciókkal is rendelkeznek, ezáltal szélesebb körű foglalkoztatást tesznek lehetővé. Sok part menti település infrastrukturálisan már városias jellemzőkkel bír, azonban városi rang nélkül. 1990-ben négy városban – Balatonalmádi, Balatonfüred, Keszthely és Siófok – csoportosult a parti lakosság 51%-a. Az északi parton a Balatonkenesétől Keszthelyig húzódó övezetben található 25 településen élt a part menti lakosság 55%-a, míg a Balatonszentgyörgytől Világosig tartó déli parton fekvő 16 településen a lakosság 45%-a.

Négy nagyobb urbanizálódó térséget lehet elkülöníteni, ahol 1995-ben az állandó népesség 58%-a élt:

1. Keszthely-Gyenesdiás-Vonyarcvashegy 26 ezer lakossal 12 km-nyi partszakaszon;
2. Siófok 22 ezer lakossal és 15 km partszakasszal;
3. Balatonfüred-Csopak 15 ezer lakossal 11 km partszakaszon, valamint
4. Balatonalmádi-Balatonfűzfő 12 ezer lakossal 12 km partszakaszon.

Összességében a Balaton teljes 236 km partvonal mentén élő lakosság közel 60%-a összesen 50 km-nyi partszakaszon összpontosul, tehát az állandó népesség meglehetősen aránytalanul helyezkedik el. A városok közül népesség tekintetében Keszthely a legnagyobb, őt követi Siófok, majd Balatonfüred. Két Balaton parti kistérségben figyelhető meg, hogy a 2001-es népszámláláskori népességi adata meghaladja az 1990-es értéket. A Hévíz környéki gyógy-idegenforgalom fellendülése nyomán erős bevándorlás tapasztalható, de általánosságban is nagy vonzerővel rendelkezik a térség. A déli parton Siófok rendelkezik a legerőteljesebb munkaerővonzással, elsősorban a somogyi falvakból, illetve a környező part menti településekről ingáznak.



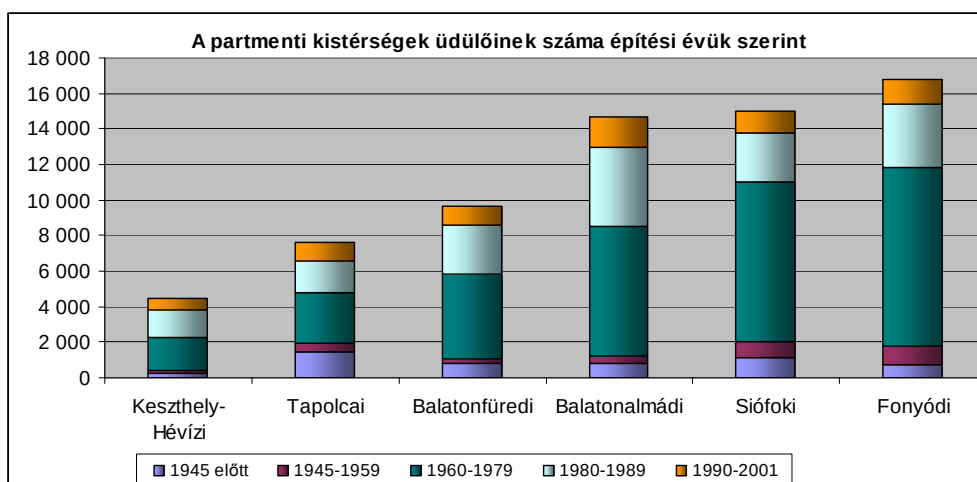
A

A part menti kistérségek lakónépességének változása az elmúlt 30 év során

A munkanélküliség jellemzően a fonyódi és balatonföldvári térségeket sújtja. Itt a legalacsonyabb a foglalkoztatottak száma, és legtöbb munkanélküli valamint az inaktív kereső. Keszthely és Hévíz, valamint Balatonalmádi és Balatonfüred környékén található a legkevesebb munkanélküli és a legtöbb foglalkoztatott, így a gazdasági aktivitás tekintetében ők vannak a legszerencsésebb helyzetben.

Az üdülőállomány többsége az 1960-79-es időszakban épült, újabb jelentősebb építési hullám a 2001-es népszámlálásig Balatonalmádi térségében figyelhető meg.

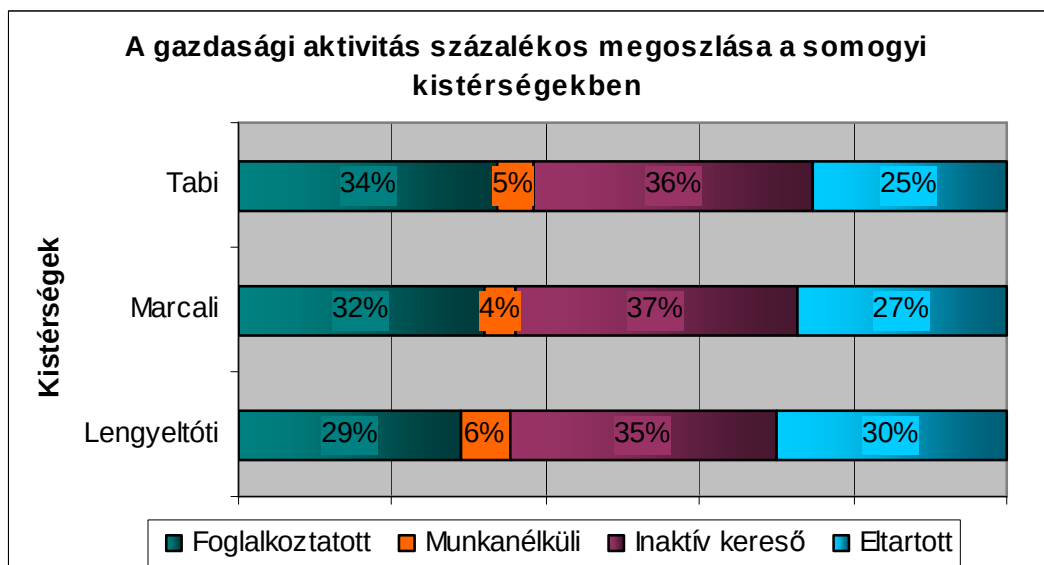
Az üdülők legalább 50%-a valamilyen komfortfokozattal rendelkezik, azonban viszonylag magas, 16-19% a komfort nélküliek aránya. Ilyen tekintetben nincs szignifikáns különbség az egyes kistérségek között.



A part menti kistérségek üdülőinek száma építési évük szerint

A megyék közül Somogy tekinthető a legvidékiesebb területnek a Balatoni üdülőövezetben. A balatoni háttértelepülések a megye három kistérségét érintik: a Lengyeltóti, Marcali és Tabi kistérségeket. Az utóbbi időben a foglalkoztatási lehetőségek növekedése folytán Marcali egyre nagyobb meghatározó ereje a térségnek, azonban még mindig az elvándorlás jellemző mindhárom körzetre.

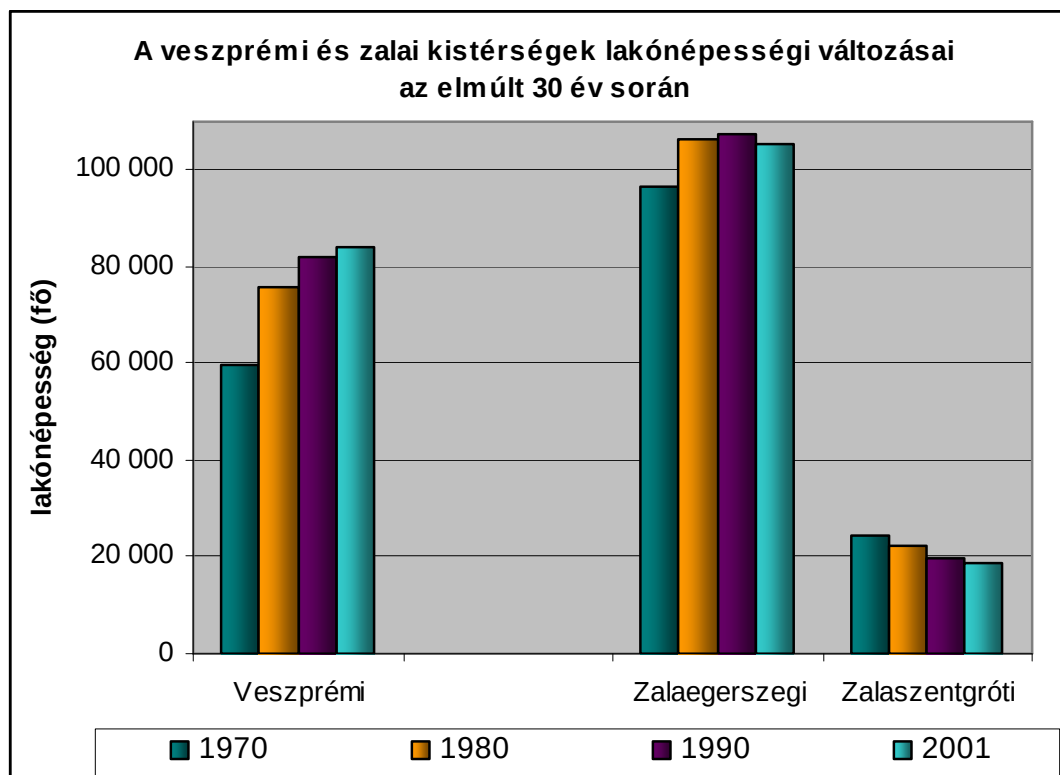
Igen magas a munkanélküliségi arány. A három érintett kistérség közül Lengyeltóti rendelkezik a legkevesebb foglalkoztatottal.



A gazdasági aktivitás százalékos megoszlása a somogyi kistérségekben

Szintén a Lengyeltóti kistérség rendelkezik viszont a legtöbb üdülővel (321), többségük szintén az 1960-79 közötti időszakban épült. Szinte egyeduralkodó a természetes személyi tulajdon, többségében kétszobásak. Lengyeltóti üdülőinek 80%-a komfortos, míg ez a part menti kistérségek egyikére sem jellemző magas arány. Marcali azonban visszamaradt ilyen tekintetben.

Veszprém mint megyeszékhely egyik jelentős végpontja a munkaerő áramlásnak. Ez a város munkaképes korú lakosságának gazdasági aktivitásában is megfigyelhető; 44%-os foglalkoztatás mellett mindössze 3%-os a munkanélküliség aránya.



A veszprémi és a zalai kistérségek lakónépességének változása

Leginkább a zalai és egyes Balaton-felvidéki területekre jellemző a népesség fogyása, amely a tagolt domborzat miatti nehezen megközelíthető tipikus apró- és kisközségekben zajlik le. A két, háttértelepüléseket magában foglaló kistérségben is csökkent a népesség száma az 1990-es adatokhoz képest.

Veszprémben mindössze egy önkormányzati üdülőt tartanak nyilván a 792 darabból, a többi, természetes személyek által birtokolt épület többsége egyszobás, és több, mint 80 százalékuk komfortfokozattal rendelkezik. Viszonylag egyenletesen épültek ki az elmúlt 100 év során.

A Zalaegerszegi kistérségben 3259, a Zalaszentgrótiiban 418 szálláshely található, szintén többségében természetes személyek által birtokolva. Egerszegén az egyszobás, általában 1980-89-es időszakban épített, míg Zalaszentgróton a két-háromszobás, időben egyenletesen kiépített üdülők jellemzőek.

Összegzésképp megállapítható, hogy a településszerkezetre a kétarcúság jellemző. Az üdülőövezet egyre kiterjedtebbé vált, idegenforgalmi funkciója folytán az utóbbi időben ismét egyre nagyobb vonzerővel rendelkezik. A konferenciaturizmus megjelenése a környéken lehetővé teszi, hogy a kevésbé kihasznált ősztől tavaszig tartó időszakban is vendégeket fogadjanak.

A háttérterületeken az évszázadok alatt kialakult településhálózat konzerválódott, háttérterületek a jellemzően kis- és aprófalvas térségekben a nagyarányú elvándorlás miatt pedig egyre kisebb a népszaporulat.

1.3. Ingázási viszonylatok

1.3.1. Módszertan

Az ingázási viszonyok fejezetben a Balaton Kiemelt Üdülőkörzet 164 településének napi ingázási viszonyait elemezzük, az ingázás típusa (hivatásforgalom, iskolába járás), az ingázásban résztvevő nemek aránya, valamint korcsoportok szerinti bontásban. Továbbá az előbbi bontásban létrehozott települési adatokat vizsgáltuk meg aszerint, hogy milyen közlekedési eszközt vesznek igénybe az ingázók az ingázási céljuk eléréséhez. (helyi autóbusz, vonat, helyközi autóbusz, személygépkocsi, kerékpár, egyéb). A változatok sokasága végett az elemzésben csak a legfontosabb irányokat tesszük közzé.

A kutatásban minden olyan üdülőkörzeti település szerepel, ahonnan vagy ahová történik napi ingázás, továbbá az Üdülőkörzetet alkotó megyék megyei jogú városai, a Dunántúl régióközpontjai és a főváros is. (Ezen utóbbiakba minimális a napi ingázók száma)

Az ingázásra vonatkozó bárminemű adatfelvétel legutóbb a 2001-es népszámlálás során történt meg, így mi is ezeket a KSH adatokat használjuk a kutatásunk során. Természetesen azóta kisebb-nagyobb változások bekövetkeztek az ingázásban (főleg települési szinteken), azonban ez összességében a nagytérségi trendeket nem változtatja. Sajnos a heti és a havi rendszerességgel történő ingázásról nincsenek adatok, mivel azok nem kerültek felvételre a népszámlálás alkalmával.

Elsőként az Üdülőkörzet lakosságszámát, valamint az egyes települések egy főre jutó SZJA mutatóinak és az 1000 főre jutó személygépkocsi-állomány mutatóinak 2001-es és 2005-ös évi értékeit hasonlítjuk össze, majd ezt követően térünk rá a konkrét ingázási viszonyok bemutatására (ahol csak a 2001-es értékeket használjuk).

Az Üdülőkörzet lakossága 2001-ben 258.770 fő, 2006-ban pedig 260.300 fő volt. Ez a másfél ezer fővel történő gyarapodás nem túlságosan magas, mégis az ellenkezője annak, mint amit az ország többi részén tapasztalhatunk. Azonban jelen esetben nem a természetes szaporodás minimális növekedésével találkozhatunk, inkább az Üdülőkörzeten kívüli térségekből történő beköltözők gyarapítják a népességet. Természetesen ez a folyamat sem jellemző minden egyes üdülőkörzeti településre. A különböző évek lakosságszámát összehasonlítva megállapíthatjuk, hogy a leginkább növekvő népességű települések összefüggő területen az északi parton, részben a Balaton-felvidéken és Keszthely-Tapolca térségében találhatók meg. A déli part településeinek lakossága stagnál, illetve néhol kis mértékben növekszik. A Keszthely és Tapolca környéki települések egyértelműen az adott városok elővárosi övéhez tartoznak, de a dezurbanizáció hatására is növekszik a népességük; az északi parti és a Balaton-felvidéki falvak esetében viszont javarészt dezurbanizációs folyamatról beszélhetünk. (Szuburbanizációnak nevezzük azt a folyamatot, amikor egy adott városból kitelepülő népesség a város környéki településeket választja új lakóhelyül. Ennek következtében a város népessége csökken, a várost körülvevő területeké pedig nő. Dezurbanizáció alatt viszont azt értjük, amikor az adott népesség mind a városból, mind pedig a szuburbán övből a távolabbi vidékekre, falusi térségekbe költözik. Ezek a folyamatok hazánkban párhuzamosan zajlanak.)

A csökkenő népességű területek nem rajzolódnak ki egyértelműen, kisebb foltokban találhatók, leginkább az Üdülőkörzet Somogy megyei térségében. Azonban

kifejezett fogyásról egyik település esetében sem beszélhetünk, mivel a leginkább fogyó népességű településen, a Somogy megyei Kőröshegyen is csak 15%-os fogyást észleltünk a vizsgált időszakban.

A legnagyobb népességyarapodással Kékkút rendelkezik, itt közel másfélszeresével gyarapodott a lakosság (220 fővel nőtt), de számottevő Szántód, Czerszegtomaj és Balatoncsicsó népességének a növekedése is. (Kékkút azon kevés települések egyike, ahol a népesség növekedésében a beköltöző fiatal családok természetes szaporodása is markánsan szerepet játszik.) A népesebb városok esetében Siófoknak növekedett a népessége (600 fővel), Keszthelyé és Tapolcáé viszont csökkent. (Látható a szuburbanizáció hatása.)

Ezek a gyarapodó és fogyó folyamatok az elkövetkezendő évek során valószínűleg változni fognak. Egyes települések már nem fognak tovább növekedni (akár kitehetik a „megtelt” táblát), mások növekedése viszont csak most fog elkezdődni, egyes települések lakossága viszont tovább fog csökkenni, lehet hogy jobban is mint ahogy az elmúlt években történt.

Az 1000 főre jutó személygépkocsik tekintetében az Üdülőkörzet települései igen jó helyet foglalnak el, még a magyarországi rangsorban is. Teljes hazai viszonylatban a legjobb személygépkocsi ellátottságú települések közel egyharmada az Üdülőkörzetben található, sőt Csopak és Balatonszepezd 2005-ben az országos első 10-ben is benne volt! Az üdülőkörzeti települések szinte mindegyikén nőtt a mutató értéke, az apró Balatonrendesen 4 év alatt 40-nel nőtt a személygépkocsik száma, de Csopakon is tovább növekedett ez az arány. (Épp egyedül Kékkúton csökkent, ami ugyancsak a természetes szaporodás dominanciáját jelzi.)

A személygépkocsi-állomány ilyenén gyarapodása figyelemre méltó. Mutatja egyrészt a beköltöző népesség gazdasági státuszát, másrészt viszont elgondolkodtató, mivel a stagnáló és a csökkenő népességű településeken (Főnyed, Somogyszentpál, Zala) is igencsak megemelkedett a mutató értéke, ami a közforgalmú közlekedés hiányosságait jelzi.

Az egy főre jutó SZJA mutató adatai alapján az országos lista első 100 helyén „mindössze” hat üdülőkörzeti település található, s egyes települések (Gugy, Tikos) a lista végén találhatók.

Az SZJA értékének nagyarányú növekedése általában ott valósult meg, ahol a népesség is növekedett, azonban nem feltétlenül azokon a településeken, ahol az 1000 főre jutó személygépkocsik száma mutató értéke is nőtt. Ez jelentheti azt, hogy egyes települések (Balatonberény, Nemesvita) eleve alacsony vagy közepes helyzetben voltak az ezredfordulón, s egy nagyobb arányú növekedéssel sem kerültek be az élmezőnybe.

Jól megfigyelhető, hogy mindhárom mutató magas ill. jó aránya a jelentős számú magas státuszú beköltöző népességet jelzi, s ez egy külön csoportot alkot, azonban tömegközlekedési szempontból tekintve a mutatók értékeiből megállapítható, hogy a személygépkocsi állomány gyarapodása nem feltétlenül követi a népesség növekedését és a jó jövedelmű rétegek beköltözését. A két csoport is kirajzolódik; míg előbbi körbe a part menti (Aszófő, Balatonudvari, Csopak, Szántód), addig az utóbbiba kifejezetten nehezen megközelítő, a Somogyi-dombságban található, zsákfalvak tartoznak (Hács, Teleki, Bálványos), ahol a tömegközlekedési feltételek évről évre rosszabbodnak.

1.3.2. Ingázási viszonyok

Mind a munkajellegű, mind az iskolába történő ingázásnál más és más szempontok szerint elemeztük az adatsorokat, attól függően, hogy melyik a releváns. Így a munkavégzéssel kapcsolatos ingázás esetében a nemek közötti különbségeket, az iskolába történő ingázás során pedig a korcsoportok közötti különbségeket próbáltuk feltárni. Természetesen mind a négy esetben külön-külön megvizsgáltuk az egyes csoportok ingázás során alkalmazott közlekedési eszközhasználatát.

1.3.2.1. Ingázás munkavégzés céljából

Az elemzés során különválasztottuk a helyben történő, és a más településen történő munkavégzést. Ugyan a helyben történő munkavégzés nem tartozik az ingázás kategóriájába, mégis szemléletes, hogy egy adott település foglalkoztatottainak mekkora hányada dolgozik helyben és azok mely közlekedési eszközöket részesítik előnybe a munkahelyre jutáshoz.

A feldolgozás során két alkalommal kerültünk szembe olyan hibákkal, amelyeket meg kellett oldanunk. Egyrészt a népszámlálás alkalmával nem csak egy, hanem három közlekedési eszközt is bejelölhetett a válaszadó, ennél fogva egy adott település esetében az összes közlekedési eszközt igénybe vevők száma meglehet, hogy magasabb, mint az ingázásban résztvevők száma. Matematikai-statisztikai eljárásokkal ezt a hibát kiküszöböltük így megtisztított adatsorral tudtunk dolgozni. Másrészt pedig a kérdezőbiztosok nem minden esetben tették fel pontosan a kérdést, így olyanok is belekerültek a listába, akik valójában nem napi, hanem heti vagy havi ingázók. (pl. „napi” ingázó Keszthelyről Kaposvárra). Ebben az esetben a józan gondolkodásunkra kellett hagyatkoznunk.

Az Üdülőkörzet 2001-es lakosságának (258.770 fő) 45%-a, kereken 116 ezer fő vett igénybe valamilyen közlekedési eszközt napi rendszerességgel munkába vagy iskolába jutáshoz. Ebből a 116 ezer főből 76.700 fő munkába jutáshoz vette igénybe közlekedési eszközt, 39.300-an pedig napi rendszerességgel iskolába mentek. Nem számoltuk bele azokat, akik otthon dolgoztak (számuk csekély volt), továbbá a munkanélkülieket és a különböző gyermekgondozási segélyben részesülőket sem, hiszen ők az ingázásban nem vesznek részt. Figyelemre méltó, hogy a lakosság nagyobb hányada helyben dolgozik (47.000 fő, 61%), s csak közel 30 ezer fő jár el dolgozni a lakóhely szerinti településről más településre.

Az összes ingázásban résztvevő foglalkoztatott 24%-a gyalog jár dolgozni (18.600 fő), így a foglalkoztatottak bármilyen közlekedési járművet igénybe vevők száma 58.100 fő volt. Ebből a legnagyobb értéket a személygépkocsival járók képviselik (41%), majd a távolsági busszal közlekedők (23%) következnek. Igen magas a kerékpárral járók aránya (18%). A sort a helyi közlekedést használók követi (7,6%), s mindössze 3,4%-uk használ vonatot napi ingázása során. Egyéb és ismeretlen közlekedési eszközzel 6%-uk utazik.

Megfigyelhető, hogy néhány közlekedési eszköz ingázásban betöltött részaránya változik annak függvényében, hogy helyben vagy nem helyben történő munkába menetelre használják.

Legnagyobb különbség a távolsági busszal való közlekedés esetén adódik. Míg a helyben történő munkavégzés esetén 4%-ot tölt be, a nem helyben történő foglalkoztatás esetén viszont már 42%-ot. A személygépkocsi és a kerékpár használata viszont fordítottan arányos a távolsággal; a helyben foglalkoztatottak nagyobb arányban

járnak autóval és biciklivel munkába, mint azok, akik nem a lakóhelyükön dolgoznak. A vonat részaránya mind a helyi (1%), mind a helyközi (6%) ingázás esetében minimális.

A kutatás során külön választottuk az ingázást nemek szerint is, azért, hogy megvizsgáljuk, vajon van-e különbség a munkavállaló férfiak és a nők ingázási szokásaik között. A 2001-es adatok szerint 39.000 férfi és 37.500 nő vett részt az ingázásban. Helyben közel ugyanannyian dolgoztak (kb. 23.500 fő), míg az eljáró dolgozók között a férfiak voltak többségben (16.000 fő), a nőkkel szemben (13.700 fő).

Markáns különbség a távolsági busz és a személygépkocsi nemek szerinti használatának megoszlásában van. Míg a munkavállaló nők 31%-a távolsági buszt használ a munkába jutáshoz, addig a férfiaknak csak 17%-a. A személygépkocsi használatánál egyértelműen a férfiak vezetnek, közel felük autóval közelíti meg a munkahelyét (függetlenül attól, hogy az helyben vagy más településen található meg), míg a nőknek csak 31%-a. A helyi közlekedésben is a nők vezetnek, 11%-uk veszi igénybe a munkába jutáshoz, míg a vonathasználat tekintetében nincs különbség a nemek között (3,3-3,6%). Nem meglepő, hogy a kerékpár-használatban mindkét nem esetén a helyben dolgozó személyek vannak többségben, a helyben dolgozók közel harmada kerékpárral jut a munkahelyére.

1.3.2.2. Diákok ingázása

A napi ingázásban a munkavállalókon kívül a diákok is részt vesznek. A kutatásban azok a diákok kerültek bele, akik napi rendszerességgel használják valamelyik közlekedési eszközt, legyenek azok általános iskolások, középiskolások vagy felsőoktatási intézmény hallgatói. Sajnos a heti és a havi rendszerességgel történő helyváltoztatásról nincsenek adataink, ennél fogva ezen diákok ingázási viszonylatai a kutatásban nem szerepelnek.

Az Üdülőkörzet 2001-es lakosságának mindössze 15%-a, azaz 39.300 fő utazott napi rendszerességgel oktatási intézménybe. A diákok 43%-a (17.000 fő) gyalog közelítette meg az oktatási intézményt, így közlekedési eszközzel 22.300 fő utazott naponta iskolába.

A bármilyen közlekedési eszközzel utazó hallgatók legmagasabb arányban a távolsági buszt használók szerepelnek (43%), majd a helyi közforgalmú autóbusz következett a rangsorban (16%) aminek részaránya jóval alacsonyabb, mint a helyközi autóbuszé. Közel 13%-uk személygépkocsit vett igénybe az iskolába jutáshoz, nyilván szülő vagy testvér közreműködésével. (Feltételezhetően minimális azon diákok száma, akik saját maguk vezették a személygépkocsit.) Egyéb közlekedési eszközzel 12%-uk, kerékpárral 9%-uk közlekedett. A sorrendben utolsóként a vonat szerepel, csak 1600 diák vette igénybe.

Helyi és eljáró bontásban a közlekedési eszközök igénybevételének arányában látványos különbségeket tapasztalhatunk, amelyek részben megegyeznek a munkavállalók azonos felosztásban történt megközelítésében, de különbségek is előkerülnek.

A 39.300 fő napi rendszerességgel az Üdülőkörzet területéről iskolába járó diák kétharmada a lakóhelyén tanul, egyharmada pedig más településre jár tanulni.

A helyben tanuló diákok egynegyede a helyi tömegközlekedést veszi igénybe a személygépkocsival és kerékpárral közlekedők aránya megegyezik (22-22%), egyéb közlekedési eszközzel 17%-uk, kerékpárral pedig 22 százalékuk. Helyi viszonylatban

vonattal mindössze 125 fő utazott (1,4%). Természetesen hozzá kell tenni, hogy kevés azon üdülőkörzeti települések száma, amelyeknek egynél több vasúti megállója van.

A nem helyben tanuló diákok kétharmada távolsági busszal jut el az iskoláját befogadó településre. A vonatot használók aránya ebben az esetben már jóval magasabb, 10%. Személygépkocsival mindössze 6%, kerékpárral csak egy százalékuk közlekedik iskolába.

A diákok ingázási szokásait aszerint is megvizsgáltuk, hogy általános iskolába (6-14 éves kor) vagy középiskolába ill. felsőfokú oktatási intézménybe járnak (15 év felett). A 39.300 főből 27.100 fő tanul általános iskolában, s a maradék, mindössze 12.100 fő pedig középiskolában vagy felsőfokú tanulmányokat folytat.

Látványos különbség a vonat és a személygépkocsi használatában adódott. Vonattal inkább a 15 év feletti eljáró diákok utaznak (14%), ez a hasonló kategóriába tartozó általános iskolások esetében csak 6%. A személygépkocsi, mint közlekedési eszköz segítségével iskolába kerülő diákok főleg a helyben tanuló általános iskolások körében magas (26%), ez az érték a középiskolások esetében csak 9%. A többi érték mind a helyben iskolába járó, mind az eljáró diákok esetében megegyezik a két kategória tekintetében.

1.3.3. Vonzáskörzetek lehatárolása az ingázásban

Az ingázásban különböző méretű vonzáskörzeteket határolhatunk le. Jelen munkánkban a Balaton Kiemelt Üdülőkörzet hivatásforgalmi és iskolába járási adatai alapján határoltuk le a vonzáskörzeteket. (A lehatárolás során nem foglalkoztunk külön a férfiak és a nők, valamint az általános iskolások és középiskolások ingázásaival, hanem összesítve tekintettük azokat.) Mindkét esetben a követhetőség kedvéért csak az egy irányba napi 30 főnél nagyobb méretű ingázást jelöltük, továbbá külön kerültek meghatározásra az ingázók lakóhelyei (az ingázás háttértelepülései) valamint az ingázási központok.

A kutatásban megkülönböztettük a kibocsátó helyeket az ingázási centrumoktól. Ez azért is fontos, mivel az Üdülőkörzet területén a települések ilyen jellegű funkciói eltérnek egymástól, mind a kibocsátó-befogadó, mind a hivatásforgalmi-oktatási célú ingázás relációi esetében. A hivatásforgalmi és az oktatási intézménybe történő ingázás más és más központokba irányul, viszont az ingázás egyes elemei hasonlóságot mutatnak.

Települési szinten megvizsgáltuk, hogy honnan ingáznak egy irányba naponta legalább 30-an, külön a hivatásforgalmi és külön az oktatási célú ingázás szempontjából.

A hivatásforgalmi ingázás esetében a települések több mint egyharmadáról nincs olyan mértékű egy irányba történő ingázás, amely elérné a 30 főt. Ezek a települések a térségben nagyobb összefüggő területen három helyen találhatók meg, egyrészt a Balaton-felvidéken, másrészt a déli part és a „klasszikus” Külső-Somogy közötti árnyéktérségen, harmadszorban pedig a Kis-Balaton vidékén. (2. térkép). Az ingázótömegeket kibocsátó települések között a térség három nagyobb városa (Keszthely, Tapolca, Siófok) mellett Balatonfüred, Balatonkenese és Marcali is feltűnik, mint több irányba kibocsátó központ. Az Üdülőkörzet határán található települések – főleg a Somogyi-dombság területén lévők – ingázóinak egy része természetesen az Üdülőkörzeten kívülre is ingázik, azonban ezek egyik esetben sem érik el a 30 főt. A két partszakasz ingázási hivatásforgalmi ingázási viszonyait összehasonlítva meglepő következtetésekre juthatunk; míg az északi parton számos olyan településsel

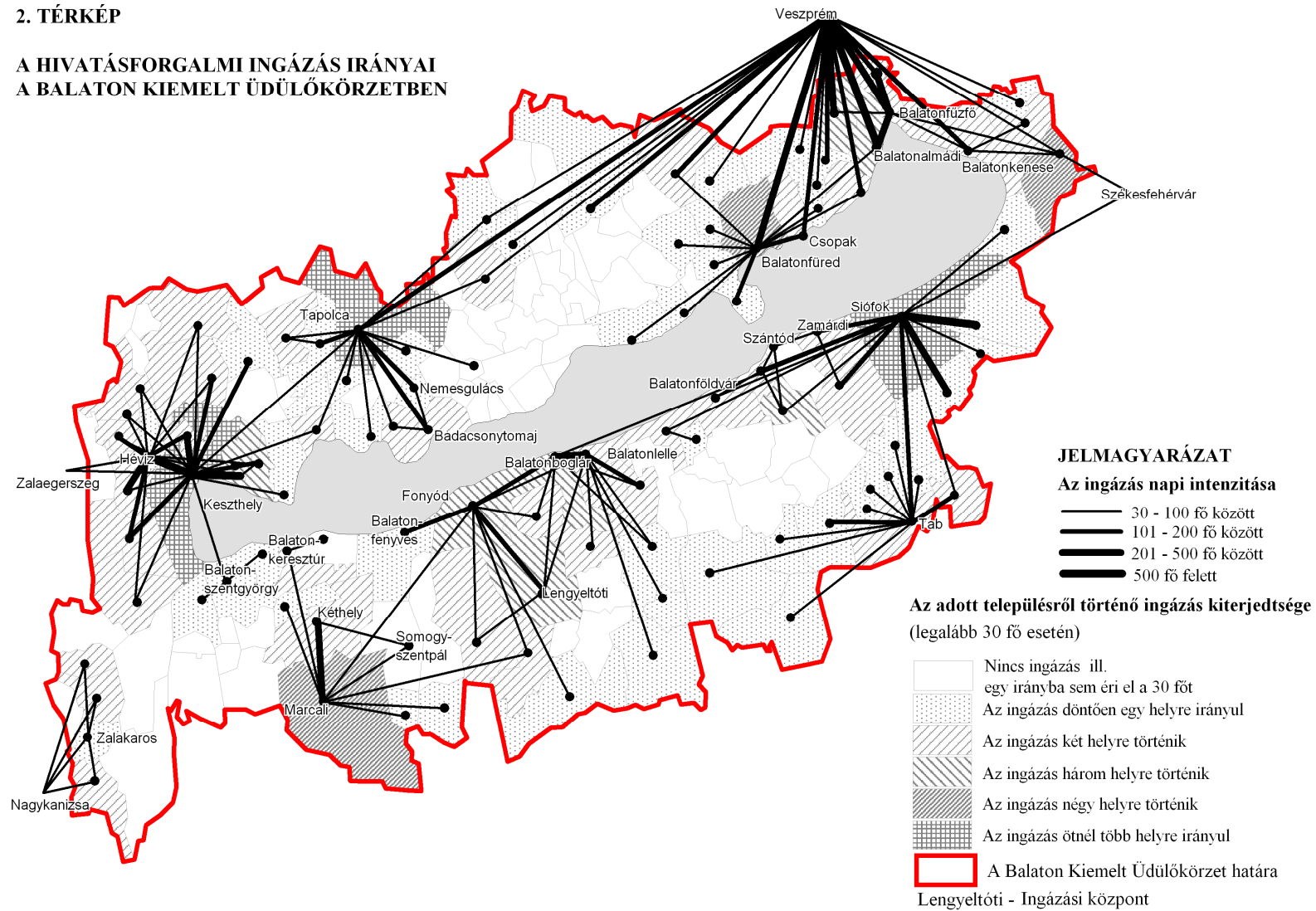
találkozhatunk ahonnan, nincs vagy minimális az ingázók száma, addig a déli parton viszont elvétve találkozunk ilyennel. A válasz a partok eltérő urbanizációs fokában keresendő.

Az oktatási célú ingázás tekintetében az Üdülőkörzetben kisebb-nagyobb ingázókat kibocsátó összefüggő területeket különböztethetünk meg. Mindössze 11 településről történik egynél több helyre ingázás, s a települések több mint a feléről egyáltalán nincs nagyobb mértékű ingázás. (3. térkép) Az előbbi csoportosítással ellentétben csak Balatonalmádi, Balatonlelle és Marcali diákjai hagyják el nagyobb számban lakóhelyüket napi ingázási célból, viszont az Üdülőkörzet két legnagyobb településéről, Keszthelyről és Siófokról igen alacsony az elingázó tanulók száma. A munkahelyi ingázásnál alacsonyabb mértékű oktatási ingázásnak két fő oka van. Egyrészt a Keszthelyi-hegység, Külső-Somogy és a Balaton-felvidék előregedő népességű aprófalvaiból (pl.: Vindornyafoke, Tikos, Óbudavár) eleve minimális az oktatási ingázásban résztvevők száma, másrészt a nagyobb oktatási központoknak (Keszthely, Siófok; de ezen esetben Fonyód is ide sorolható) elég széles az oktatási palettája, így a diákoknak nem kell tömegesen másik településre utazni ahhoz, hogy az általuk kívánt szakképzésben vegyenek részt.

A vonzáskörzeti vizsgálatunk második célja az ingázás centrumainak meghatározása és az ahhoz tartozó vonzáskörzetek lehatárolása volt (2. és 3. térkép). A kutatásban a hivatásforgalmi ingázás alkalmával az Üdülőkörzet határain belül 26, azon kívül 4 ingázási központot, az oktatási ingázás esetén pedig – a kisebbeket is beleszámítva – Üdülőkörzet határain belül 19, azon kívül pedig 3 ingázási központot határoztunk meg.

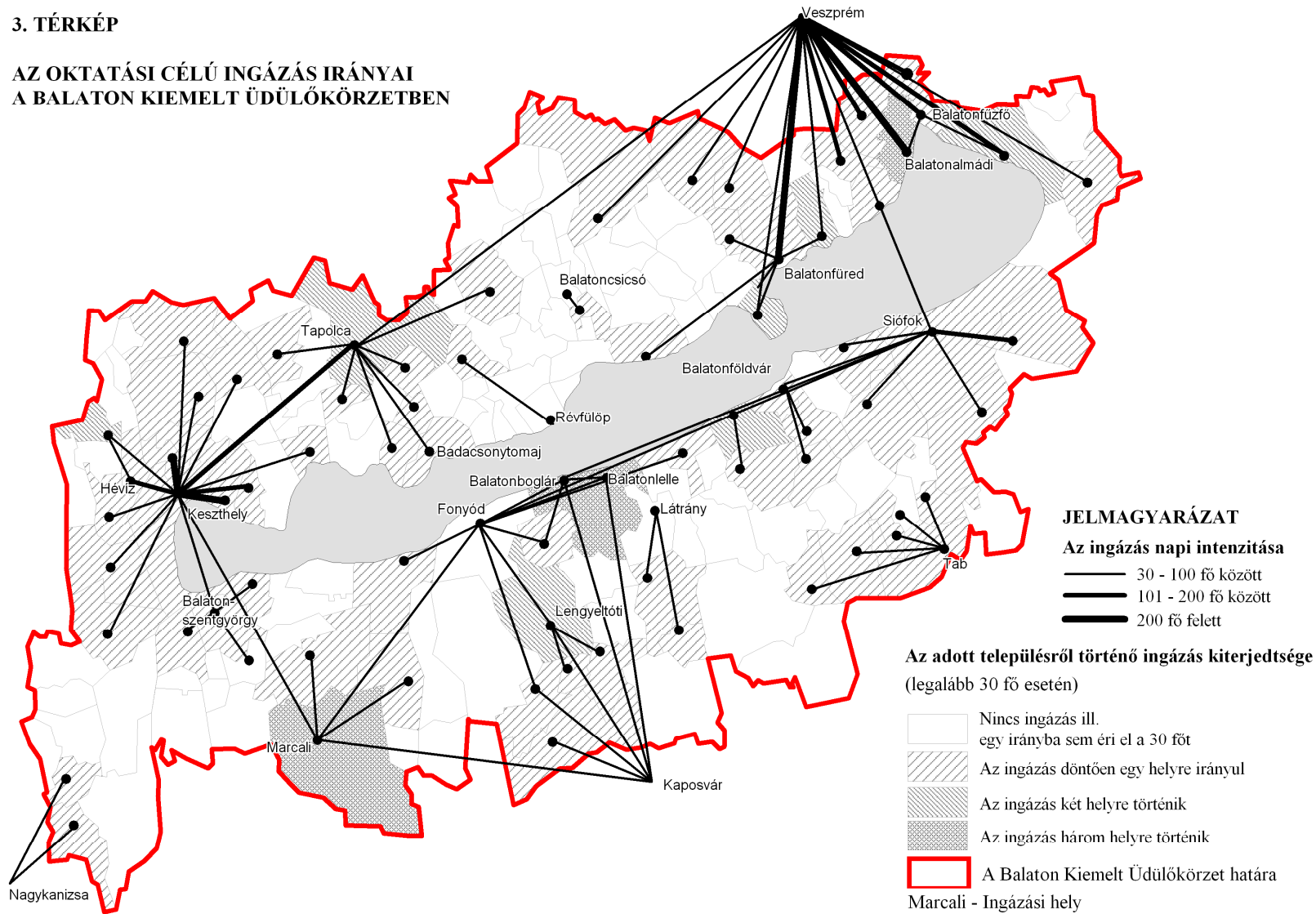
2. TÉRKÉP

A HIVATÁSFORGALMI INGÁZÁS IRÁNYAI A BALATON KIEMELT ÜDÜLŐKÖRZETBEN



3. TÉRKÉP

AZ OKTATÁSI CÉLÚ INGÁZÁS IRÁNYAI A BALATON KIEMELT ÜDÜLŐKÖRZETBEN



A hivatásforgalmi ingázás szempontjából az Üdülőkörzetben három olyan város található, ahová több mint 20 irányból történik ingázás (a minimális ingázásokat is beleszámítva); ezek Keszthely, Siófok és Tapolca. További hat településre – Balatonboglár-Balatonlelle várospárra, Balatonfüredre, Fonyódra, Hévízre és Tabra pedig tíznél több településről ingáznak. A 30 főnél kisebb ingázásból legnagyobb arányban Siófok részesül (A vonzáskörzeti településeinek 40%-áról 30 főnél kisebb az ingázás mértéke)

Az oktatási irányultságú ingázásban a fő centrum Keszthely, tovább Fonyód, Siófok és Tapolca azok a városok ahova több mint 10 helyről járnak iskolába. Ezen utóbbi három városba

Ennek ellenére az egész Üdülőkörzet vezető ingázási centruma annak a határain kívül található Veszprém, ahova az Üdülőkörzet 30 településéről járnak iskolába, s 26 helyről dolgozni. Veszprém szoros kapcsolatban áll Tapolcán kívül a Balaton-felvidék északi településeivel, valamint a keleti part városaival is (Balatonfűzfő, Balatonkenese). Az oktatási ingázás szempontjából Kaposvár is fontos célpontként van számon tartva, 15 somogyi településről ingáznak oda a diákok napi rendszerességgel, legalábbis a statisztikai adatok szerint. (Az adatok pontosságával kapcsolatos kétségeink leginkább kaposvári irányú ingázással kapcsolatban merültek fel).

Térségenként tekintve az ingázást, Balatonfüred a munkába járó ingázás tekintetében szélesebb körű vonzáskörzettel rendelkezik, mint az oktatási igényű ingázás esetében, míg Tapolca szempontjából nagyjából mindegy, hogy milyen igényről beszélünk; megközelítőleg ugyanazokról a településekről érkeznek a diákok és a munkavállalók is. Az oktatás terén kisebb központként tarthatjuk számon Révfülöpöt és Badacsonytomajt is. Fontos megjegyeznünk, hogy az északi part mentén nem alakult ki összefüggő ingázási zóna egyik esetben sem. A Balaton-felvidék és a Káli-medence településeinek lakói nagyobb számban egyik településre sem járnak ingázni, aminek egyrészt a népesség alacsony aktivitási foka, továbbá az igen magas egy főre jutó személygépkocsi arány (nagyobb a választási lehetőség a munkavállalás helyei között) lehet az okozója. Az iskolába járás esetén kisebb, speciális centrumokat is otthont ad a térség, mint a Nivegy-völgyi Német Nemzetiségi Iskolának, amely Balatoncsicsón található.

A Keszthely-Hévíz várospár főként a hivatásforgalom esetében indukál komoly ingázó forgalmat, az oktatási ingázás tekintetében Hévíz csekély vonzáskörzettel bír (maga is valójában Keszthelyhez tartozik). Továbbá említést érdemel az a tény, hogy az oktatási ingaforgalom esetében egyáltalán nincs, a hivatásforgalomban pedig csak egyetlen olyan település létezik, amely Tapolcával és Keszthellyel is ingázási kapcsolatban áll (Balatonederics). Keszthely ingázókörzete a déli partra is kiterjed, ahol egy mikrocentrum hozott létre Balatonszentgyörgy központtal.

Az Üdülőkörzet ingázási körétől elkülönülve találjuk Nagykanizsának az Üdülőkörzetre kiterjedt vonzáskörzetét, valamint a hivatásforgalom szempontjából létező kisebb zalakárosi vonzáskörzetet.

Az előbb említett Balatonszentgyörgyi mikrocentrum egyik esetben sem áll kapcsolatban a további déli, azaz a marcali és fonyódi vonzáskörzetekkel, így elmondható, hogy az északi-nyugati, valamint a déli térség egymástól jószerivel független vonzáskörzetekből áll. (Egyetlen kapcsolattal találkoztunk, az oktatási célú ingázás során Marcali és Keszthely között.) Oktatási és hivatásforgalmi ingázás szempontjából is fontos központ Siófok, kisebb mértékben Marcali és Fonyód is. Csak oktatási központként szerepel Kaposvár, Látvány, illetve csak hivatásforgalmi központként szerepel Balatonfenyves és Kéthely. Külső-Somogy központja, Tab

oktatási központként önálló vonzaskörzettel rendelkezik, hivatásforgalmi központként viszont Siófokkal is kapcsolatban áll (mind ingázó kiindulási pontként, mind ingázási célpontként), továbbá a környező települések közül is jóval többel; köszönhetően a városban működő Flextronics-nak. Siófok keleti vonzaskörzete (csak a hivatásforgalom tekintetében) Balatonvilágosra is kiterjed, viszont kisebb mértékben, de az Üdülőkörzet határain túlra is nyúlik, Székesfehérvár irányába.

A 3. térképen is látható, hogy közvetlenül a déli parton egy hosszú ingázási tengely jött létre, amelynek két sűrűsödési szakasza van; Fonyód–Balatonlelle, valamint Balatonföldvár–Siófok között. Viszont a Balatonfenyves–Balatonkeresztúr, valamint a Balatonvilágos–Balatonkenese szakaszon napi ingázást nem tapasztalhatunk.

A kutatás során – harmadik célként – azt is figyelembe vettük, hogy az ingázás során milyen közlekedési eszközöket vesznek igénybe az ingázók, s azok közül egy-egy szakaszra vetítve melyek a dominánsak. (4.-5. térképek)

A munkavállalók többsége helyközi és távolsági autóbusszal közelíti meg munkahelyét, azonban egyes relációkban a vasút, a személygépkocsi és egyéb közlekedési eszközök is szerepelnek. A vonatot használó munkavállalók legnagyobb arányban azon településekről kerülnek ki, amelyek fővonal mentén fekszenek, vagy vasúti csomópontoknak tekinthetők. Jelentős vasúti ingázás a Balatonszentgyörgy-Keszthely, Keszthely-Tapolca, valamint a déli parton Balatonboglár-Fonyód közötti szakaszon tapasztalható, a belső térségekből pedig Tab és Somogyvár foglalkoztatottjai használják leginkább a vonatot a munkába menetelhez. Távolsági busszal leginkább a Balaton-felvidék északi településeinek, azaz Taliándörögd, Vöröstó, Pula, Tótvázsony lakói utaznak, több mint 80%-uk, mivel itt nincsen vasúti közlekedés, viszont ahol van vasúti közlekedés, ott sem használják ingázásra minden esetben. Ez a helyzet kifejezetten északi parti szakaszra jellemző (Balatonfüred-Csopak-Balatonalmádi között inkább személygépkocsival és autóbusszal közlekednek az ingázók), azonban a déli part egy részére is. Helyközi autóbusszal az említett területen kívül Keszthely-Hévíz vonzaskörzetében, valamint Balatonboglár – Balatonlelle és Tab vonzaskörzetének ingázói használják. Döntően személygépkocsival eljáró foglalkoztatottak egyrészt a nagyobb városok szuburbanizációs településeiről kerülnek ki, másrészt a déli partszakasz nagyobb városai között is jelentős (Balatonboglár-Siófok), továbbá egyes Balaton-felvidék gazdagabb települések (Kékkút, Balatoncsicsó, Szentantalfa) ingázása is a személygépkocsira épül. Azaz látható, hogy a nagyobb települések eljáró foglalkoztatottai leginkább személygépkocsival közelítik meg a munkahelyüket. Az előbbieken említett magas távolsági busz részarányt produkáló települések eljárási igen alacsony szinten (15% alatt) használják a személygépkocsit munkába menetelre. Ennek az oka nemcsak a közepesen hátrányos gazdasági helyzetben, hanem a viszonylag jó tömegközlekedési kapcsolatokban keresendő. (Puláról busszal fél óra alatt el lehet jutni Ajkára, Tapolcára és Veszprémbe is)

Egyéb járművet – ami nem csak motorkerékpár és bicikli lehet, hanem szerződéses buszjárat is – főleg rövid távon vesznek igénybe a munkavállalók, kivétel ez alól a Tapolca-Kékkút szakasz, ahova (a Kékkúti Ásványvíz Zrt-hez) feltehetőleg munkásbusszal szállítják a dolgozókat.

Az oktatási ingázásban túlnyomórészt vonattal a Balaton parti települések diákjai utaznak, Balatonszentgyörgy, Balatonszárszó és Balatonszemes esetében ez több, mint a diákok fele! Azonban a belső térségek településeiről is szép számmal használják a vonatot a diákok (Öreglak, Somogyvár, Bábonymegyer). A vonattal leginkább használt szakaszok a Balatonszentgyörgy - Keszthely, a Balatonfenyves - Siófok, valamint a Fonyód - Kaposvár irány.

A távolsági buszos való közlekedési mód igen magas részarányt képvisel a közlekedési eszközök körében, 43 település esetében ért el 90%-nál magasabb arányt. Ebbe a körbe nemcsak a Balaton-felvidék északi települései tartoznak, hanem szinte az összes Balaton-felvidéki település. A személygépkocsival való közlekedés esetén nem határolhatók le összefüggő területek, azonban egyes szuburbanizáció által érintett települések (Gyenesdiás, Cserszegtomaj) jelentős kibocsátók.

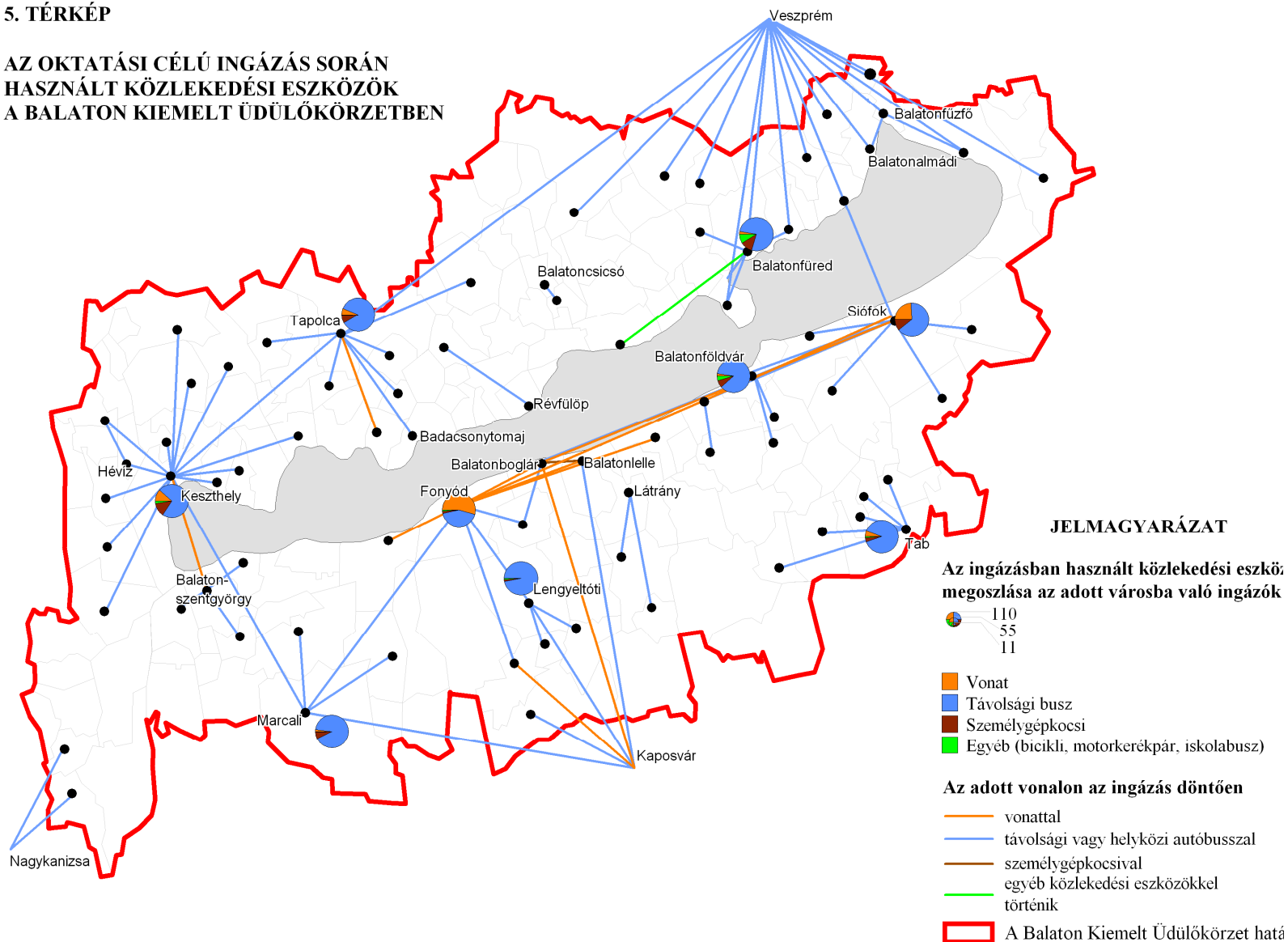
A legnagyobb ingázási centrumok modal-split értékeit megvizsgálva (4.-5. térképek) megállapíthatjuk, hogy a hivatásforgalmi ingázás terén igen változatos helyzettel találjuk magunkat szembe. A helyközi és távolsági autóbusz-használat részaránya a nagyobb városok körében Balatonfüreden, Tapolcán és Siófokon a kisebb városok esetén körében pedig Marcaliban és Tabon domináns, viszont Balatonföldváron és Balatonlellén sokkal kisebb arányban részesedik a modal splitben. A személygépkocsi ugyancsak előkelő helyet foglal el a legtöbb fontos város esetében, kivéve Fonyódot, ahol a vasút a többi városhoz képest a legmagasabb részarányt tudhatja magáénak. Keszthelyen viszont a személygépkocsi és a távolsági busz ingázásban betöltött részaránya közel azonos. Az egyéb közlekedési eszközök (kerékpár) főleg a part menti városok ingázásában számottevő.

Az oktatási ingázás esetében a kép még inkább a távolsági autóbusz javára billent. Lengyeltóti és Marcali esetében szinte majdnem kizárólagos, míg – Fonyódot és Siófokot kivéve – a többi város esetében ugyancsak több mint kétharmados értéket képvisel. Ezzel ellentétben Siófokra a diákok közel egynegyede, míg Fonyódra az oktatásban résztvevő napi ingázók több mint a fele vonattal érkezik. A személygépkocsi használati aránya csak Keszthely esetében érdemel említést.

Összegezve elmondhatjuk, hogy az egyes térségek ingázásban betöltött szerepe a munkavégzés és az oktatás szempontjából több téren is különbözik, azonban a fő trendek és irányok egymással megegyeznek. Nevezetesen a legfontosabb ingázási központ Veszprém, az ingázók döntő többsége helyközi/távolsági busszal közlekedik a munkahelyére és az iskolába, az északi partszakasznak a vasút ingázásban betöltött szerepe jelentéktelen; ezzel szemben a déli parton a vasútnak nagyobb szerepe van az ingázásban, bár még ez az arány javítható. Továbbá az Üdülőkörzet területén kisebb-nagyobb olyan ingázási árnyékterületekkel is találkozhatunk, ahonnan az ingázás mértéke minimális.

5. TÉRKÉP

AZ OKTATÁSI CÉLÚ INGÁZÁS SORÁN
HASZNÁLT KÖZLEKEDÉSI ESZKÖZÖK
A BALATON KIEMELT ÜDÜLŐKÖRZETBEN



1.4. A turisztikai piac hatásai a közlekedésre

Azok a desztinációk (turisztikai fogadóterületek), amelyek turistákat kívánnak fogadni, arra törekednek, hogy minél könnyebben elérhetővé, megközelíthetővé váljanak a turisták számára. A turisztikai trendek azt mutatják, hogy egyre gyakoribbak a többszöri, de rövidebb tartózkodási idővel járó utazások. Ezért a turisták az úti cél választásnál mérlegelik azokat a helyeket, amelyek eléréséhez maga az utazás is relatív túl sok időt vesz igénybe. A jelen tanulmány is erre keres választ, meg kívánja mutatni, hogy az egyes közlekedési infrastruktúra és eszközök fejlesztésével, korszerűsítésével, a menetrendek egymáshoz illeszkedésével milyen lehetőségek (sőt kiegészítő vonzerők) tárulnak fel nem csak a turisták, hanem a helyi lakosság számára is. A régió közlekedésének fejlesztésénél szükséges figyelembe venni, hogy mindez összhangban legyen a már elfogadott és megvalósításra váró fejlesztési elképzelésekkel. (*A Balaton turizmusának fejlesztési koncepciója és programja – LT Consorg Kft. 2005*).

A magyar kormány törekszik arra, hogy a Balaton ne csak gazdasági motor legyen a turizmus számára, hanem mind időben, mind térben minél hamarabb elkezdődjön a térségspecifikus terület- és vidékfejlesztés problémáinak megoldása. Ezért az összes, térségi és vidékfejlesztési célnak – mint a vidék jövedelemtermelő képességének növelése, a mezőgazdasággal kapcsolatos infrastruktúra fejlesztése és javítása, a falvak fejlesztése, a vidék örökségének védelme és helyreállítása – és a LEADER programoknak összhangban kell lenniük a Balaton térségének igényeivel.

A turizmus szemszögéből az eddig felmerült elképzelések közül a legvonzóbb és az újfajta balatoni turizmus megteremtésével is teljesen összhangban lévő távlati célnak az tűnik, hogy a Balaton régió az ország legexkluzívabb és legkedveltebb lakóhelye legyen. A közlekedési problémák megoldásával és a távmunka elterjedésével eltűnik a távolság, és a nyugdíjasok mellett az aktív korosztályhoz tartozók – így a fiatalok – is szívesen választják majd lakóhelyül az ország (és talán Európa) egyik legszebb táját és vidékét, ha ott valóban szép a környezet, fejlett az infrastruktúra, kifogástalanok a szolgáltatások, élénk a közösségi élet és változatosak a szabadidő tevékenységek. Hasonló az igénye a turistáknak is, akik ott érzik jól magukat, ahol a helyi lakosság is elégedett.

Ez a jövőkép orientálná a mindennapi döntéseket az élet minden területén, és kedvező alapot teremtené az igényes fejlesztések számára is. A lakosság és a turisták számára egyaránt vonzó környezetet együtt és azonos színvonalon lehet kialakítani, hiszen a turizmus a lakossági infrastruktúrát használja és – a szálláshelyektől eltekintve – a lakossági szolgáltatásokat veszi igénybe.

A Balaton régió új, vonzó (a lakosságnak állandó és a turistáknak ideiglenes) életteret felvillantó jövőképeinek megvalósítása elősegítené a balatoni turizmus egyik legnagyobb gondjának, a szolgáltatási színvonal szezonális okozta gyengeségének a leküzdését is. A fizetőképes helyi törzsközönség kialakulása a vendéglátás vállalkozásai számára biztosíthatja majd a két hónapra lecsökkent működési idő egész évre való kiterjesztését, és ezáltal a képzett munkaerő megtartását, valamint a kiváló minőség elérését, ami az itt szerezhető élményekkel együtt a Balaton márkakép kialakításának alapvető feltétele. E jövőkép fokozatos megvalósítása a balatoni turizmus átfogó megújításának is igazi alapja és fő sikertényezője lehet.

1.4.1. Turisztikai kereslet

A turista ugyanolyan ember, mint bármelyikünk, azzal a különbséggel, hogy állandó környezetéből ideiglenesen hozzánk utazott, élményt keres, de szükségleteit teljes egészében magával hozza. Szállásáról, étkeztetéséről és tájékoztatásáról a turisztikai szektornak kell gondoskodnia, de az élmény nyújtása és lappangó egyéb szükségleteinek kielégítése már az egész desztináció feladata. Ebben részt vesz a természeti környezet, a kulturális szféra, a közlekedés, a különféle vállalkozások, az önkormányzati hivatal, a civil szervezetek, a helyi egészségügyi szolgálat, a rendőrség, valamint a lakosság is. Egy-egy település vagy létesítmény rendszerint képtelen önmagában mindezt együtt biztosítani, a turista szükségleteinek teljességével számoló komplex turisztikai termék tehát csak desztinációs szinten létezik. A sikeres turizmus tehát feltételezi az egész fogadóterület felkészültségét, mind a helyi lakosság mindennapos élete, mind a turisták ideiglenes itteni tartózkodása során felmerülő igények kielégítésére. A turizmus szektor mindebben csak egy kis részt képvisel, de nem lehet sikeres, ha nem jól működik az egész.

Az utazási szokások azok a térben és időben tetten érhető tevékenységek, amelyek egy pontosan körülhatárolható társadalmi csoport (piaci szegmens) múltban bekövetkezett utazásait jellemzi. Tekintettel arra, hogy az utazási szokások tényezői alapvetően a turisztikai magatartásból fakadnak, azok sok esetben megegyezők. A különböző piaci szegmensek utazási szokásainak ismeretében eredményesen prognosztizálható a desztináció iránt várható érdeklődés, illetve tervezhető a marketingkommunikáció.

1.4.1.1. A balatoni turisztikai kereslet elemzése

A balatoni turizmus jelenlegi vizsgálatához kiindulópontot adhatnak az elmúlt időszak szálláshely-statisztikái, elemzései (UNWTO, IPK International, KSH, MT Zrt, BRTPI, LT Consorg Kft.). Ezeket áttekintve átfogó képet kaphatunk a Balaton turisztikai régióról, ezen belül különösen kiemelve a Balaton-part iránt megnyilvánuló turisztikai keresletről.

2005-ben összesen a Balatonnál 1125 ezer vendéget regisztráltak kereskedelmi szálláshelyeken, melynek 63%-a belföldi vendég volt. Az elmúlt évek adatait vizsgálva a belföldi vendégek számában folyamatos emelkedés (+10%) figyelhető meg, míg ezzel szemben a külföldi vendégek száma folyamatosan csökken a balatoni kereskedelmi szálláshelyeken. A 2006. év I-IX. hónap adatait vizsgálva látható, hogy a belföldiek részaránya tovább erősödik (67%-ra) a régióban. A kereskedelmi szálláshelyeken a vendégek számát összesítve, a statisztikai adatok emelkedést mutatnak a Balaton régióban.

A vendégéjszakák számát elemezve a részarány arány azonban elmozdul a külföldi vendégek felé (55%). 2005-ben közel 4500 ezer vendégéjszakát regisztráltak a kiemelt üdülőkörzetben, melynek 90%-a a parti településeken realizálódott. Elmondható tehát, hogy a külföldről érkező vendégek viszonylag hosszabb tartózkodási idővel (5,7 éjszaka) tervezik meg a balatoni utazásukat, miközben ezen vendégek száma évről évre csökken.

A kereskedelmi szálláshelyeken az átlagos tartózkodási idő 4,0 éjszaka volt, a balatoni szállodákban 3,7 éjszaka. A magánszálláshelyek forgalmát tekintve a 291 ezer vendég összesen 1383 ezer vendég-éjszakát töltött el a Balatonnál, közvetlenül a tóparti településeken ezeknek 90%-át realizálták. A vendégek és a vendégéjszakák száma közel

10%-kal csökkent az előző évhez viszonyítva. Az átlagos tartózkodási idő 4,8 éjszaka volt.

A regisztrált vendégéjszakák több mint 80%-a július, augusztus hónapokban jelentkeznek, mely jelzi a jelenlegi balatoni turisztikai kereslet erős szezonálisát.

Figyelembe kell viszont vennünk, hogy ezek az adatok nem tartalmazzák sem a külföldi, sem pedig a belföldi turisták esetében a saját ingatlanban, valamint a rokonoknál és barátoknál megszálló turisták számát.

Kedvezően hat a belföldi utazásokra az üdülési csekk elfogadói helyeinek széles körben való kiterjesztése. Az Országgyűlés határozata szerint 2007. január elsejétől az üdülési csekk már egészségmegőrzésre, betegség-megelőzésre és szabadidős sportszolgáltatások igénybevételére is felhasználható. Az üdülési csekket már több mint hatezer helyen fogadják el az országban. Az előzetes adatok szerint 2006-ban 130%-kal emelkedett az üdülési csekk értékesítési forgalma, az igénybevevők számának emelkedése pedig megközelítette a 70%-ot az előző évhez viszonyítva. A 23,5 milliárd Ft-nyi üdülési csekkből 11,3 milliárd Ft-ot kereskedelmi szálláshelyeken használtak fel, amely 58%-kal több mint az elmúlt évben. 2006-ban összesen 825 ezer fő kapott üdülési támogatást ebben a formában.

Az elmúlt öt esztendő turisztikai adatait áttekintve láthatjuk, hogy a Balaton szálláshelyi forgalma, a vendégéjszakák számát tekintve több mint 15 százalékkal visszaesett. A csökkenés a magánszálláshelyeken (-37,6%) még nagyobb mértékű volt.

Érdeemes részletesen megvizsgálni a rendszerváltás óta eltelt időszakot is, a Balaton parti kereskedelmi és magán szálláshelyek forgalmában jelentős átrendeződés tapasztalható.

**A kereskedelmi szálláshelyeken és a szállodákban megszálló
Balaton-parti vendégek aránya 1990-ben és 2004-ben (%)**

	Kereskedelmi szálláshelyen megszállók aránya		Szállodában megszállók aránya		Szállodahasználat aránya kereskedelmi szálláshelyen belül	
	1990	2004	1990	2004	1990	2004
Vendégek összesen	79,9	72,0	31,7	41,8	39,7	58,1
Külföldi vendégek	82,0	61,6	33,8	34,5	41,2	55,8
Belföldi vendégek	72,4	81,8	24,5	48,7	33,9	59,6

Forrás: KSH / Magyar Turizmus Zrt.

A kereskedelmi szálláshelyeken megszálló vendégek aránya a Balaton menti térségben

A fönti adatai egyértelműen mutatják, hogy 1990-2004 időszak között a Balaton parti kereskedelmi szálláshelyen megszállók aránya csökkent (79,9%-ról 72%-ra), melyet a belföldi vendégek részarányának növekedése sem tudott ellensúlyozni. Kedvező változás napjainkra, hogy a belföldi vendégek jóval nagyobb arányban választják a kereskedelmi szálláshelyeket, mint tizenöt évvel korábban, különösen szembetűnő ez a változás a szállodát választók esetében.

A Balaton parti kereskedelmi szálláshelyek vendégforgalma 1990-2004 között jelentősen átalakult. 1990 és 1992 között 13-14%-kal csökkent a kereskedelmi szálláshelyeken vendégek száma, ami jórészt a kelet-európai régióban lezajlott politikai-gazdasági változásoknak tudható be. 1993 után újra fellendült a vendégforgalom, két éven át 10% fölötti éves növekedési ütemet ért el, azonban 1995-ben a balkáni háborúnak, illetve a kedvezőtlen magyar gazdasági helyzetnek köszönhetően megtorpant a fellendülés. 1997-től 5% alatti, lassuló ütemű bővülés jellemezte a Balaton parti

kereskedelmi szálláshelyek vendégszámát. 2001-ben megállt a forgalom bővülése, 2002 után pedig csökkenni kezdett.

A vizsgált tizenöt év során a külföldi vendégek száma egyharmadával csökkent a Balaton parti kereskedelmi szálláshelyeken, a szállodákban pedig tizedével. A forgalomcsökkenés zömmel 2001 után következett be, 2004-ben a szállodák külföldi vendégeinek száma 13%-kal, a kereskedelmi szálláshelyeken megszálló külföldiek száma 15%-kal maradt el az egy évvel korábbi értéktől. Ezzel szemben a Balaton parti kereskedelmi szálláshelyeken a belföldi vendégek száma 3,6-szorosára növekedett a vizsgált időszakban, a szállodákban pedig 6,3-szor több magyar szállt meg 2004-ben, mint 1990-ben. (A növekedés az 1995-ös és a 2001-es megtorpanás kivételével folyamatos volt.)

A Balaton-parti kereskedelmi szálláshelyek vendégeinek átlagos tartózkodási ideje 6,0 éjszaka volt 1990-ben, ami két éjszakával csökkent 2004-re. A szállodák esetében a változás sokkal kisebb mértékű volt, az 1990-es 3,7 éjszakával szemben 2004-ben 3,4 éjszaka volt az átlagos tartózkodási idő. A külföldi vendégek valamelyest hosszabb időt (4,4 éjszaka) töltöttek a szállodákban az időszak végén, mint az elején (3,9 éjszaka), a kereskedelmi szálláshelyeken azonban átlagosan 6,6 éjszaka helyett csak 5,4 éjszakát töltöttek. A belföldi vendégek esetében a szállodai átlagos tartózkodási idő változatlan volt: néhány évnyi átmeneti növekedés után újra 2,7 éjszaka lett, a kereskedelmi szálláshelyek belföldi vendégei azonban a tizenöt évvel korábbi 3,6 éjszaka helyett már csak 3,1 éjszakát töltöttek a Balaton-parton.

Az utazások egyre rövidebbé válásának nemzetközi trendje mellett a lényegesen hosszabb átlagos tartózkodási idejű külföldi vendégek arányának csökkenése alakította a Balaton-parti kereskedelmi szálláshelyek vendégéjszakáinak számát. A kereskedelmi szálláshelyek külföldi vendégéjszakáinak száma tizenöt év alatt a felére csökkent, a csökkenés a kilencvenes évek elejére, valamint az ezredfordulót követő évekre koncentrálódott. A belföldi vendégéjszakák száma a szállodákban és általában a kereskedelmi szálláshelyeken szinte folyamatosan növekedett.

A rendszerváltás óta eltelt tizenöt évben jelentős mértékben átalakult a Balaton-parti magánszálláshelyek forgalma is, mégpedig a kereskedelmi szálláshelyekétől eltérő módon.

A Balaton parti magánszálláshelyek vendégei az összes szálláshely vendégeinek 20,1%-át tették ki 1990-ben, 2004-re ez az arány 28,0%-ra növekedett. A bővülés mögött a forgalom átrendeződése is áll: 1990-ben a Balaton-parti külföldi vendégek 18,0%-a, 2004-ben pedig 38,4%-a választotta a magánszálláshelyeket. Ezzel szemben a magánszálláshelyen megszálló belföldi vendégek 1990. évi 27,6%-os aránya 18,2%-ra csökkent 2004-re. A magánszállás-helyek vendégeinek száma 1990 és 1997 között folyamatosan csökkent, 1998-ban egy módszertani változás életbelépésének¹ köszönhetően tizenkétszeresére növekedett, 1998-2004 között lényegében változatlan maradt: 280 ezer fő körül mozgott.

Küldő piacok szerint vizsgálva a magánszálláshelyek vendégforgalmát jelentős változásokat láthatunk. A belföldi vendégek arányának növekedése elmaradt a kereskedelmi szálláshelyeken mérttől: 1990-ben 30,8% volt, 2004-re elérte a 33,5%-ot. Mind a külföldi, mind pedig a belföldi vendégek száma csökkent 1990 és 1997 között. Míg 1998 után 230 ezer fő körül mozgott a külföldi vendégforgalom a

¹ *Módszertani változtatás: 1998-ban a szervezett fizetővendéglátás kategóriát felváltotta a magánszállásadás kategóriája, amelynek két fő csoportja a fizetővendéglátás és a falusi szállásadás.*

magánszálláshelyeken, addig a 2002. évi 24%-os visszaesés után már csak a 190 ezer fős szintet érte el.

Ezzel a Balaton parti szállodákban és a magánszálláshelyeken megszálló külföldi vendégek száma nagyságrendileg azonossá vált. A belföldi vendégek száma 1998-tól kisebb-nagyobb ingadozásokkal folyamatosan növekedett 2004-ig, így a teljes vizsgált időszakban több mint megduplázódott; 112%-kal bővült. Ezzel együtt 2004-ben a Balaton parti szállodákban megszálló belföldi vendégek száma közel a duplája a magánszálláshelyeken megszállókénak, ugyanakkor természetesen ezek az adatok sem a külföldi, sem pedig a belföldi turisták esetében nem tartalmazzák a saját ingatlanban, a rokonoknál és barátoknál megszálló turisták számát.

1.4.1.2. A Balaton régió fő küldő-piacai

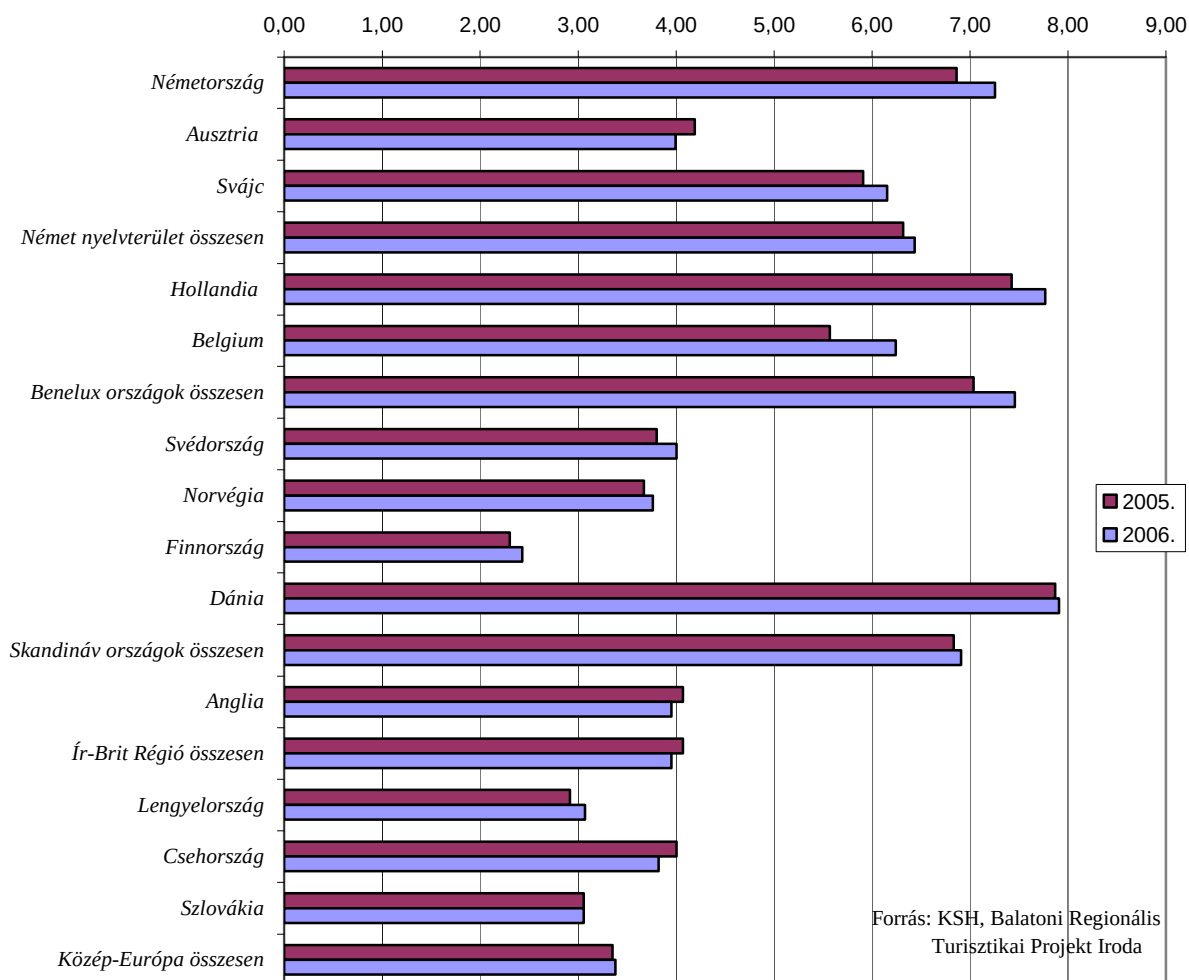
A balatoni belföldi és nemzetközi turizmus vizsgálatának során az Európában lejátszódó folyamatokon kívül a nagyvilágban zajló eseményeket is számításba kell vennünk. Figyelnünk kell az egyes küldő piacok utazási szokásaira, elvárásaira, annak érdekében, hogy az egyes vonzerővel bíró elemeket turisztikai terméké fejlesztve azok eladhatóvá váljanak az európai és tengerentúli piacokon.

A Turisztikai Világszervezet adatai szerint 2005-ben a nemzetközi turizmusból származó bevétel 548 milliárd euró volt, ami 3,4%-kal haladta meg az előző évi értéket. Európa továbbra is vezető szerepet tölt be a világ turizmusában: a bevételek több mint fele (2005-ban 54,6%) itt realizálódik. Figyelemre méltó, hogy világviszonylatban az egy nemzetközi turistaérkezésre eső bevétel 2005-ben átlagosan 680 euró volt, míg a hazánkat is magában foglaló közép- és kelet-európai régióban a fajlagos költség átlagosan csak 290 eurót tett ki (*UNWTO becslése alapján*).

Az európai lakosság 2005. évi külföldi utazásairól az *IPK International* német kutatóintézet által publikált adatokból kiderül, hogy a 375,7 millió külföldi utazásból 255,4 millió volt szabadidős célú utazás. Magyarországra történő utazások tekintetében sajnos nem büszkélkedhetünk ilyen magas számokkal. A kutatás eredményei szerint 2005-ben az európai lakosság 6,5 millió (az összes utazás 1,7%-a) magyarországi utazáson vett részt, ezen belül a szabadidős célú utazások száma 4 milliót (1,6%-a) tett ki. A Magyarországra irányuló utazások száma az előző évhez hasonlóan alakult, és a szabadidős célú utazások számában sem történt jelentős változás. Magyarország 2005-ben az európaiak 18. legkedveltebb úti célja volt, a szabadidős célú utazások céljai között pedig a 16. helyet foglalta el.

Az előző fejezet elemzései rámutattak arra, hogy a Balatonra folyamatosan egyre több magyar turista érkezik, számuk jelentősen meghaladja a külföldiekét. Így elmondható, hogy a Balaton legfontosabb ún. küldőterülete Magyarország. Az üdülési csekk széles körű elterjedése, felhasználási lehetőségeinek kiszélesítése kedvezően hatott a Balaton turizmusára is. A hazai lakosság érdeklődése a Balaton iránt ma valójában kisebb, mint a rendszerváltás előtti időkben; azonban mégis a belföldi vendégek száma (63%) a magasabb az üdülőterületen. Napjainkra újra a hazai lakosság kedvelt úti célja lett a Balaton, amely megmutatkozik a regisztrált szálláshelyek statisztikai adataiban is. Azonban el kell mondanunk, hogy ebben nem szerepelnek a saját ingatlan, vagy az ingyenes szálláshely-igénybevételek (*VFR*).

A balatoni turizmus főbb mutatói a legfontosabb küldőterületek szerinti bontásban
Átlagos tartózkodási idő



A legfontosabb küldőterületekről érkező turisták Balatonon eltöltött átlagos tartózkodási ideje

A fenti jól mutatja, hogy az egyes nemzetek turistái átlagosan hány napot töltenek el a Balatonnál. A jelen vizsgálat alapvetően a hat napot meghaladó tartózkodási idővel bíró nemzeteket tanulmányozza, azonban hazánk nyugati szomszédját, Ausztriát is vizsgálnunk kell, hiszen a statisztikában jelzett rövid tartózkodási idő ellenére az utazási gyakoriságuk indokolja ezt. A Balaton régió tekintetében Ausztria áll a második helyen a vendégszám és a vendégéjszakák számát tekintve (az elmúlt két évet tekintve, közel 5-5%-kal).

A turista érkezések számát tekintve továbbra is Németország nevezhető Magyarországgal, és a Balaton legnagyobb küldő piacának. Azonban figyelniük kell a statisztikai jelzésekre, mert a vendégek, a vendégéjszakák száma, de még a német turisták tartózkodási ideje is csökkenő tendenciát mutat.

Németország a világ első számú ún. küldő országa. Ennek alapját az adja, hogy a német munkavállalók a világ legjobban fizetett munkavállalóinak számítanak, valamint a fizetett szabadságuk 30 munkanap, amely még világviszonylatban is igen magasnak számít. Az elmúlt évek gazdasági nehézségeinek hatására látványosan nem esett vissza a német lakosság fogyasztása, így az utazások sem, de a lakosság érzékenysége sokkal

erősebb lett. (olcsó légitársaságok forgalmának duplázódása 2003-ban, kedvezményes üdülési ajánlatok népszerűségének növekedése stb.)

A németek előnyben részesítik utazásaik során a szomszédos országokat, valamint a mediterrán partvidék országait. A külföldi utazásaik fő motivációja a vízparti üdülés (85%), valamint a kulturális célú utazások (46%). Az úti cél kiválasztásánál számukra meghatározó: a vendégszeretet, a kedvező ár-érték arány, a közbiztonság, a tisztaság. Magyarország a tízes listájuk végén foglal helyet.

A német turisták harmada maga szervezi az utazását, a többség azonban utazási irodákra bízta ezt. A turisták döntő többsége személygépkocsival indul külföldre, de kedvelik a charter járatokat, az autóbust, valamint a menetrendszerinti repülőjáratokat. A desztináció szálláskínálatából a szállodákat részesítik előnyben. A Magyarországra történő utazások vizsgálata során azonban más képet kapunk: a vízparti nyaralók többsége maga szervezi meg az utazását, több mint 80%-uk személygépkocsival érkezik, preferálják a fizetővendéglátást, valamint két-három hetes itt tartózkodást terveznek.

Balatonon üdülő német turisták legkedveltebb programjai többek között a borkóstolók, borutak (48%), hajókirándulások (39%), egyéni (28%) és szervezett (19%) budapesti városnézés, gyógy- és termálfürdők felkeresése (27%), éjszakai szórakozás (19%), folklórprogramok (18%). Az üdülők többsége fogékony a különböző turisztikai termékek iránt, szívesen színesítik itt tartózkodásukat különböző programokkal.

Németországban Magyarország imázsa jó, a németek szeretik a magyarokat, kedvező számukra, hogy könnyű kapcsolatot teremteni velünk, sok magyar beszél németül. Az évtizedes hagyományok emlékeként országunkról előbb jut eszükbe a Balaton, mint a főváros, annak ellenére, hogy a német turisztikai szakemberek szerint a Balaton vonzereje, népszerűsége az elmúlt években jelentősen visszaesett. A Balaton legfőbb hiányosságának a szűkös programkínálatot, ill. a meglévőkről való információhiányt nevezik meg, amely jelentősége rossz idő esetén különösen szembetűnő. További hiányosságok közé sorolják az utak rossz minőségét, valamint a közösségi közlekedési eszközök alacsony szolgáltatási színvonalát.

Ausztria a világ küldő országainak rangsorában a 10. helyet foglalja el. Az utazásokban a lakosság közel fele vesz részt, ezen belül is a legtöbben Bécsből, majd közepes méretű városból indulnak útnak. Az osztrákok rövid tartózkodási idővel (4 nap) jelennek meg a magyar kereskedelmi- és magán szálláshely-statisztikákban, azonban a vendégek számát és az általuk itt eltöltött vendégéjszakák számát tekintve a második legfontosabb küldő országa a Balatonnak.

Az osztrákok külföldi, hosszú utazásaiknak elsődleges desztinációja a mediterrán tengerpartok, Magyarország csak a tizedik helyen szerepel a hosszú utazások tekintetében (2,6% részesedéssel). Ha a rövidebb utazásokat tekintjük, akkor hazánk ott szerepel az első három úti cél között, és elsősorban a Kelet-ausztriaiak részesítenek minket előnyben. Az utazásokhoz az információt elsősorban utazási irodáktól szerzik be, de kiemelkedő az internet szerepe is, melynek jelentősége folyamatosan növekszik.

Magyarország megítélése kedvező az osztrák lakosság körében, barátságos, vendégszerető népnek tartanak minket, kedvelik a magyar mentalitást és ők is örömmel veszik, hogy sok magyar beszél németül, így könnyű kapcsolatot teremteni, információt, útbaigazítást kapni az utazás során.

Magyarországra a legtöbb osztrák személygépkocsival (77%) érkezik. Busszal az vendégek 15%-a, vonattal 6,5%-uk érkezik. A menetrendszerű és charter repülő járatok szerepe elenyésző. A szálláshelyek közül elsősorban a szállodákat és panziókat keresik,

de számottevő a kempingek és a magán szálláshelyek igénybevétele is. A két ország földrajzi közelsége is kedvezően hat az osztrákok külföldi ingatlanvásárlásaira, amely főként a Balaton régióra, valamint a nyugat-magyarországi gyógyfürdő helyekre jellemző. A lakó- és nyaraló célú ingatlanvásárlás az idősebb korosztály körében jellemző, akik otthonuknak tekintik ezeket az ingatlanokat és kevésbé jellemző, hogy ezeket kiadnák. A befektetési céllal vásárolt ingatlanoknál is jellemző, hogy maguk a tulajdonosok (35-50 éves korosztály) töltik ott a legtöbb időt. Az osztrákok magyarországi ingatlanvásárlásai a települések fejlődésére pozitív hatással vannak, turisztikai szempontból pedig – köszönhetően a hosszabb tartózkodási időnek – nem jelentős az ebből származó bevételkiesés.

A Svájc-ból érkező turisták viszonylag hosszú tartózkodási idővel (6-7 nap) tervezik meg balatoni utazásukat, azonban a számuk a balatoni vendégek arányában nem éri el az 1%-ot sem (átlag 6-7 ezer fő), akik a svájci lakosság alig 0,1%-át jelentik. Hasonló a helyzet a Belgiumból érkezőkkel. Átlagosan 5-6 ezer turista érkezik, akik 5-6 éjszakát töltenek a Balatonon, bár számuk évről évre csökkenő tendenciát mutat.

A Benelux államok közül Hollandiát fontos vizsgálnunk. A holland lakosság jelentős hányada évente legalább egyszer utazik, 60 százalékuk indul külföldre. Kedvelt úti céljuk Európában Franciaország, Magyarország körülbelül a 15. helyen áll. A hollandok utazásaik során szívesen vesznek részt városnézésen, valamint Az utóbbi években a sportolás is egyre elterjedtebb tevékenységük. A hollandok számára a hosszú utazások egyik legfőbb célja a kempingezés. A kempingek felszereltségének, higiéniai körülményeinek, a környék vonzerőinek tulajdonítanak elsősorban fontosságot, de a biztonság, az információ, valamint a kedvező ár/érték arány is befolyásolja őket az úti cél megválasztásánál.

Az utazásuk elsősorban személygépkocsival történik, ellenben körükben egyre népszerűbbek a repülő utazások. A lakosság nagy része a szervezett utazásokat részesíti előnyben, tehát igénybe veszik az utazásszervezők, utazási irodák vagy más utazásközvetítők szolgáltatásait. Magyarországi utazásaik tekintetében az utazási döntés meghozatalához az információs csatornák közül egyértelműen az Internet játszik jelentős szerepet, és ezzel szemben jóval csekélyebb az utazási irodák szerepe. A hollandok Magyarországot elsősorban a hosszú utazások, a városlátogatások valamint a kulturális és örökségturizmus szempontjából tartják vonzó helyszínek. Magyarországi utazásaikról szinte mindig elégedetten térnek haza, kedvezően ítélik meg a magyarok vendégszeretetét, a kedvező ár/érték arányt, a szolgáltatások minőségét, kulturális adottságainkat. Leginkább a környezetbarát szemléletünket, a higiénia, valamint az általános infrastruktúra meglétét hiányolják a holland utazók.

A hollandok is szívesen vásárolnak ingatlanokat külföldön, elsősorban azokban az országokban, ahová turistaként is utaznak. Magyarországi ingatlanvásárlásuk két legfőbb motivációja a befektetési szándék, valamint a turisztikai célú hasznosítás. Gyakori, hogy a holland tulajdonos ezeket az ingatlanokat az év egy bizonyos időszakában saját célra használja, az év további részében viszont kiadja azt. A magyarországi ingatlanvásárlások ragsorában a hollandok a 4. helyet foglalják el. A magyarországi területválasztás főbb okai: a természet közelsége, a „mediterrán” jellegű éghajlat, a hollandtól eltérő kultúra, rokoni kapcsolatok. A helyi lakosság és a holland ingatlantulajdonosok kapcsolata kedvező, a hollandok szívesen veszik igénybe a helyi lakosság szolgáltatásait, és szívükön viselik az adott település fejlődését.

Skandináv országok közül Dániából érkeznek jelentős számban turisták, akik viszonylag hosszabb időt (átlagosan 7-8 nap) töltenek a Balatonnál. Kedvezőtlen tény,

hogy számuk drasztikusa csökken. Míg 2004-ről 2005-re még 20 % alatt volt a vendégek és a vendégéjszakák számának csökkenése addig, 2006-ra már jelentősen meghaladta azt.

A statisztikai adatokat tekintve érdemes még megemlíteni Oroszországot a balatoni küldőterületek sorában. Az elmúlt két év adatait vizsgálva megállapítható, hogy bár az utasok száma még nem érte el az 1%-os értéket, és a vendégéjszakák száma is alig haladja meg az 1-1,5%-ot a régióban, mégis akik érkeznek átlagosan 7 napnál több időt töltenek el a Balatonnál és számuk évről évre növekszik.

1.4.1.3. Balaton imázsa a hazai lakosság körében

A magyar lakosság körében végzett imázs kutatásból is kiderül, hogy a Balatonról alapvetően pozitív, sokszínű kép él a magyarok körében, ám még sok a tennivaló, hogy újra igazán divatos úti céllá váljon. A Balaton alapvetően kedvező imázsa jó kiindulópont a marketing tevékenységhez: azonban a magyar turisták egyre tájékozottabbak és tapasztaltabbak, igényeik egyre magasabbak. Elvárják a folyamatos termékfejlesztést, a jó ár-érték arányt és az intenzív, a piaci szegmensek igényeihez alkalmazkodó marketingtevékenységet.

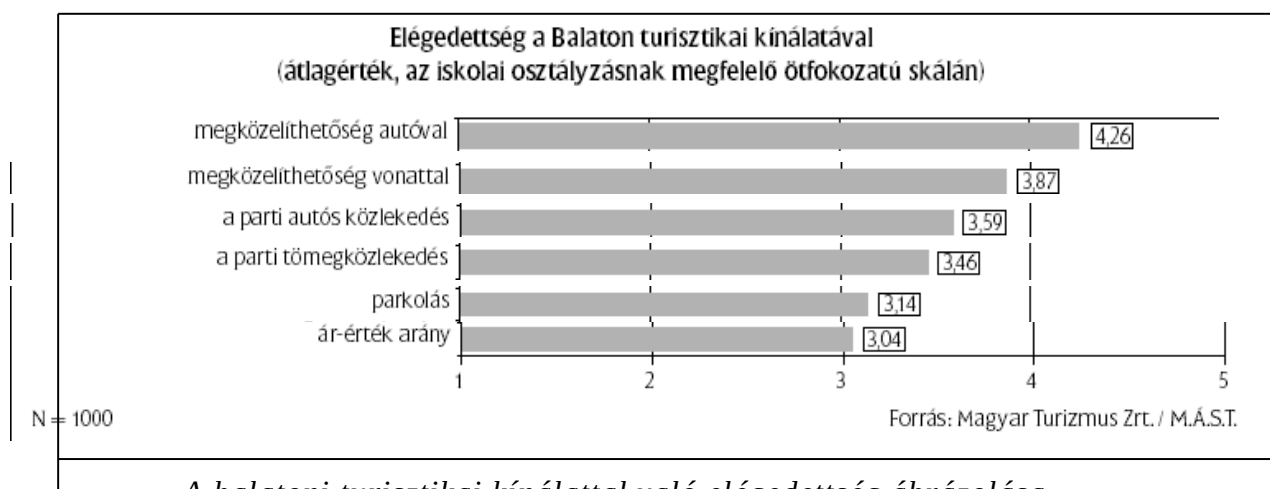
A Balatonnal kapcsolatos asszociációink (emlékeink) alapvetően pozitívak, a vízre és a pihenésre vonatkoznak, illetve sok nosztalgikus elemet is tartalmaznak: „A régi Balatonnak egészen más, sajátos hangulata volt!”, de sokan felfedezni vélik a fejlődési potenciált is a régióban. A megkérdezettek egyöntetű véleménye, hogy a Balatonnak a magyar turizmusban játszott szerepe lényegesen kisebb, mint tíz éve volt.

A balatoni turizmus fejlődésének egyik korlátozó tényezője a part menti közlekedési nehézségek, a rossz időben tapasztalható zsúfoltság az utakon: „A parti közlekedés esőben, rossz időben tragédia, mind kocsival, mind vonattal. A vonat főként a gasztronómiai programoknál lenne fontos. Nagyon körülményes akárcsak 3-4 falnyi távolságot is áthidalni kocs nélkül.”

A magyar lakosság véleménye szerint a tipikus balatoni turisták a kisgyermekkel utazó családok, a bulizó fiatalok, illetve a táborozó gyerekek, bár alapvetően mindenki megtalálhatja a számára vonzó kikapcsolódási lehetőséget: a Balaton programajánlatában minden korosztály talál számára megfelelő (szállásától elérhető távolságon belül), az utazók kifejezetten elégedettek a kulturális és a szórakozási lehetőségekkel és a tavat ideális üdülőhelynek tartják a kisgyermekkel utazók számára.

A fókuszcsoportos beszélgetés során a megkérdezettek elsősorban a vendégszeretetet, a vendég megbecsülését hiányolták a balatoni szolgáltatók viselkedéséből. Különösen a tengerparttal összehasonlítva várnak jóval több vendégszeretetet és megbecsülést a Balatonra látogatók. Véleményük szerint ehhez az egész vendéglátás mentalitásának meg kell változni, nem szabad, hogy azt higgyék, a vendég van értük. Sajnos az ár/érték arányt vizsgálva is a tengerparti üdülőhelyek megelőzik a Balatont az utazók körében: „Külföldön jobb minőséget, többet kapok a pénzemért.”

A balatoni utazással való elégedettséget vizsgálva látható, hogy az első helyen áll a Balaton autóval való megközelíthetősége, ám a helybeli közlekedéssel és parkolással elégedetlenebbek a magyar turisták – bár még így is közepesnek ítélték e tényezőket.



A magyarok szerint a Balaton jellemzően barátságos, színes, divatos, igényes, izgalmas, tiszta, modern, biztonságos és tiszta vízzel, de magas árakkal várja a turistákat.

A magyar lakosság véleménye szerint a Balaton nagyon fontos szerepet tölt be az ország turizmusában: nincs versenytársa belföldön. A külföldi célpontok közül viszonylag közeli, meleg vizű tengerek partjai jelentenek konkurenciát, amely érzésük szerint jobb ár-érték arányt is kínál. A spanyol, az olasz, a görög, a horvát, a török és a szlovén tengerpartot kedvezőbb úti célnak tartják a magyarok.

Összefoglalásul elmondható, hogy a Balatonnak eltűnt a tömegturizmus jellege, amely nem feltétlenül kedvezőtlen, viszont nem épült ki új kínálat, amely új típusú turisztikai keresletet indukálna a térségben. Az elszórt fejlesztések pedig nem segítik a Balaton régió kedvező imázsának kialakítását. Ez volt az egyik ok, ami negatívan hatott a kereslet alakulására.

A balatoni turisztikai kereslet további jellemzői, hogy:

- a tényleges főidény (az ún. teltházias forgalom) az időjárás függvényében július-augusztus hónapokra (4-6 hétre) korlátozódik;
- az átlagos tartózkodási idő 4-5 nap;
- az átlagos költség az EU átlag alatti;
- a forgalom döntő részét a nem szervezett egyéni turisták adják;
- megnőtt a külföldi nyaralótulajdonosok száma, amely csökkent a szálláshely szolgáltatást igénybevevők számát; illetve
- a balatoni vendégek fizetőképessége csökkent, amelynek oka visszavezethető a kínálat és a marketing-tevékenység gyengeségeire.

1.4.2. Turisztikai kínálat

A Balaton, mint turisztikai fogadóterület helyzetének komplex vizsgálata megköveteli a turizmus alapjainak áttekintését, adaptálva ezt a régió helyzetére, múltjára, jelenére és jövőjére is. A keresletelemzésre vonatkozó statisztikák is jól mutatják, hogy az elmúlt években a Balaton turizmusa több szempontból megváltozott, átalakult.

Természetes emberi igényünk, hogy az utazásaink során mindig szép, vagy lakóhelyünkötől szebb, változatosabb természeti környezetet keressünk. Erre készülnek a világ számos pontján, a legkisebb települések, szigetek is várják a turistákat, hogy a máshol megtermelt jövedelmüket ott költsek el. Így lehetővé válik, hogy az egyes turisztikai fogadóterületek gazdasága fejlődjön, mely multiplikátor hatása révén kedvező hatást gyakorol a térség vállalkozásaira, szervezeteire, és nem utolsósorban a helyi lakosok életminőségére.

A Balaton Közép-Európa legnagyobb édesvízű tava, nemzeti természeti kincs. Vonzerejét kellemes, lágy édesvize, kedvező klimatikus adottsága, a változatos táj, valamint a térség kulturális öröksége adja. A Balaton értékét nemcsak a táj egyedi szépsége, a déli-part kellemes homokfövenye, a Balaton-felvidék lankás szőlői, hanem vizének minősége is meghatározza. A Balaton vízfelülete 600 km², partvonalának hossza 235 km, víztömege 2 milliárd m³. A vízgyűjtő terület nagysága 5775 km², a tó fő tápláló vízfolyása a Zala folyó.

A Balaton Kiemelt Üdülőkörzet (BKÜ) 164 települése 12 statisztikai kistérséghez tartozik. (ld. 2000. évi CXII. tv.) A BKÜ területe – a tó területével együtt: 3780 km². A BKÜ területén 41 közvetlen partközeli és 123 háttértelepülés található, ahol jelentős fejlettségbeli különbségek alakultak ki, főként a Balaton parti és a háttértelepülések, illetve a városok és a falvak között. A BKÜ térségében a turizmus a fő gazdasági tevékenység. A térség önkormányzatai szorgalmazták, hogy a Balaton saját területtel rendelkező önálló régióvá váljon, és így az EU támogatási célterülete legyen.

A magyarországi turisztikai régiókat az 1998/28. (V. 13.) IKIM rendelet hozta létre azzal a céllal, hogy a turizmussal kapcsolatos regionális, területi feladatokat a turisztikai régiók keretében lássák el.

A Balaton turisztikai kínálatának áttekintésénél legyen kiinduló pont az a megállapítás, hogy versenytársunk az egész világ. Ezért kell különösen is nagy hangsúlyt helyeznünk a környezetbarát és egyben marketing szemléletű turisztikai termékfejlesztésre. Hiszen a turista majd a „lábával” szavaz ránk, eljön-e hozzánk, vagy elutasít minket, más desztinációt keres fel, és az utazásra szánt szabad rendelkezésű jövedelmét ott költi el.

A turizmus kínálati trendjei között alapvetően a következő elemeket kell figyelembe vennünk:

- Éleződik a versenyhelyzet a desztinációk között
- Előtérbe kerülnek az érzelmi alapú, személyes élményeket nyújtó szolgáltatások
- Diszkont légitársaságok térnyerése az utazásban, a repülőjegy árak csökkennek
- Új desztinációk bekapcsolódnak a légi közlekedésbe
- Az internet szerepe növekszik, és az utazási döntés folyamatában meghatározó fontosságúvá válik.

A Balaton turizmusát, a magyar turizmusban betöltött helyzetét áttekintve, a jövőbeli regionális fejlesztés számára a kihívások kézzelfoghatóvá válnak. Az öröklött területi és részben szerkezeti struktúrák az európai és a világtrendekkel, valamint a turizmusban bekövetkezett globális változásokkal nincsenek összhangban. A tóparti tömegturizmus magyarázatul szolgál a Balaton turizmusának hanyatlására, amelynek okai összetettek:

1. A rendszerváltást követően a kelet-európai országok más vízparti, tengerparti úti célok felé fordultak, a Balaton már nem a szétválasztott német családok találkozóhelye.
2. A szálláshelyeket a kispénzű turisták számára tervezték, míg az európai turizmusban egyre inkább nő a minőség iránti igény.
3. Csak kevés kulturális és „rossz idő esetére való” programlehetőség található a térségben.
4. A Balaton fennmaradó „fürdőkád” arculata befolyásolja a marketing eredményeit a modern minőségi turizmus új szegmensében.
5. Mivel a turizmusban dolgozók csökkenő forgalommal szembesülnek, a szolgáltatók nem forgatják vissza a nyereséget, ami által a tó vonzereje tovább csökken.
6. A modern információs technológia és az egyre olcsóbbá, gyorsabbá váló közlekedés világszerte lehetővé teszi az összehasonlítást és a versenyt az egyes úti célok között.

1.4.2.1. A balatoni kínálat jelenlegi vonzerői

A Balaton rendkívül összetett vonzerővel rendelkező turisztikai fogadóterület, az egyes részvonzerők hatóköre azonban eltérő. Mind a mai napig a régióban a víz az első számú természetes vonzerő, amely elsősorban a tavat jelenti, valamint a régióban bőven rendelkezésre álló gyógyvíz készletet, különös tekintettel a Hévízi tóra. Ezen vonzerők hatósugara a legszélesebb, egész Európából vonzzák a kikapcsolódásra, gyógyulásra vágyó turistákat.

A Balaton fő vonzereje továbbra is maga a tó, a balatoni fürdőzés. A kutatási eredmények is ezt támasztják alá, jellemzően ez a kép él az „emberek fejében” a Balaton szó hallatán. Az utóbbi években újra kedvező, hogy a tó vizének magassága, minősége, valamint az ezekről szóló negatív híradások száma csökkent.

A turisztikai termékfejlesztés egyik iránya továbbra is a vízparti üdülésre összpontosul, de mindenképpen ki kell egészíteni olyan markáns élményközpontú elemekkel, amelyek később jelentős szerepet játszhatnak a Balaton régió turizmusában. Ezen - jelenleg még - kiegészítő vonzerők komplex turisztikai termékfejlesztésével elérhető, hogy később önálló európai hatókörű vonzerőként jelennek meg a Balatonnál. A turisztikai trendek egyértelműen mutatják, hogy az élmény elemek kialakítása, turisztikai termék formálása kiemelkedő fontosságú lesz, így a hangsúlyt javasolt ezen elemekre helyezni. Megfigyelhető az a tendencia, hogy a különböző országos, régiós és a helyi szervezetek, közösségek folyamatosan arra törekednek, hogy az egyes vonzerőelemeiket turisztikai termékfejlesztéssel fejlesszék. Javasolt ilyenkor ezek összehangolt fejlesztése, valamint a szolgáltatáselemek ezzel összhangban történő kialakítása, korszerűsítése.

A balatoni bor- és gasztronómiai turizmus népszerűsége növekszik, a turisták valamennyi csoportja számára élményt jelentenek a borhoz és az étkezéshez kapcsolt programok. A magyar konyha és borászat - nemzetközi hírnevének köszönhetően - önálló vonzerőként is megjelenik a régió kínálatában. A Balaton környékén hat ismert borvidék található (Badacsonyi, Balatonfüred–csopaki, Balaton-felvidéki, Somlói, Dél-balatoni, Balaton–melléki). A szőlő- és borkészítés napjainkban folyó újjáélesztését és minőségének emelését a turizmus nagymértékben segítheti. A balatoni bortúrák

kialakítása részben tehermentesítheti a tavat, hozzájárul a háttérterületek adottságainak jobb kihasználásához, a kereslet szezonális jellegének mérsékléséhez.

A régiós arculat kialakításában fontos szerepet töltenek be a kulturális értékek, mint pl. a tihanyi templom és apátság, amely nemcsak kulturális örökségi értéként (műemlékként) fontos, hanem az első magyar nyelvemlékek egyikét is adó, szakrális és laikus szempontból egyaránt jelentős szellemiséggel rendelkező hely. Ezen kívül több kulturális örökségi helyszín is található a régióban: a Somogyvári Apátság, Fenékpuszt, Zalavár stb. Idegenforgalmi és kulturális szempontból is kiemelt jelentőségűek gyűjtemények és kiállítóhelyek: Balaton Múzeum, Festetics Kastély, Afrika Múzeum, Tűzoltó Múzeum, Posta Múzeum, József Attila Múzeum, Latinovits Múzeum, Kálmán Imre Emlékház, Blaha Lujza Emlékház, Jókai Emlékház, Ásványmúzeum stb.

Ide sorolható a Balaton Felvidéken hagyományosan rendezett, de már a régió határain túl is híressé vált kistérségi kulturális eseményt, a Művészetek Völgye (Kapolcs / Káli-medence) rendezvényei, amelyek komplex „termékegyütttest” valósítanak meg: megjelennek a népi építészet és a népi tárgykultúra, a hagyományőrző tevékenységek továbbá a hivatásos és amatőr alkotó és előadóművészet.

A régióban a közművelődési ellátást elsősorban a művelődési házak, könyvtárak, a mozik, a színházak és a múzeumok hálózata adja. Ebben a kategóriában még inkább jellemző, hogy a kulturális intézmények a nagyobb településeken összpontosulnak. A kulturális rendezvények elsősorban az idegenforgalmi szezonhoz, illetve állami és egyházi ünnepekhez kapcsolódnak. A közösségi rendezvények egyik fő helyszínei a művelődési vagy faluházak. Színházteremmel Siófok, Keszthely rendelkezik, s olyan városnak, mint Balatonfüred (ahol az első kőszínház volt az országban) nincs ilyen épülete. Szabadtéri színpaddal szintén több település rendelkezik, viszont a színpadi infrastruktúra hiányos, vagy teljesen hiányzik, illetve nem mobilizálható. Mozi több helyen működik, főként a művelődési házakban vagy kertmoziként. Könyvtár csaknem minden településen, köztük a legkisebb községekben is létezik, közösségi szerepe azonban egyre csökken. A településeken galériákban, egyéb kiállító termekben több közösségi rendezvényt, kiállítást, bemutatót is szerveznek, de a nyári idényjelleg ebben az esetben is meghatározó. A régióban szélesebb körű meghatározó kulturális központként Balatonfüred, Keszthely, Fonyód, Tapolca, Balatonboglár, Balatonföldvár és Siófok említhető.

A magyar kultúra ezeréves hagyományaira építő kulturális turizmus területén a Balaton rendezvény kínálata ma már sokszínű, de jelentős vendéglétszámot vonzó rendezvény a régióban rendkívül kevés. A jelenlegi kínálat a balatoni tartózkodást teszik színesebbé, növelve ezzel a régió vendégmegtartó képességét.

A térség szabadidősportos és sportrendezvény kínálata szegényes, nem éri el a kívánt mértéket, a szárazföldi programok közül szinte teljes egészében hiányoznak a szabadtéri, fesztivál jellegű rendezvények. A 10-12 évvel ezelőtti, közel másfél tucat sportágban megrendezett Balaton Kupa, Balaton Bajnokság alig fele maradt fenn.

Nemzetközi mércével is igen jelentős rendezvény, a már közel tízezer résztvevővel zajló Balaton-átúszás (Révfülöp-Balatonboglár), az Öböl-átúszás (Balatonfüred-Tihany), a fonyódi Triatlon Balaton Nagydíj, a rangos vitorlás-, műrepülő- és sárkányrepülő versenyek.

A Balaton Régió turizmusának erős szezonaritása, a szezon folyamatos rövidülése miatt, a szállodai kapacitások jobb kihasználása érdekében a szállodák a konferencia turizmus területén próbálják meg pótolni kieséseiket. Ezek jellemzően kisebb létszámú

konferenciák, szemináriumok rendezését jelentik. A konferencia- és szekciótermekkel rendelkező szálláshelyek is sok esetben technikai fejlesztésre szorulnak.

A szétszórt, koordinálatlan fejlesztések eredményeként hiányos a turisztikai kínálati elemek komplex turisztikai termék formálása, amely szűkíti az idegenforgalmi szezont. További problémát jelent, hogy nem megoldott a partközeli és a háttértelepülések közötti együttműködés, a közöttük szükséges kapcsolat hiányosságai különösen a közlekedés területén szembetűnők.

1.4.2.2. A turisztikai kínálat fejlesztésének lehetőségei

A) A Balaton Régió turisztikai szereplőinek összekapcsolása turisztikai termékcsoportok mentén

A program célja olyan munkacsoport (szervezet, konzorcium, stb.) létrehozása, amely meg tudja szólítani a régió turisztikai vállalkozásait, meg tudja találni azokat a húzószervezeteket, amelyek képesek a hosszú távú stratégiai együttműködésre, ennek érdekében új termékek menedzselésére. A programot megvalósító a kiválasztott vállalkozókat segíti olyan termékek kialakításában, amely:

- több turisztikai vállalkozó már létező termékét kapcsolják össze, ezzel más és más célcsoportokat kötnek össze,
- minőségi termékeket hoznak létre, amelyek hozzájárulnak a termékkínálat színesítéséhez, a szezon meghosszabbításához,
- alkalmazkodnak a Balaton Régió sajátos arculatához.

B) Együttműködési háló kialakítása a mezőgazdasági termelők, a kézműipar és a turizmus szereplőinek részvételével

A program célja megkeresni a régió gazdasági (mezőgazdasági, kézműipari) szereplői közül azokat, amelyek vállalják

- olyan termékek előállítását és közös értékesítését, amelyek kapcsolhatók más turisztikai termékekhez és ezzel speciális, innovatív turisztikai termék (potenciál) jön létre,
- A programot megvalósító vállalja ezen mezőgazdasági és/vagy kézműipari termék, illetve vállalkozás összekapcsolását hasonló minőségű turisztikai termékekkel, vállalkozásokkal; támogatja új turisztikai termékek létrejöttét, vagy új, újszerű – térségi együttműködésen alapuló – marketing, értékesítési formák meghatározását és megvalósítását. Ezen turisztikai termékek több vállalkozó már létező termékét kapcsolják össze, ezzel más és más célcsoportokat kötnek össze,
- minőségi terméket hoznak létre, amelyek hozzájárulnak a termékkínálat színesítéséhez, a szezon meghosszabbításához,
- alkalmazkodnak a Balaton Régió sajátos arculatához.

C) Rendszeres Balaton régiós szakmai fórumok kialakítása (ágazati és területi)

A program támogatásával létrejönnek az egyes fejlesztési feladatokhoz kapcsolódó térségi (regionális, kistérségi), szakmai egyeztető fórumok, vagy szakmai egyeztetések lebonyolítását vállaló, koordináló szervezetek, amelyek a tervezés és

megvalósítás folyamatába bevonják az érintett szereplőket (a Balaton Régió belüli, és a kapcsolódó kistérségek, megyék, statisztikai régiók területfejlesztési intézményei, társadalmi-gazdasági szereplői). A fejlesztések alapvető követelménye a kapcsolódó statisztikai régiókkal, megyékkel való egyeztetés azokban a fejlesztésekben, tervek kapcsán, ahol ezek a területi egységek érintettek.

Az egyeztető fórumok lehetnek egyszeri rendezvények, vagy többszöri, a fejlesztési programok folyamatában megszervezett rendezvénysorozatok.

1.4.2.3. Közlekedés – megközelíthetőség az utazó szemszögéből turisztikai aspektusban

A KSH adatok szerint a Magyarországra érkező turisták 88-90%-a közúton érkezik hazánkba. A diszkont légitársaságok megjelenésével és térhódításával, valamint a regionális repülőterek megnyitásával a légi úton érkezők száma várhatóan tovább emelkedik. (2005-ben az összes érkezést tekintve ez 5,4% volt.) A vasúti és a vízi közlekedés részaránya 2005-ben 3,9%, ill. 0,8%, és várhatóan mindkettő tovább csökken.

Az országos adatokhoz hasonlóan a Balatoni vendégek nagy része közúton, jellemzően személygépkocsival, lakóautóval érkezik. A Balaton déli partja közúton a 7-es számú elsőrendű országos főútvonalon, és az M7-es autópályán (egyelőre szakaszokban), míg az északi partja a 71-es számú másodrendű főútvonalon érhető el.

Az autópálya Balatonszárszó és Zamárdi közötti, valamint az Ordacsehitől délnyugatra eső szakasza a tervek szerint 2007-ig kerül átadásra, így addig ezeken a szakaszokon a 7-es számú fő utat tovább terheli a balatoni régió felé irányuló forgalom, a régió belüli forgalom mellett a régiót átszelő nemzetközi forgalom is a horvát és a szlovén határ felé. A 71-es számú út az északi parton a Balatonra irányuló forgalmat és a régió belüli forgalmat látja el.

A hamarosan elkészülő M7 autópálya átveheti a tranzitjellegű (átmenő), valamint a térségbe irányuló forgalmat, azonban itt pályahasználati díjat kell fizetni, és előfordulhat, hogy az eseti igénybevételek esetén mégis kisebb forgalom bonyolódik az autópályán, annak relatív magas költsége miatt. A legalább Budapestig történő utazásoknál a nagy távolságon igénybe vehető gyorsforgalmi út fokozott vonzerőt jelent.

A közúti közlekedés, ezen belül a megnövekedő személygépkocsi-forgalom egy bizonyos mértéket meghaladva az érintett települések, területek számára zavaróvá, kellemetlenné válik, illetve a megnövekedett úthasználat, légszennyezés, illetve zaj miatt költségekben is kifejezhető károkat okoz. A közösségi közlekedés alacsony színvonala azonban sokakat a személygépjármű igénybevételére ösztönöz, amely éppen az érintett nyári időszakban okoz nagyobb mértékű károkat. Az idelátogató turisták, a pihenni vágyó telektulajdonosok a helyi lakosokkal együtt a jó levegőt, pihenésükhöz a csendet keresik, de különösen kiemelt szempont a településeken belüli biztonságos közlekedési igényük.

A Balaton-parton a parkolási lehetőségek, ezen belül a biztonságos, őrzött parkolók korlátozott száma miatt az autós közlekedés további terhelést ró a régióra. A kijelölt parkolóhelyek a főszezonban rendszerint zsúfoltak, a szabad parkolóhely utáni keresgéssel tovább fokozódik a zaj és környezet-szennyezés, illetve gyakoriak a tiltott helyen történő parkolások is.

Az állomások és megállóhelyek felszereltsége között igen jelentős különbségek mutatkoznak. Csak kevés peron érhető el biztonságosan, alul- vagy felüljárón keresztül. A meglévő aluljárók szűkek, elhanyagoltak, az akadálymentes közlekedésre

alkalmatlanok. A meglévő állomásokon és megállóhelyeken nem csak mozgásukban korlátozottak akadálymentes közlekedése, de a babakocsival, kerékpárral együtt utazók kényelmes és biztonságos közlekedése sem megoldott.

A vasútállomások tekintetében nem szabad elfelejteni a higiénés állapotokat sem, és figyelemmel kell lenni a klímaváltozás hatásaira is. A globális felmelegedés már Magyarország is a nyarakat száraz, sivatagi meleggé változtatja, így a nyári nagy melegben való várakozás embert próbáló kihívás elé állítja a turistát. A mosdók állapota, ill. a zuhanyzási lehetőségek hiánya – legalább a nagyobb állomásokon – kedvezőtlen összehatást hagy a turista emlékezetében, de ugyan úgy a helyi, kisebb utazást tévő lakosokban is. Különösen szembetűnően jelentkezik ez a vonatkésések estében. A várakozás idejét kellemesebbé teheti a kulturált környezet is (pl. nyáron légkondicionált, télen fűtött várótermek; parkosítás; vendéglátó egységek az állomások területén stb.). Az állomások csomagmegőrzőkkel való ellátása, pedig nem köti a várakozó utasokat az állomáson való tartózkodáshoz.

A régió légi úton, repülővel történő elérhetősége, megközelíthetősége is biztosított. Jelenleg két repülőtér (Sármellék, Siófok-Kiliti) fogadja a térségbe érkezőket, illetve folyamatban van a szentkirályszabadjai, valamint a tapolcai repülőtér kereskedelmi célú hasznosítása is.

Repülővel útnak indulók a sármelléki repülőtérre (FlyBalaton) érkezhetnek, amely már alkalmas a kisebb magán- és sportgépek mellett az utasszállító repülőgépek fogadására is. 2003-ban a repülőtér forgalma már meghaladta az évi 20 ezer fős létszámot, 2005-ben közel 26 ezer utas számot regisztráltak, utasforgalma folyamatosan növekszik. 2006-tól 13 európai városba lehet innen közvetlen légi járattal eljutni. A FlyBalaton repülőtérre 5 ország (Anglia, Dánia, Németország, Oroszország és Svájc) 12 városából érkeznek menetrendi- és charterjáratok. Az új terminálépület éves szinten közel 300 ezer utas magas színvonalú kiszolgálását teszi itt lehetővé és felkészültek a napi 700-750 utas fogadására is. A FlyBalaton repülőtér terminálépülete előtt 300 férőhelyes gépkocsi- és 10 férőhelyes buszparkoló lesz/van.

Siófok-Kiliti repülőtér 1990 óta üzemel polgári repülőtérként, jelentős az un. kis gépes forgalma. Több nemzetközi repülő kiképző tábor, műrepülő bajnokság helyszíne. A magángépekkel ide érkező magas színvonalú szolgáltatásokat igénylő vendégek gépkocsit bérelnek, mellyel tovább erősítik a régió gépkocsiforgalmát, mert a jelenlegi közösségi közlekedési lehetőségek nem érik el az általuk igényelt színvonalat.

Szentkirályszabadján és a Tapolcán levő repülőterek még nem játszanak szerepet a Balaton turisztikai elérésében. Vasúti kapcsolata egyik reptérnek sincs, így az ide érkező vendégek továbbutazása is csak közúton oldható meg.

A Balaton nemzetközi közlekedési összeköttetésében két közép- európai közlekedési folyosó is érinti a térséget. A Balaton Régió települései közül közvetlen nemzetközi összeköttetéssel 34 település rendelkezik, ebből vasúti kapcsolattal 12, nemzetközi autóbusz megállóhellyel 28 település, mindkét kapcsolati formával mindössze hat település. A Balaton déli partján található települések jelentős része közvetlen vasúti kapcsolattal rendelkezik Románia, Horvátország, Szlovénia, Olaszország és a nyári időszakban Szlovákia felé. Az M7-es autópálya olyan nemzetközi, illetve országos jelentőségű kapcsolat. Az európai közlekedési tengely, amelynek a Velence-Koper/Trieszt-Ljubljana-Budapest-Ungvár-Lvov kapcsolatot kell biztosítania, jelentős területfejlesztő erőt jelent.

A Balaton körüli kerékpárút-hálózat kiépítése kapcsolódjon az országos kerékpárút-hálózathoz, biztosítva továbbá a Kis-Balaton Regionális Kerékpárút-

hálózattal is az összeköttetést. A part közelében haladó kerékpáros törzshálózatot mind az északi, mind a déli oldalon a településrendezési tervekben javasolt kiegészíteni a háttértelepüléseket felfűző kerékpárút-hálózattal (lehetőség szerint mezőgazdasági utakon haladó nyomvonal kijelölése), biztosítva ezáltal a háttértelepülés bekapcsolását. Továbbá javasolt biztosítani a nemzetközi kerékpárút-hálózatokkal való kapcsolatot. Ehhez kapcsolódóan a kerékpározás kiszolgáló létesítményeinek (pihenők, szerviz, WC, hulladék tárolók, stb.) kiépítése is indokolt. A fejlettebb közösségi közlekedési hálózathoz kapcsolódási pontokat kell kialakítani, a térségben kerékpáros átszállóhelyek létesítése indokolt. Itt védett tárolókkal és a vonatokon történő kerékpárszállítással kell lehetővé tenni a kerékpáros turisták számára a közösségi közlekedési eszközök kényelmes használatát.

A belvízi hajózás az idegenforgalmi szezonban turisztikai célokat is szolgál, míg a személyhajózás szempontjából a leggyorsabb közlekedési eszköz a Balaton északi és déli partja között. A menetrendi hajójárat sűrűsége a mindenkori igényekhez igazodva április közepétől október közepéig biztosítja az átkelést az utasok számára. Ez hat hónapos közlekedési lehetőséget jelent. A Szántód-rév-Tihany-rév közötti kompjárat gyakorlatilag kilenc hónapon keresztül a Balaton közúti hídja, amely nemcsak a két part közötti turista gépjármű átkelést biztosítja, hanem a két part közötti napi közlekedési feladatokat is megoldja ezen időszak alatt. Az évekig tartó extrém alacsony vízállás 2005-ben extrém magas vízállássá változott, így a hajózás ebből fakadó gondjai egyelőre megoldódtak.

A Balatonon tilos a motorcsónakok használata, bár többen folyamatosan lobbiznak a motorcsónakok ismételt engedélyezéséért, helyesnek tartjuk a Balatont elsősorban a vitorlázók számára kijelölt helyként fejleszteni. Számtalan kikötő épült és korszerűsödött az elmúlt években, ezen a téren a kereslet mégis meghaladja a kínálatot.

1.4.2.4. Turisztikai szolgáltatások

A) Szálláshelyek

A 164 településből álló Balaton Kiemelt Üdülőkörzetben (ld. 2000. évi CXII. törvény) összesen 632 kereskedelmi szálláshely, közel 100 000 férőhellyel működött 2005-ben. Ennek közel harmada szállodai egység, és a szobák több mint 66%-a is itt található. Az üdülőkörzetben 24 négycsillagos hotel működik, amelyekben közel 9 ezer férőhely van. Időközben ebből az egyik hévízi szálloda már megszerezte az ötödik csillagát. A 22 gyógyszállodában összesen 6144, a kilenc wellness szállodában 2711 a férőhelyek száma. Az időszakosan működő 64 kempingben 34 ezer férőhely várja a turistákat.

A Balatonnál található az ország szállodáinak 20%-a, az ország üdülőházainak, gyógyszállodáinak harmada, valamint a wellness szállodák, apartman-házak több mint ötöde. A kereskedelmi szálláshelyek összes férőhelyeinek csaknem 30%-a az üdülőkörzetben várja a vendégeket.

Szállástípus	Működő egységek száma	Kiadható	
		Szobák	Férőhelyek
Szálloda	206	13 985	35 716
ebből:			
****	24	3 612	8 639
***	105	6 609	16 880
**	57	2 851	7 814
*	20	913	2383
Szállodából:			
gyógyszálloda	22	2 745	6 144
wellness-szálloda	7	1 039	2 711
apartmanszálloda	12	885	2 050
Panzió	183	2 648	7 091
Üdülőház	141	2 649	8 615
Kemping	64	-	34 010
Turista-, ifjúsági szálló	38	1 893	8 550
Összesen:	632	21 175	93 982

*A Balaton Kiemelt Üdülőkörzet kereskedelmi szálláshely-kapacitása
2005. július 31-én*

A **magánszálláshelyek** tekintetében az országban lévő teljes kapacitás kétharmada található a Balatonon, azaz közel 160 ezer férőhely 28 ezer vendégfogadónál. A magánszálláshelyek jelentős része a Balaton parti településeken található.

A régió turizmusának további fontos sajátossága (a kínálat jellegéből adódóan) a nagyon erős szezonáltság, a nyári hónapokban – június-augusztus közötti időszak – realizálódik a vendégéjszakák 60-65%-a.

A Balaton parti szálláshelyek férőhelyeinek száma 1990 és 2002 között folyamatosan, ám egyre lassuló ütemben bővült. A növekedés a kereskedelmi szálláshelyeknek, azon belül is jellemzően a szállodáknak volt köszönhető. A kapacitásbővülés üteme 2002-ben kiemelkedő volt a kereskedelmi szálláshelyek esetében, több, feltehetőleg a Széchenyi-tervnek köszönhető fejlesztés zárult le akkor, utána viszont csökkenés kezdődött. Összességében 1990 és 2004 között a szállodák férőhely kapacitása 169%-kal, a kereskedelmi szálláshelyeké pedig 44%-kal bővült. A magánszálláshelyek esetében némiképp eltérő a helyzet: 1990 és 1997 között szinte folyamatosan csökkent a szervezett fizetővendéglátás férőhely kapacitása. Az 1998-as módszertani változtatások következtében a szervezett fizetővendéglátás kategória helyébe a magánszálláshelyek (fizetővendéglátás és falusi szállásadás) léptek. 1999 és 2002 között a magánszálláshelyek férőhelyeinek száma is lassuló ütemben növekedett, 2002 után pedig itt is csökkenés tapasztalható.

A régió kereskedelmi férőhelyeinek kapacitása az 1998. évi 86,7 ezerről 2005-re 18%-kal 102 ezerre bővült. 2003-ban (-2%) és 2004-ben (-4%) némi visszaesés volt tapasztalható, ettől eltekintve a növekedés folyamatos volt.

A kereskedelmi szálláshelyeken belül a szállodák részesedése kis mértékben, 34,9%-ról 34,7%-ra csökkent 2005-re, miközben a balatoni szállodák férőhely kapacitása 17%-kal 35,3 ezerre növekedett. A szállodák között a négycsillagos házak férőhelyeinek száma több mint háromszorosára bővült, részesedésük az 1998-as 8,6%-ról 24,4%-ra

növekedett. A háromcsillagos szállodák esetében a férőhely kapacitás 40%-kal közel 17 ezerre bővült, részesedésük a szállodákon belül 39,7%-ról 47,6%-ra nőtt. Az egy- és kétszillagos házak férőhelyeinek száma a vizsgált időszakban csökkent.

A gyógyszállodák kapacitása 1999 és 2005 között a hétszeresére növekedett, míg a wellness szállodák férőhely kapacitása egy év alatt közel a duplájára nőtt (+77%). Az egyéb kereskedelmi szálláshelyek közül a panziók (+53%) és az üdülőházak (+39%) kapacitása bővült, a turistaszállók (-53%) és a nagy részesedéssel rendelkező kempingek (-17%) férőhelyeinek száma csökkent. A Balaton turisztikai régió magánszálláshelyeinek férőhely kapacitása lassuló ütemben bővült 1999 és 2002 között, majd csökkent. 2005-re összességében az 1999-es 144,7 ezerből 9,6%-kal 158,5 ezerre növekedett.

A Balaton gazdasága jelentősen függ a szolgáltatási ágazattól. A régió jellegzetességei - az országos szinthez viszonyítva - megmagyarázzák a turizmussal kapcsolatos ágazatok (kereskedelem, vendéglátás) magas részarányát. A régióon belül azonban jelentős különbségeket lehet érzékelni: míg a partközeli településeken a vendéglátásban a foglalkoztatás 13,5%-ot, addig a háttértelepüléseken ez az arány mindössze 5,5%-ot tesz ki.

A Balatonnál működő turisztikai szolgáltatók és a nagyobb szálláshelyeket üzemeltetők – különösen a szállodaláncok – jelentős szerkezeti és tulajdonosi struktúraváltáson mentek keresztül az elmúlt években. A korábbi évtizedekre jellemző tömegturizmus és szociális célú munkáltatói üdültetés mára teljesen átadta helyét az egyéni utazás-szervezésnek, és az ezt kiszolgáló intézményrendszer is ennek megfelelően változott.

A rendszerváltozást követően a néhai vállalati üdülőkből kisebb-nagyobb szállodává átprivatizált szálláshely-szolgáltatók mérsékelt színvonalú kínálata jellemezte. Ezt a fajta, alapvetően az egyéni utasok számára megjelenő kínálati piacot a korábban létező helyi utazási irodák és nagy programszervezők, tour operátorok tevékenységének hanyatlása jellemzi ma is. A három nagy helyi utazási irodát épp a legutóbbi évben vásárolta fel egy befektetői csoport.

A Balatontourist, a Zalatour és a Siotour utazási irodák még egy évtizede is a legfontosabb vendégszervező erővel rendelkeztek a Balaton partján. Mind a három cég tevékenységi körébe beletartozott a szobakiadás, programszervezés, a szálláshely- és kempingüzemeltetés. Jelenlétük meghatározó volt, mivel rajtuk keresztül érkezett a turisták többsége a tóhoz. Ma már az egyénileg érkező vendég egy egészen más szolgáltatói struktúrával találkozhat. A legfontosabb változást most ezen a területen az SCD Group néven megjelent külföldi pénzügyi befektető csoport jelent, amely felvásárolta ezt a három, a Balaton turizmusát eddig is szervesen meghatározó szervezetet, így és ezzel az SCD Group a tópart legjelentősebb tényezőjévé vált a turizmus területén. A befektetői csoport komoly infrastrukturális beruházással egybekötött intenzív szolgáltatást-fejlesztést kíván rövid időn belül megvalósítani a Balaton mellett több helyszínen is, hogy a Balaton újból fejlődésnek induljon, és Közép-Kelet-Európa vezető tavi turisztikai desztinációjává váljon.

1.4.3. Turisztikai SWOT analízis

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
A táj szépsége	Spontán fejlődés – a hatékony „gazda” szerepkör betöltetlensége
A tó vizének jelenleg jó állapota – kitűnő fürdőzési és sportolási lehetőségek	A tó vizének sérülékenysége
A régió változatos természeti és kulturális vonzerői, a háttérterületek és a falvak eredeti szépsége	Jellegtelen vízparti turizmus, csökkenő, a partra és az egyre rövidülő főszezonra koncentrálódó forgalom, az alacsony fizetőképességű kereslet túlsúlya
Egész évben működő gyógy- és termálfürdők, jelentős gyógy- és termálvíz-források	Nehézkes megközelíthetőség, belső közlekedési gondok
A természeti és kulturális értékek elkezdett védelme	Az örökölt közép-szerű kínálat lassú korszerűsítése – lemaradás a versenytársaktól
Nemzeti Park, az ökoturizmus kiváló lehetőségei	Komplex és sajátos turisztikai termékek hiánya
Még telítetlen vitorlášhajó és szörf forgalom	A Balaton Kiemelt Üdülőkörzet státuszának bizonytalansága (jelenleg nem NUTS 2-es régió)
A lakosság vendégszeretete	A szolgáltatások változékony színvonala
A szőlő- és bortermelés feléléde	Tőkehiány a térségben
Nemzetközi repülőtér működése Sármelléken és az M7-es autópálya kiépítése a déli part közelében, a Balaton körüli (részlegesen kiépült) kerékpárút	A desztinációs marketing hiányosságai, a regionális e-marketing gyengesége
A regionális társadalomtudományi kutatások felélénkülése	Az együttműködés hiánya a turizmus szereplői között
A regionális tervezés és szabályozás megindulása	Negatív kép terjesztése a sajtóban
A visszaszoruló nehézipar és az átalakuló mezőgazdaság mérséklődő környezeti terhelése	Öregedő népesség, alacsony foglalkoztatottság
A Balaton kártya megjelenése	Lassan javuló közbiztonság
Az alulról való építkezés megindulása	Helyi termékek és ajándéktárgyak hiánya

LEHETŐSÉGEK	VESZÉLYEK
Az infrastrukturális fejlesztések meggyorsulása az országban és a térségben	Romló vízminőség és/vagy csökkenő vízmennyiség
A turizmus intézményrendszere korszerűsödik, a TDM modell gyakorlati megvalósításában a Balaton régió kezdeményező szerepet játszhat	Az infrastrukturális fejlesztések elmaradnak (út, közmű)
A BKÜ – mint exkluzív lakótér és desztináció – az ország számára kiemelten fontos fejlesztési területté válik, kialakul és elterjed a Balaton márkakép	Tartós recesszió a főbb küldő piacokon, a belföldi fizetőképes kereslet nem vagy csak lassan nő
A lakosság jövedelmének növekedése és a belföldi turizmus erősödése	A külső források és a befektetők elmaradnak, a versenytársak megelőzik a Balatont
A már megszerzett vagy tervbe vett területek fenntartása a turizmus számára (az ingatlanspekuláció elkerülése)	A közgazdasági szabályozórendszer nem javul, a "feketegazdaság" erősödik
Javul a turisztikai szakma érdekérvényesítő képessége és elismertsége az országban	Tovább romlik a közbiztonság
Új turizmusformák kialakulása – és az azokhoz való rugalmas alkalmazkodás lehetősége nő	A régióban nem valósul meg az összefogás és együttműködés
A professzionalizmus és az igényesség fokozódása	A BKÜ rendezetlen státusza tartós marad

Forrás: Balatoni Turizmus Fejlesztési Konceptió és Program, LT Consorg Kft. 2005.

1.4.4. A turisztikai termékfejlesztés és a közlekedés

1.4.4.1. A közlekedési hálózat fejlesztésének hatásai a turisztikai termékfejlesztésre

Egy adott turisztikai célterület fejlesztése során a közlekedési adottságokat két fő aspektusból kell vizsgálnunk: a térség megközelíthetősége és a térségen belüli eljutási lehetőségek szempontjából.

A) Megközelíthetőség

A tapasztalati adatok azt mutatják, hogy a turisztikai célú utazások több mint 20%-át elhalasztják vagy olyan desztinációra cserélik, amely szárazföldön is reális időn belül megközelíthető.

A vasúti közlekedés a közúti és légi közlekedés szerepének növekedésével az 1940-es évektől fokozatosan veszített jelentőségéből, fejlesztése háttérbe került. Az 1980-as évektől azonban, a környezetvédelmi szempontok előtérbe kerülésével a figyelem ismét a vasút felé fordult. Európa nyugati felén és Japánban a vasút ma reneszánszát éli. A 2001. évet követő légi közlekedési megtorpanás ráerősített a vasúti fejlesztések szükségességére, hogy a légi közlekedés iránti bizalmukat veszített utasok részére időben, árban, kényelemben és az utazási célok számában egyenértékű alternatívát nyújtson. A világban tapasztalható vasúti közlekedési fejlesztések ezért az

elővárosi vasutat, az InterCity hálózatot, a nagysebességű vasutakat egyaránt érintették. Az alacsony költségű légitársaságok és a korszerű vasúthálózat együttesen elérhetőbbé tette a fejlett légi és vasúti infrastruktúrával rendelkező desztinációkat, így ezek a területek a turisztikai versenyben előnyre tettek szert. A nagyobb távolságú, de rövidebb ideig tartó utak előre törése csökkentette a közutak és az egyéni gépkocsi-közlekedés jelentőségét.

B) Térségen belüli eljutás

A gyalogosan, kerékpárral, közösségi közlekedéssel és gépkocsival megközelíthető attrakciók elérhetősége jelentősen befolyásolja a belőlük összeállítható turisztikai termék sikerességét. Erre a fontos összefüggésre példaként a tematikus utak mutatnak rá a legjobban.

C) Tematikus utak

Definíció szerint a tematikus utak olyan turisztikai termékek, amelyek különböző közlekedési formák igénybevételével megközelíthető természeti és mesterséges attrakciókat fűznek fel egy kiválasztott téma köré. Az útvonalak a fenntarthatóság elveinek figyelembevételével egyszerre kínálnak ismeretszerzési és szórakozási, kikapcsolódási lehetőséget. A kulturális utak olyan tematikus utak, amelyek központi témája valamilyen kulturális érték, örökségelem, s amelyekben domináns szerepe van a kulturális attrakcióknak.

Földrajzi szempontból a tematikus útvonalak lehetnek:

- helyi/települési utak,
- regionális utak,
- országos utak, illetve
- nemzetközi utak.

Az útvonalak bejárására (azaz az igénybe vett közlekedési módra) több lehetőség is adódhat, az egyes lehetőségek pedig sok esetben kombinálhatóak:

- a gyalogosan is bejárható utak főképpen egy településen belül vagy természeti környezetben találhatók,
- a tömegközlekedés segítségével végigjárható utak (vonalakra szinte az összes fontos látnivalót fel lehet fűzni, így megfelelő marketingkommunikációval a jelenlegi tömegközlekedési eszköz önálló turisztikai terméké is válhat),
- autóval vagy motorkerékpárral bejárható útvonalak,
- a kerékpárral bejárható utak rendszerint kapcsolódnak vagy az autóval, vagy a gyalog végigkövethető utakhoz, de az előbbi esetben a közúti forgalom nagysága miatt a kerékpárosok számára többnyire külön közlekedési felületet kell kialakítani,
- a tematikusan szervezett lovas túrák ma még ritkaságszámba mennek, de kialakításukra a Balaton régióban is van lehetőség.

A tematikus utak kialakításának legjellemzőbb céljai között szerepel az érdeklődés felkeltése közvetlenül egy bizonyos téma s az ahhoz kapcsolódó attrakciók iránt (*Gustke & Hodgson, 1980*), ezen keresztül pedig az iránt a földrajzi terület iránt, ahol ezek az attrakciók megtalálhatóak. Ez a funkció különösen a kevésbé felkapott látnivalókat bemutató utak esetében kaphat kitüntetett szerepet, hiszen az útvonalak terméké alakíthatnak olyan attrakciókat is, amelyek a témához jól illeszkednek, de

önállóan nem vonzanának látogatókat. Ezáltal lehetőség adódik addig a turizmus térképén nem szereplő települések (attrakciók) bevonására, ami pedig további fejlődési lehetőségeket is jelenthet az ott lakók számára.

Egy tematikus út létrehozása jelentősen növeli az adott terület "átláthatóságát", ami különösen a területet nem ismerők számára fontos: az út által javasolt struktúra alapján a korábban ismeretlen terület áttekinthetővé válik, a látogatók az attrakciókat tematikus (és/vagy földrajzi) csoportosításban, saját érdeklődésüknek megfelelő mélységben vagy részletezettségben ismerhetik meg. Mivel a látogatók általában rövidre szabott tartózkodási idővel rendelkeznek egy-egy területen, ezért rendszerint szívesen vesznek útvonaljavaslatokat.

Az utakat látogatómenedzsment eszközként alkalmazva ráadásul lehetőség van a zsúfolt központok elkerülésére, alternatív útvonalak megismertetésére, elsősorban azért, hogy az útvonalak létrehozása hozzájárul az észlelt távolság csökkentéséhez. Annak eredményeképpen ugyanis, hogy az útvonalon szereplő attrakciók felkerülnek a turizmus térképére, a korábban "távolinak" tekintett helyek közelebb kerülhetnek egymáshoz. A már korábban is létező attrakciók "újracsomagolása", komplex termékke szervezése és a megszokottól eltérő módon való prezentálása segítségével új célcsoportokat lehet megcélózni.

Amennyiben szükségesnek mutatkozik, egy út kialakítása során új attrakciók kialakítása is lehetséges, például a téma hatásosabb bemutatása érdekében (kifejezetten ezt a célt szolgálják például a látogatóközpontok) vagy földrajzi rések áthidalása végett. Ha ugyanis túl távol lennének egymástól a téma alapján összekapcsolódó attrakciók, szükségesnek bizonyulhat kiegészítő termékelemek létrehozása annak érdekében, hogy a látogatók valóban egységesnek érzeljék az utat.

A regionális (országos) nemzetközi tematikus útvonalak javíthatják a résztvevők közötti együttműködést, hiszen az egész projekt megvalósíthatatlan összefogás nélkül. A téma, illetve az egész út kiépítése és működtetése összeköti egymással mind a távoli, mind pedig a közeli településeket, így az út keretein belül az egyes helyszínek vonzereje összeadódik s az együttes vonzerő exponenciálisan növekedhet.

A tematikus útvonalak általában - marketing és menedzsment szempontból - költségtakarékos eszköznek számítanak, mivel az ún. közreműködő nélküli, önvezetéses látogatómenedzsment technikák közé tartoznak, ezért lehetőség van pénzforrások megtakarítására. Az önvezetés miatt nincs szükség külön állandó személyzet fenntartására, az út elemeit alkotó attrakciók munkatársai rendszerint ellátják az esetleges feladatokat. Ha azonban a látogatóval való közvetlen kapcsolat szűkebb körű is, arra mindenképpen szükség van, hogy az útvonal tagjainak működését (például az utat ismertető kiadványokat, az irányjelző táblákat, az út teljes marketingjét) valaki összehangolja, az együttműködést koordinálja. Hátrányként elmondható, hogy a személyzet szűkössége a nyújtható közvetlen szolgáltatások (például az információellátás vagy a vendéglátás) körét csökkenti.

A fenti példa élesen mutat rá arra, hogy a megfelelő színvonalú közlekedési hálózat milyen mértékben képes meghatározni egy-egy turisztikai termékfejlesztési projekt sikerességét, sőt adott esetben annak megvalósíthatóságát is. Az eljutás lehetősége ugyanis infrastrukturális előfeltétele bármilyen turizmusfejlesztésnek. *(Forrás: Balatoni Fejlesztési Tanács anyagai)*

1.4.4.2. A közösségi közlekedésnek a turizmusban betöltött sajátos szerepe

A) Összehangolt menetrendek

A turista érdeklődésére számot tartó helyszínek megközelítésére különböző közlekedési módok kínálnak optimális megoldást. Nyilvánvaló, hogy az egyes útirányokban különböző forgalmi igényekkel kell számolni, különböző kapacitású járművekkel kell kínálatot biztosítani a gazdaságos üzemvitel érdekében. Ezért az átszállások gyakran elkerülhetetlenek.

Itt kap kiemelt jelentőséget a menetrend-szerkesztés, hiszen az utazási komfortot az átszállásoknál a gyaloglási távolság mellett a kényeszerű várakozás időszükséglete befolyásolja. Fontos, hogy az ütemes, egymással összehangolt menetrend szerint közlekedő járatok turizmusbarát utazási kínálatot biztosítsanak, rendszeres és reális utazási idejű kapcsolatot nyújtva az egyes helyi vonzerők között. A menetrend optimalizálása során azonban nemcsak a járatok összhangjáról van szó, hiszen az elérhetőségnél figyelembe kell venni a célobjektum nyitva tartási idejét és az ott értelmesen eltölthető időszükségletet is. A múzeum, a kávézó, az étterem és az őket kiszolgáló járatok időszükségletei mutassanak összefüggést, ne zárják ki a turistát az idő szorítása miatt az élmények zavartalan élvezetéből.

A közösségi közlekedési hálózat tehát csak akkor szolgálja a turista érdekeit, ha egy attrakció meglátogatásához csekély eljutási és elegendő ott-tartózkodási időt képes biztosítani. Az így felépített menetrendi kínálat egymagában útvonal-ajánlás is, hisz képes példát adni egy gépkocsihasználat nélkül eltöltött napra, mint ahogy erre például fentebb a tematikus utak közlekedési feltételeinek ismertetése során rámutattunk.

B) Kedvezményes menetdíj mint a marketing fontos eleme

A turisták számára nyújtott kedvezmények a desztinációs marketing közkedvelt elemei, különösen igaz ez a különböző kínálati elemeket összekapcsoló, csomagképző hatású kedvezmények körére. Ezek megjelenési formája számos esetben a térség turisztikai kártyája, amely szinte törvényszerűen regionális közlekedési bérlet funkciót is magában foglal. A bérlet nyilvánvaló előnye és egyben fő vonzereje a felhasználója számára nyújtott egyszerűség és biztonságérzet, hiszen nem szükséges a jegyváltással, a tarifarendszer megismerésével bajlódni, a kártya alkalmazásával rendszerint korlátlan utazási lehetőség kapható.

A térségben 2005-ben megjelent Balaton Turizmus Kártya is elméletileg magában hordozza ezt a lehetőséget, amelyet a Balatoni Regionális Közlekedési Szövetség remélhetőleg képes lesz teljes mértékben kiaknázni. Az egységes szemléletű tarifarendszer alkalmassá válik a turisztikai marketing céljainak megfelelő menetdíj-kedvezmények befogadására és megjelenítésére.

C) A turisztikai termékefejlesztés visszahatása a közlekedési hálózatra

A fejlettebb turisztikai kínálat megjelenése a Balatonnál nemcsak épít a jelenleginél korszerűbb térségi közlekedési rendszerre, hanem vissza is hat rá. A megváltozott, magasabb színvonalú szolgáltatások magasabb szintű elvárást fogalmaznak meg a közlekedéssel szemben, mind mennyiségi, mind minőségi téren.

A mennyiségi igények terén a közösségi közlekedésnek megfelelő kapacitásrendelkezésre bocsátásával olyan kínálati piacot kell a turisztikai vonzerőkhöz kapcsolódóan biztosítani, hogy a kényelmes, zsúfoltságmentes eljutás kritériumai térben és időben teljesüljenek. A korábbi szükségleti szemléletmódot – nevezetesen hogy csak egy konkrét közlekedési igény megjelenését követően irányítják oda a

minimálisan szükséges kapacitást – fel kell váltani a kínálati szemléletnek. Azaz csak a vonzó színvonalú közlekedési szolgáltatás rendelkezésre bocsátását követően várható jelentősebb kereslet a közösségi közlekedés iránt, vagyis az egyéni gépkocsihasználatra irányuló nyomás helyett a közösségi eszközök használatára való csábításnak kell felváltania az eddigi gyakorlatot. Ez pedig első körben mennyiségi színvonal biztosítását jelenti.

Az egyéni közlekedés területén ez elsősorban az állóforgalom kezelésében és a turisztikai célhoz vezető útvonal megfelelő átbecsátóképességű kiépítettségében mutatkozhat meg, a saját gépkocsit használók esetében a mennyiségi probléma másként aligha értelmezhető. A minőségi szempontok az egyéni közlekedésben a jármű oldaláról adódtak és ezzel kérdéskörön kívül kerülnek, a közúti forgalmat kiszolgáló környezet állapota (kapcsolódó utak minősége, kulturált parkolás, stb.) viszont befolyásolhatja a konkrét vonzerőről kialakuló képet.

A közösségi közlekedés térségbeli színvonala nyilvánvalóan komplexebb, de annál nagyobb hatású kérdés is. Ez dönti el azt, hogy beszélhetünk-e egyáltalán versenyről az egyéni közlekedéssel szemben, tudunk-e a saját autóval szemben alternatívát kínálni a térségbe látogatóknak. A fejlett turisztikai kínálati elemeknek legalább azonos színvonalú közösségi közlekedési hálózattal kell folytatódnia a turista élmény-sorozatában. A szépen kialakított látogatóközpontok, izgalmas attrakciók mellett a rendezett és információval kellően ellátott megállók megléte, a korszerű, alacsonypadlós, légkondicionált, csendes és gyors járművek pontos menetrendje, az utazás közbeni további szükségletek kielégítésének lehetősége mind olyan igény, amelyet a kínálat-fejlesztés generál. Ezen igények megválaszolása nélkül diszharmónia lép fel és a desztináció veszít vonzerejéből. A közlekedési hálózat fejlesztése során tehát nem lehet figyelmen kívül hagyni már a tervezés során sem a turizmus termékfejlesztési elképzeléseit.

1.4.4.3. Összefoglalás

A fejezetben megvizsgáltuk a turisztikai piac és a közlekedés egymásra hatását. Mind a keresleti, mind a kínálati oldal esetében többszörös összefüggéseket sikerült feltárni a turisztikai termékfejlesztés és a közlekedési hálózat adottságai között. A két tudomány, a turizmus és a közlekedés határterületén újfajta, rendszerszemléletű megközelítésre van szükség ahhoz, hogy a piaci versenyben a Balaton helyt tudjon állni. Erre kihívásra mindkét oldalról adható válasz, a TDM és a BRKSZ személyében. Kettőjük viszonya és együttműködésük hatása a térség jövője szempontjából döntő jelentőségű, hiszen a tanulmányban vizsgálatra kerülő tárgykör, a BKÜ közlekedési rendszerének hatékony megújítása csak az itt áttekintett tényezők szem előtt tartásával képzelhető el.

2. A jogszabályi környezet ismertetése

2.1. Az Európai Unió vasúti piacsabályozása

Speciálisan a közlekedés piacainak működését illetően az Európai Unió csak a vasutakat szabályozza részletesen. A többi számunkra releváns alágazat – úgymint a belvízi hajózás, a közúti személyszállítás és a városi-elővárosi közlekedés – tekintetében közösségi szintű piaci szabályozásról nem beszélhetünk. Léteznek ugyanakkor jogszabályok a közúti teherszállítási piacra vonatkozóan, valamint a nemzetközi közúti személyszállításra vonatkozóan, illetve készülöben vannak a nemzetközi vízi fuvarozásra, azonban ezek jelen téma szempontjából nem relevánsak.

A vasúti szektor kiemelt és széleskörű szabályozását annak speciális műszaki és közgazdasági adottságai teszik szükségessé az alábbiak miatt:

- A vasúti infrastruktúra a legnagyobb szervezettséget igénylő szárazföldi közlekedési rendszer. Az itt közlekedő járműegységek folyamatos külső (rendszer szintű) irányítást igényelnek.
- Az egyes vonatok mozgása nagymértékben befolyásolja az adott vonalon közlekedő más vonatok mozgását.
- Az egész vasútnak egy igen magas költségű és magas biztonsági fokot garantáló, standardizált rendszerként kell működnie.
- A vasúti piac hagyományosan egy nemzeti monopóliumra épülő rendszer, amely a fokozódó versenyben rugalmatlannak – lassúnak és drágának – bizonyul a többi közlekedési módhoz képest. A többszereplős piac ugyanakkor a fentiek miatt szoros szabályozást kíván.

A vasúti liberalizáció az Európai Unióban a tagállamok és a nemzeti vasútállalatok ellenállása miatt igen vontatottan halad. Az eddig elért eredmények az alábbiak:

- A nemzeti vasúti monopóliumokon belül a pályavasút (infrastruktúra) és a vállalkozási feladatok (szolgáltatás) szétválasztása. Célja különválasztani a vasúti infrastruktúra-kezelők és a szolgáltatást nyújtók nyereség-veszteség elszámolását és vagyonát, biztosítva a támogatások felhasználásának átláthatóságát. A szabályozás nem vonatkozik azon vasútállalatokra, amelyek csak városi, elővárosi vagy regionális szolgáltatások nyújtására szakosodtak. (91/440/EGK irányelv, melyet módosított a 2001/12/EK irányelv).
- A vasútállalatok működésének független nemzeti hatóságok által történő, egységes elvek szerinti, tehát diszkriminációmentes engedélyezése. Az engedélyt kérő vasútállalatoknak eleget kell tenniük a pénzügyi stabilitáshoz, szakmai felkészültséghez kapcsolódó műszaki, üzemeltetési és biztonsági követelményeknek. A kiadott engedélyek az Európai Unió teljes területén érvényesek (95/18/EK irányelv, melyet módosított a 2001/13/EK irányelv).
- A vasúti infrastruktúra használati díjak megállapítása és beszedése, valamint az infrastruktúra kapacitás szétosztása. A rendszer az infrastruktúra-kezelő által készített hálózat-kezelési szabályzatra épül, amely rögzíti a hozzáférés feltételeit, a kapacitások szétosztásának rendjét és a középtávon érvényes díjszabási rendszert. A díjakat a vasútállalatoktól független hatóság állapítja meg. A díj tartalmazhat szűk

kapacitások miatti torzítást, valamint figyelembe veheti a környezeti externáliák költségeit, ugyanakkor kedvezményeket is tartalmazhat. A kapacitások nemzetközi elosztására közösségi szintű szervezet áll fel. (2001/14/EK irányelv).

- A vasúti áruszállítási piac megnyitása a transz-európai hálózatokon 2006. január 1-jétől, valamint a teljes nemzetközi jelentőségű árufuvarozási hálózaton 2007. január 1-jétől (2004/51 irányelv).
- Az európai nagysebességű vasutak interoperabilitásának megteremtése, tehát a tervezés, építés, üzembe helyezés, felújítás és üzemeltetés egységes elveinek rögzítése (2004/50/EK irányelv).
- A nemzetközi forgalomban utazók jogait szabályozó jogszabály, amely a vasútvállalatok jogi és pénzügyi felelősségét rögzíti a nem megfelelő vagy késedelmes szolgáltatás esetére. Az új jogszabály a késés mértékétől függően 50-100% díjvisszatérítést ír elő a vasúti szolgáltatók számára (e tanulmány írásakor Európai Bizottsági végleges jogszabályi javaslat szinten áll).
- A nemzetközi személyszállítási piac megnyitása 2010-ben (szakpolitikai szinten rögzített céldátum).

Az európai vasutak tehát lassan, de biztosan az egységesülés és a piacosítás felé haladnak. A jelenlegi fázisban a nemzetközi áruszállítási piac liberalizációjánál tartunk, valamint a nagysebességű vasúti rendszerek technikai egységesítéséről beszélhetünk, továbbá lezajlott az infrastruktúra és a szolgáltatások legalább részleges különválasztása is. A folyamat a közeli jövőben a nemzetközi személyszállítási piac felszabadításával folytatódik, ezt követően kerülhet majd sor előbb a belföldi áru, majd végül a személyszállítási piac felszabadítására.

Ezek a lépések már Magyarországon is érezhetők: létrejött a MÁV-tól független Magyar Vasúti Hivatal, a MÁV versenykorlátozó magatartása ellenére megjelentek az alternatív vasúti árufuvarozó vállalkozások, illetve a MÁV-on belül kísérletek történtek az egyes üzletágak teljes függetlenítésére is. Mindazonáltal Magyarország még a folyamat elején tart, a viszonylagos lassúságban a fuvaroztató iparvállalatok alacsony száma mellett közrejátszik a hazai vasúti infrastruktúra rossz állapota miatti versenyképtelenség is.

A piacsabályozási rendszer alól kivett városi, elővárosi és térségi szolgáltatók sem jelentek meg, ebben a „műfajban” jelenleg csak a BKV HÉV üzletága tevékenykedik saját speciális infrastruktúrával rendelkező Budapest környéki vonalain. A területi szegmensekre alapozó vasúti szolgáltatók megjelenésének alapvető feltétele a közösségi közlekedési rendszer regionalizálása, az ehhez szükséges közlekedési szövetségek kialakítása még sehol sem történt meg. A tervezett regionális közlekedési koordinátor szervezetek célrendszerének bővítésével elkezdhető a később részletezett valódi közlekedési szövetségek megalakítása, majd ennek nyomán lehetőség nyílik a regionális vasúti szolgáltató megjelenésére a Balaton vidékének vasútjain.

2.2. A vasúti közlekedésről szóló törvény

Az Európai Unió vasúti közlekedésre vonatkozó jogszabályai irányelvek, azaz a hazai jogrendben nincsen közvetlen hatályuk, hanem harmonizálni kell őket. A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII törvény (továbbiakban vasúti törvény) ennek a tagállami kötelezettségnek tesz eleget.

A vasúti törvény részletesen definiálja a térségi és elővárosi, valamint helyi vasutakat. Az elővárosi és helyi vasutak nevükből adódóan egy-egy városkörnyék, illetve város elővárosi, illetve helyi közlekedését bonyolítják le, ily módon a térségi vasutak speciális esetének tekinthetők. A térségi és elővárosi vasutak működtetése állami, a helyi vasutaké önkormányzati kötelezettség alá esik. A továbbiakban részletesen a térségi és az országos vasutakat mutatjuk be, az elővárosi és helyi vasutak szabályozása – az utóbbira vonatkozó említett specialitást figyelembe véve – a térségi vasutakéhoz hasonló.

A térségi vasutak olyan vasúttársaságok, amelyek az országos vasúti pályahálózathoz közvetlenül nem kapcsolódó személyszállítást végeznek a vasúti hálózat egy jól meghatározott részén. A térségi hálózat maximum 3 megyét vagy legfeljebb 400 km hosszú hálózatot ölelhet fel. Az ilyen szolgáltatók a térségi, illetve elővárosi szolgáltatást az engedélyben meghatározott legközelebbi vasúti csomópontig végezhetnek. A térségi engedélyeket a Magyar Vasúti Hivatal adja ki határozatlan időre, öt évenkénti felülvizsgálattal. Ezen túlmenően az országos vasúti hálózat csak országos engedéllyel vehető igénybe, amihez azonban meg kell felelni az uniós irányelvekben foglalt számviteli, vagyongazdálkodási biztonsági és finanszírozási követelményeknek, tehát meg kell felelni az európai sztenderdeknek és külön kell választani a pálya- és a szolgáltató vasúti tevékenységet.

A térségi vasutak tehát az országos szintű közforgalmú személyközlekedésben csak csekély szerepet töltenek be. Az ilyen vasutak esetében az érintett helyi vagy területi (megyei) önkormányzatok a miniszterrel köthető megállapodás alapján részt vehetnek a közszolgáltatás szervezésében, és kötelezettséget vállalhatnak a szolgáltatások finanszírozására és fejlesztésére. A részt vállalás történhet a minisztériummal közös működtetésben is. A törvény megengedi, hogy a mellékvonali vasúti pályák részleges önkormányzati tulajdonba kerüljenek, de a többségi tulajdonnak az államnál kell maradnia. Mindezek azonban az önkormányzatoknak nem kötelező, hanem önként vállalt feladatai lehetnek.

Az országos vasúti rendszer üzemeltetése a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium kötelezettsége, amelynek az országos hálózatot 100% állami tulajdonú pályavasúti társaságon keresztül köteles eleget tenni. Emellett kötelező feladata független Vasúti Pályakapacitás-elosztó Szervezet (VPSZ) felállítása, a közszolgáltatási kötelezettségek megállapítása, a közszolgáltatási szerződések megkötése. Feladatából fakadóan az állam köteles a fedezetlen pályahasználati díjak, a fedezetlen közszolgáltatási díjak és a fogyasztói árkiegészítések megtérítésére.

A közszolgáltatási szerződések a közszolgáltatási kötelezettség mértékének megállapításán túlmenően tartalmazzák a szolgáltatás paramétereit rögzítő menetrendet is. Akkor, ha az adott szolgáltatás szervezésében önkormányzatok vagy azok társulásai is részt vesznek, akkor a szerződés kiterjed az önkormányzatok által megrendelt többlet közszolgáltatásokra is.

A pályákat üzemeltető vasutak szerződést kötnek az állammal, amelyben az állami tulajdonú vasúti pályák működtetését szabályozzák. Emellett a pályavasutak a pályára és tartozékaira vagyongazdálkodási szerződést köthetnek a Kincstári Vagyongazdálkodással. A vagyongazdálkodási szerződéssel a pályával kapcsolatos minden jog és kötelezettség a vasúttársasághoz kerül át, azonban a vagyont nem idegenítheti el, nem számolhatja fel, és a szerződés lejártakor köteles azt eredeti állapotának megfelelő értéken visszaszolgáltatni.

A pályavasutak a hatóságok által jóváhagyott ún. Hálózati Üzletszabályzat alapján működnek, amely tartalmazza az általános szerződéses feltételekre, a kapacitás-elosztás

mechanizmusára, a díjrendszerre és a forgalmi-műszaki specifikációra vonatkozó részletes információkat. A pályahasználati díj több tényezőből épül fel: tartalmazza az állami támogatással csökkentett közvetlen költségeket, emellett az általános és egyedi kedvezményeket, a túlsúlyolt szakaszokon és a negatív környezeti hatások miatt alkalmazott esetleges felárlakat.

A pályauzemeltetés és a vállalkozó vasúti tevékenység elkülönülhet egymástól, de lehetőség van integrált társaság működtetésére is. Amennyiben az integrált társaság országos közforgalmi vasútként jelenik meg, akkor a fentebb említett uniós szabályok betartásán túlmenően szükség van az uniós elvek szerinti szabad hozzáférés biztosítására, a pályahasználati díjak megállapítására és a VPSZ közreműködésének igénybe vételére. Ha az integrált társaság csak térségi szintű közszolgáltatást lát el, akkor az imént említett kötelezettségeknek nem kell eleget tennie akkor, ha a pályáin rendszeres árufuvarozási tevékenység nem zajlik. Integrált vasúttársaságban a pályavasúti és vállalkozó vasúti tevékenység közötti keresztfinanszírozás tilos.

A térségi vasutak kijelölése az országos törzs-pályahálózaton kívüli vonalakon lehetséges. A vasútvonalak besorolását a vasúti törvény egy háromosztatú rendszerben tételesen rögzíti. Az országos törzshálózat két részre bomlik: a transz-európai hálózatra és az egyéb országos törzspályákra. A harmadik csoportot az országos mellékvonalak kerülnek. A transz-európai és az egyéb országos törzshálózati pályák státusa között mindössze annyi különbség, hogy az előbbieket átminősítése tilos, illetve az csak az Európai Unió jóváhagyásával lehetséges.

Az országos törzshálózaton az EU irányelvekben rögzített szegmensekben (egyelőre az áruszállításban, majd 2010-től a nemzetközi személyszállításban is) szabad hozzáférést kell biztosítani az összes országos működési engedéllyel rendelkező társaságnak, ezek ún. nemzetközi csoportosulásaiban résztvevő partnereinek, a tranzit áruszállítás esetén valamennyi nemzetközi csoportosulásnak, valamint a belföldi árufuvarozásban az összes 95/18/EK irányelv szerinti engedéllyel rendelkező társaságnak.

A Balaton térségében található vasutak besorolása a következő:

Transzeurópai hálózathoz tartozó törzspálya	Budapest-Székesfehérvár-Nagykanizsa (30)
Egyéb országos törzspálya	Szabadszabadtúrák-Tapolca (29) Tapolca-Ukk (26) Tapolca-Keszthely-Balatonszentgyörgy (26a-30b) Fonyód-Kaposvár (36)
Országos vasúti mellékvonal	Lepsény-Csajág-Hajmáskér (27) – <i>személyforgalom szünetel</i> Siófok-Tab-Kaposvár (35) Balatonkeresztúr-Somogyuszob (37) Balatonfenyvesi Kisvasút (39)– <i>személyforgalom csak a somogyiszentpáli vonalon van</i> Balatonszentgyörgy-Sármellék - <i>nincs személyforgalom</i>

A Balaton térségében tehát mindhárom féle pályahálózati elem megjelenik. Ezek egységesítése a jogszabályi korlátozások és a térségre jellemző nagyrészt távolsági orientációjú közszolgáltatás térségi vasúti formájában nem lehetséges. Erre a mellékvonalak esetében és átsorolás esetén az egyéb országos törzspályák esetén van lehetőség, azonban ez a megoldás a mellékvonalak térbeli szórtsága és a törzsvonalakon zajló távolsági szolgáltatások miatt nem célszerű.

Ezért a balatoni vasutak egységes menedzsmentjének megvalósítására elsősorban a törvény szerinti országos vasúttársasági szinten van mód, mégpedig kétféleképpen:

- Országos integrált – de a MÁV-tól független – vasúttársaság keretében
- Külön pályavasúti társaság és külön vállalkozó vasúti közszolgáltató társaság megjelenésével

A vasúti pálya és a közszolgáltatás szervezése mindkét esetben állami feladat és tulajdon marad. A közszolgáltatás szervezésében a helyi és/vagy megyei önkormányzatok, illetve azok társulásai igény szerint részt vehetnek. A második modellben a szolgáltató vasút tulajdona bármilyen – állami, önkormányzati, magán vagy azok kombinációja – lehet.

2.3. Az autóbusszal végzett menetrendszerinti személyszállításról szóló törvény

A törvény – a vasúti jogszabályhoz hasonlóan – elválasztja egymástól a helyi és a helyközi közlekedést. A helyijáratú autóbusszos szolgáltatás ellátása az önkormányzatok fakultatív feladata. Helyijáratú szolgáltatás ugyanakkor településen kívül nem végezhető, ez alól csak a legközelebbi vasútállomáshoz, révhez történő közbelső megálló nélküli közlekedés jelenthet kivételt.

A helyközi közlekedésbe tartozik minden egyéb szolgáltatás, beleértve a településen belülit is, ha az helyközi tarifával történik, tehát az önkormányzat nem vállal benne szerepet. A turisztikai autóbusszos szolgáltatások azonban nem esnek a törvény hatálya alá akkor sem, ha azok menetrend szerint közlekednek.

Az önkormányzatok és az állam közötti megállapodásoknak a törvény tág teret enged, ezzel igyekszik a lehető legkevésbé merevvé tenni a helyi és helyközi közlekedés közötti mesterséges elkülönítést. A megállapodások a következőkre terjedhetnek ki:

- hogy a helyközi járatok helyi tarifával helyi szolgáltatást is ellássanak;
- hogy a helyi járatok a fenti kivételeken túl is közlekedhessenek a közigazgatási határon kívül;
- hogy a helyközi járatokat közösen üzemeltessék.

A szolgáltató kiválasztása mindenkor a közszolgáltatásért felelős szerv feladata: helyi közlekedésnél az önkormányzaté, helyközinél pedig a miniszteré. Ezzel a rendelkezéssel tehát a vasúthoz hasonlóan itt is ki van zárva a rendszerből a megyei vagy regionális alapon szervezett közösségi közlekedés.

A közszolgáltató kiválasztásának elveit a törvény az alábbiakban rögzíti:

- a legszínvonalasabb, a köz számára a legolcsóbb szolgáltató, tehát az összességében legkedvezőbb üzemeltetőt kell kiválasztani;
- nem megtérülő vonalakon a szolgáltatásért felelős, ha nincsen más megoldás, közszolgáltatásra kötelezheti az üzemeltetőt, azonban ekkor a veszteséget ki kell egyenlítenie – ennek szükséges mértékét az üzemeltetőnek kell igazolnia piaci referenciaárak alkalmazásával;
- a szerződéseknél figyelembe kell venni a helyközi/helyi, vasúti és vízi közlekedéssel való hatékony munkamegosztást;

- a követelményeket több szinten területre, hálózatra, illetve vonalcsoporthoz vagy vonalra vagy járatra lehet megállapítani;
- A legfőbb kötelezően betartandó szempontok: menetrendi jellemzők, más járatokkal való összehangolás utazási sebesség, pontosság (rendelkezésre állás) vállalt mértéke, tisztaság, egységes díjrendszer érvényesítése;
- az üzemeltetőt nyilvános pályázattal kell kiválasztani legfeljebb 8 évre a meghosszabbítás lehetősége nélkül;
- az üzemeltető az adott szolgáltatási területen kizárólagos szolgáltatási jogot kaphat
- az üzemeltető támogatásokkal való túlkompensációját meg kell akadályozni.

A nyílt pályázatot mellőzni lehet akkor, ha mindössze egy vonal vállalkozásba adásáról van szó és nincsen szükség veszteség kiegyenlítésre. Közvetlenül lehet szerződést kötni akkor is, ha a pályázat eredménytelen volt, vagy a korábban megkötött szerződés ellehetetlenült.

A szolgáltatási paraméterek (járatsűrűség, útvonalak, jármű követelmények) megállapításánál az alábbiakat kötelező figyelembe venni:

- intézményrendszer elérhetősége
- városközpontok elérhetősége
- területfejlesztési igények
- esélyegyenlőség

A közúti személyszállítási törvény haladó szabályozási rendszert alakított ki. A jelenleg érvényben lévő Volán vállalati szerződések lejáratukat követően nem hosszabbíthatók meg, mindenképpen nyílt vagy esetleg nyílt ajánlattétellel induló kétszakaszos tárgyalásos közbeszerzési eljárást kell lefolytatni. Ezzel a lépéssel 2012-ben meg fog szűnni a monopól piac az autóbusz-közlekedési szektorban, új piacszerkezet fog kialakulni. Az, hogy az új piacon hány és mekkora szolgáltató lesz jelen, a tenderek kiírásától fog függeni. Nagy területi egységekre történő kiírás esetén a jelenlegi szolgáltatók mellett multinacionális cégek (pl. Veolia Transport, First Group stb.) jelenhetnek meg a piacon. Kisebb részekre bontás esetén lehetőséghez jutnak új térségi szintű kisebb szolgáltatók is.

A helyi önkormányzat a korábbinál nagyobb súllyal jelenhetnek meg a piacon, amennyiben az állammal közösen, vagy pedig a feladatot átvéve vállalják el egy-egy térség közösségi közlekedésének ellátását. Mindez alapvetően önkormányzati társulások megalakulásával történhet meg. Ezzel a térség a helyi igényeket jobban ismerve magához ragadhatja közösségi közlekedésének megszervezését, a városok pedig a helyközi és a helyi járatok integrálásával jelentős költségeket takaríthatnak meg, továbbá a jobb szolgáltatás által kiterjeszthetik agglomerációik határait. Tekintettel arra, hogy a menetrendszerinti helyközi buszközlekedés egésze nyereséges vállalkozás, kialakíthatók olyan járatcsomagok, hogy a rendszer veszteségkiegyenlítés nélkül működtethető legyen, vagyis az önkormányzatoknak ne kelljen plusz terheket viselniük a feladat átvállalása miatt. A versenykorlátozó feltételek nélkül kiírt tenderek esetén a szolgáltatási paraméterek a fővonalakon a maihoz képest akár jelentősen is növelhetők lennének.

2.4. A közbeszerzési eljárások szabályai a közösségi közlekedés megszervezésében

A közúti személyszállítási törvény minden esetben kötelezővé teszi a nyílt pályázati eljárás lefolytatását, amelyre a Kbt. rendelkezései szerint kerülhet sor. A koncessziós törvény (1991. évi XVI. tv.) módosításai ugyanis már nem vonatkoznak a közösségi közlekedésre, a szektor kikerült ez utóbbi törvény hatálya alól.

A Kbt. 163.§-a külön nevesíti is a közszolgáltatást nyújtó hálózatok rendelkezésre bocsátását, illetőleg üzemeltetését, működtetését a vasúti, és az autóbusszal történő közlekedés terén is. Ez alól csak akkor enged kivételt a törvény az autóbusszal történő közforgalmú közlekedési szolgáltatás nyújtása esetén, ha más szervezetek általában vagy egy meghatározott földrajzi területen, szabadon, azonos feltételekkel nyújthatják az ajánlatkérő által nyújtott szolgáltatást.

Ha a közbeszerzés tárgyát képező szolgáltatási koncesszió az autóbusszal végzett menetrendszerinti személyszállításról szóló törvény hatálya alá tartozik, akkor az ajánlatkérőnek eszerint kell eljárnia, azzal, hogy erről a Közbeszerzések Tanácsát haladéktalanul írásban tájékoztatnia kell. A szolgáltatási koncesszió olyan szolgáltatás megrendelés, amely alapján az ajánlatkérő ellenszolgáltatása a szolgáltatás nyújtásával összefüggő hasznosítási jog meghatározott időre történő átengedése vagy e jog átengedése pénzbeli ellenszolgáltatással együtt.

A vasúti közlekedési szolgáltatások ellátása esetében a Kbt. nem utalja a beszerzést másik törvény hatálya alá. A vasúti szolgáltatás ellátásáért felelős szerv (alapesetben az állam, speciális esetben az állam és az önkormányzatok konzorciuma) a beszerzés során hivatkozhat a Kbt. 2/A paragrafusára. Eszerint nem kell közbeszerzést lefolytatni akkor, ha a szerződést az ajánlatkérő és az olyan, százszázalékos tulajdonában lévő gazdálkodó szervezet köti egymással, amely felett az ajánlatkérő – tekintettel a közfeladat, illetve a közszolgáltatás ellátásáért vagy ellátásának megszervezéséért jogszabályon alapuló felelősségére – teljes körű irányítási és ellenőrzési jogokkal rendelkezik, feltéve, hogy a gazdálkodó szervezet a szerződéskötést követő éves nettó árbevételének legalább 90%-a az egyedüli tag (részvényes) ajánlatkérővel kötendő szerződés teljesítéséből származik.

Ha más törvény eltérően nem rendelkezik, a szerződés határozott időre, legfeljebb három évre köthető. Az ajánlatkérő legalább háromévenként - független szakértő igénybevételeivel - hatáselemzés készítésére köteles, amelynek keretében megvizsgálásra kerülnek a szerződés teljesítésének tapasztalatai, így a közfeladat, illetve a közszolgáltatás ellátásával összefüggésben végzett gazdasági tevékenység minősége, hatékonysága (annak közvetett és közvetlen költségei).

Nem kell közbeszerzést lefolytatni akkor sem, ha a szolgáltatást az ajánlatkérők valamelyike, vagy általuk létrehozott társulás jogszabály alapján fennálló kizárólagos jog alapján nyújtja. Tekintettel a vasúti piac liberalizációjára és többszereplőssé válására, ez az utóbbi kivétel a gyakorlatban már nem alkalmazható.

Összefoglalva – és némileg leegyszerűsítve – az eddigieket a szolgáltatók kiválasztásánál:

- autóbusszal végzett szolgáltatás esetén kötelező a nyílt pályázat lefolytatása
- vasúti szolgáltatás esetén mellőzhető a közbeszerzés akkor, ha a szolgáltató 100%-ban állami tulajdonban van.

A balatoni vasúti közlekedés hatékonyabbá tételének tehát egy új vasúttársaság („Második Déli Vasút”) alapítása melletti másik – bár az előzőhöz képest nem preferált - módja a szolgáltatások piacról történő beszerzése. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy a személyszállítási szolgáltatások ellátására az ajánlatkérőnek közbeszerzési eljárást kell lefolytatnia.

Ehhez elsőként az ajánlatkérő személyét kell tisztázni, ugyanis korántsem nyilvánvaló, hogy a beszerzési tendert kinek kell ebben az esetben kiírnia. Több választási lehetőség is felmerülhet ugyanis:

- A fővállalkozó a MÁV Zrt. marad, és ő írja ki a közbeszerzési eljárást a személyszállításra, miközben pályavasúti feladatait változatlanul ellátja. Ebben az esetben tehát a MÁV alvállalkozásba adja vonalainak üzemeltetését.
- Az állam nevében a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium elvonja a szolgáltatási jogosultságot a MÁV Zrt.-től, és magára a fővállalkozó személyére írja ki a közbeszerzési eljárást. Ez esetben a pályavasúti feladatokat továbbra is a MÁV látja el, de a személyszállítási piacon szerepe a balatoni vonalakon megszűnik. Ennek a verzióknak egy alváltozata, amikor a GKM átruházza jogosultságát a Balatoni Közlekedési Szövetségre, tehát az ajánlat kérőjeként már a Szövetség jelenik meg.
- A pályavasúti feladatokat a GKM egy vagyonkezelési szerződéssel az új, 100%-os állami tulajdonban lévő (de a MÁV-tól független) balatoni vasúttársaságra hárítja át, és a közszolgáltatás nyújtásának kizárólagos jogosultjaként is ezt a társaságot jelöli ki. A szolgáltatást ekkor ez a társaság fogja részben vagy egészben alvállalkozásba adni, tehát közbeszeresztetni.
- A GKM olyan közbeszerzési eljárást folytat le, amelyben a pályát vagyonkezelésbe, egyúttal a közszolgáltatási jogosultságot (fő)vállalkozásba adja. Ekkor a teljes vasúti infrastruktúra és szolgáltatás vertikuma egy független vasúttársaság kezébe megy át, de az infrastruktúra változatlanul állami tulajdonban marad.

Mindhárom esetben, tehát a közszolgáltató személyétől függetlenül teljesülnie kell az alábbi két feltételnek:

- A vasúti pályának 100%-os állami tulajdonban kell maradnia;
- A már liberalizált piaci szegmensekben biztosítani kell a hozzáférést más szolgáltatók számára is.
- A tenderen többek között az alábbi üzemeltetők elindulása valószínűsíthető:
- Magyarországi állami tulajdonban lévő üzemeltetők (MÁV, GySEV)
- Környező országok nemzeti vasúttársaságai (pl. ÖBB, DB, ZSK)
- Multinacionális üzemeltetők (pl. Veolia Transport, Arriva)
- Teherszállítással foglalkozó magánvasutak (jelenleg csak teherfuvarozással foglalkoznak, de tevékenységi körüket egy ilyen lehetőség esetén kibővíthetik)
- Fentiek különböző összetételű konzorciumai vagy leányvállalatai

Ha a szolgáltatások piacról történő beszerzéséről születik döntés, akkor a közbeszerzés tárgyának fent bemutatott eldöntése stratégiai szintű kérdés. Miután ebben döntés született, meg kell határozni az eljárásban alkalmazandó értékelési szempontokat, valamint azok súlyait.

Mielőtt azonban ezt megtennénk, a tenderanyag összeállításakor nagy figyelmet kell fordítani arra, hogy abban indokolatlan versenykorlátozó feltételek ne szerepeljenek. Az ilyen feltételek a szerződéses ár emelkedését vonják maguk után, sőt rossz esetben az eljárás eredménytelenségét vetítik előre. A tipikus versenykorlátozó feltételek az alábbiak:

- Teljesíthetetlen referenciák kérése (pl. túlzottan nagy meglévő piac előírása)
- Hiánypótlás lehetőségének indokolatlan korlátozása (formai hibák miatti kiesés)
- Beszerzés tárgyának olyan megállapítása, amelyet a potenciális ajánlattevők nem tudnak teljesíteni (pl. olyan speciális eszközök vagy szakemberek megkövetelése, amelyeket az ajánlattevők az ajánlattételi időszak alatt nem tudnak beszerezni)
- Olyan feltételek meghatározása, amelyek a szolgáltató adott keretek közti gazdaságos működését lehetetlenné teszik (pl. túlzott forgalmi teljesítmény elvárások, túlzottan magas rendelkezésre állás megkövetelése)
- Nem vállalható kockázati tényezők beépítése a beszerzésbe (pl. infrastruktúra hibáiból eredő késések ráterhelése az üzemeltetőre)

A társaságok üzemeltetéséhez szükséges vasúthatósági engedély beszerzését a tender kiírásakor nem kell feltétlenül előírni, ez ugyanis a magas piacrálépési költség miatt indokolatlan versenykorlátozást jelentene. Az engedély beszerzését a beszerzés nyertesétől kell megkövetelni a szerződés megkötését követő meghatározott határidőn belül. (Ebben a kérdésben a tender kiírása előtt a Vasúti Hivatallal feltétlenül egyeztetni kell.)

A nagyobb verseny érdekében komolyan megfontolandó lehet a balatoni szolgáltatási rendszer több üzemeltető (illetve alvállalkozó) közötti megosztása, és ennek megfelelően a tenderben részajánlat-tételi lehetőség biztosítása.

A fenti tényezők megfelelő kezelését követően lehet dönteni az értékelési szempontokat illetően. A lehetséges legfontosabb szempontok az alábbiak:

- Közszolgáltatási díj (meghatározása történhet vonat-kilométerenként vagy férőhelykilométerben – differenciálás szükséges a különbözően kihasznált vonalszakaszok szerint; ajánlatkérő által a várható minimum és maximum teljesítmény érték előzetes megállapítása szükséges)
 - Rendelkezésre állás (pontos vonatközlekedtetés arányának vállalása)
- Alkalmazandó járműtípusok (komfortfokozat szerint – kötelező minimumszint, ill. a pontos értékelési kritériumok – életkor, alacsony padló, káros anyag kibocsátás, zaj stb. – megállapítása szükséges)

2.5. Önkormányzati társulások

Az önkormányzatok közlekedési szövetségben, illetve az ahhoz kapcsolódó fejlesztésekben történő részvétele többféleképpen képzelhető el. Egyrészt lehetséges olyan megoldás, ahol az érdekelt önkormányzatok egyenként, egymástól függetlenül jelennek meg a Balaton régió közlekedési rendszerében, miközben bizonyos önkormányzatok egyáltalán nem vesznek részt a szövetségben. Másrészt gondolkodhatunk olyan formációkban, amelyek az önkormányzatokat összefogva, együtt képviselve emelik be.

A két alternatíva közül az első esetben a finanszírozás és a feladatellátás irányából közelítjük meg a kérdést. Ebben az esetben azok az önkormányzatok vesznek részt a szövetségben, amelyek helyi közösségi közlekedési feladatokat látnak el. Ezek jellemzően a Balaton nagytérség központi települései, városai. Ők a szövetségbe belépve a korábban egyénileg szervezett helyi közlekedési feladataikat átadják a szövetségnek úgy, hogy közben a szövetség tagjaivá válva beleszólást nyernek az őket érintő döntésekbe. A saját helyi közlekedési rendszerükben a döntési jogosultságot megtarthatják azzal a kikötéssel, hogy annak a továbbiakban illeszkednie kell a közlekedési szövetség rendszerébe: mind tarifális, mind a szolgáltató személyét illetően, mind pedig a menetrendi kínálat szempontjából. Az önkormányzat által a szövetségnek fizetendő hozzájárulás az igényelt helyi szolgáltatás függvényében alakulhat.

A rendszerben lehetőség van arra is, hogy ma helyi közlekedést működtető városok lemondjanak helyi közlekedésükről, és így ne vállaljanak szerepet a közlekedésszervezésben. Másrészt elképzelhető az is, hogy egy település helyi járatait nem integrálja a rendszerbe, azt továbbra is maga üzemelteti. Ekkor viszont a szövetségi jegyek nem lesznek érvényesek a helyi járatokon, azok finanszírozása pedig továbbra is teljes egészében az önkormányzatra hárul majd.

A rendszerben részt nem vevő településeknek a szövetségi szerződésben rögzített alapellátás jut majd, amelyet mint helyközi ellátást továbbra is az állami szervek finanszírozhatnak. Ennek a szolgáltatásnak a gyakorisága jellemzően a megtérülés elvét követi majd: annyi járat fog közlekedni, amennyire akkora utazási igény jelentkezik, hogy az abból származó bevétel fedezze a költségeket. Azokon a vonalakon és időszakokban, ahol a szolgáltatás a csekély utasszám miatt csak veszteségesen nyújtható, a szövetség az alapellátást fogja biztosítani: ez naponta néhány (2-5) indulást feltételez.

A másik megoldásnál az önkormányzatok társulást vagy társulásokat alapítanak, és ezek a társulások lépnek be a szövetségbe, tehát összefogva képviselik az adott kistérség vagy nagyobb terület önkormányzatainak érdekeit. A társulások az önkormányzati törvény alapján szabadon, területi és feladatbeli kötöttség nélkül alapíthatók.

A társulásoknak többféle formája ismeretes: egyrészt a nem jogi személyiségű, másrészt a jogi személyiségű, harmadrészt a többcélú társulás. Az 1997. évi CXXXV. törvényben lefektetett nem jogi személyiségű társulás esetében a feladatok elvégzésére külön szervezet nem alapul, hanem a résztvevők az ún. gesztort – jellemzően, de nem feltétlenül a központi település önkormányzatát – bízzák meg. A finanszírozást és a döntési mechanizmust illetően többféle konzorcium létezik attól függően, hogy a gesztoron kívül a tagok milyen mértékben viselik a költségeket, illetve szólhatnak bele az operatív döntésekbe. A nem jogi személyiségű forma miatt a közlekedési szövetség tagjává a gyakorlati értelemben a gesztor válik, a képviselőt illetően a fő koordináló, illetve bizonyos esetekben a döntési szerepben ő jelenik meg.

A jogi személyiséggel rendelkező önkormányzati társulások működését a nem jogi személyiségű (konzorciumi) formákhoz hasonlóan ugyancsak az 1997. évi CXXXV. törvény rögzíti. A jogi személyiségű társulás abban különbözik a konzorciumtól, hogy az önállóan vállalhat kötelezettségeket és rendelkezhet saját vagyonnal. A jogi személyiségű társulás – szemben a konzorciummal – költségvetési szerv. Működése során a tag önkormányzatoktól tehát nagyobb önállósággal rendelkezik, mint a konzorcium. Csak néhány taggal rendelkező egyszerűbbnek tűnik a konzorciális forma és az abból adódó folyamatos formális egyeztetés, mint a jogi személyiségű társulás részleges függetlenségéből adódó nehézségek vállalása. Nagyobb társulásoknál viszont a nehézkes

koordináció miatt már célszerűbb a jogi személyiségű társulási forma alkalmazása, kivéve ha a tagok minden feladatot és kötelezettséget a gesztorra ruháznak át.

A harmadik társulási forma a többcélú társulás, amelyet a 2004. évi CXVII. törvény határoz meg. A többcélú társulások minden esetben a statisztikai kistérségi besorolást követik, attól el nem térhetnek. Ezek a társulások tehát akkor válhatnak a közlekedési szövetség tagjává, ha a közlekedési szövetség határvonala a kistérségi besorolást veszi figyelembe. A többcélú társulások gazdálkodása a tag településektől teljesen elkülönül, a társulási vagyonról önállóan rendelkezik.

Bármelyik társulási forma jelenik is meg, a lényeg ugyanaz: a települések egységesen, intézményesített együttműködés keretében jelennek meg a közlekedési szövetségben. Ezzel nagyobb súlyt képesek megjeleníteni a kormányzati oldalhoz képest, mert belső viszonyaikat nem a szövetségben, hanem a társulásokban tudják megvitatni és a törvényi szabadságnál fogva rugalmasan rendezni.

3. Helyzetelemzés

3.1. Vasúti közlekedés

3.1.1. A vasúti menetrendi kínálat jellemzői

3.1.1.1. Utasáramlatok

A vizsgált vasútvonalakon az éves forgalom két, élesen elkülönülő formában jelentkezik.

A szeptembertől májusig terjedő időszakban jellemző utazási áramlatok:

- a kistérségekből a központjaik felé és vissza történő utazások (hivatásforgalom),
- Budapestre és vissza történő utazások a hét minden napján,
- egyetemisták és főiskolások hétvégi hazautazása,
- az előzőekhez képest elhanyagolható mértékű a kirándulók utazása.

Júniustól augusztusig jellemző utazási áramlatok:

- Budapestről a parti településekre történő utazások,
- vidéki városokból a parti településekre történő utazások (elsősorban a közvetlen vonatokkal),
- Budapestre és vissza történő utazások a hét minden napján,
- hivatásforgalom.

A két időszak között rövid, néhány hetes átmeneti időszak is jelentkezik, mely azonban nem érinti azt a tényt, hogy két, lényegesen eltérő menetrendre van szükség az eltérő igények kezeléséhez, ahogy ez a MÁV-nál – kis megszakításokkal – már évtizedek óta gyakorlat. Nem csak különböző menetrendre van szükség, hanem az állomások, jegykiadó-helyek eltérő nyitva tartására, a két időszakban eltérő méretű járműpark üzemeltetésére és készenlétben tartására.

□ 3.1.1.2. Menetrendi kínálat

Kulturált és megfelelő utazási körülményekre 1997 óta elsősorban az InterCity vonatokon van lehetőség. E szolgáltatás kifejlesztése azonban nem a meglévő menetrendi kínálat mellett, hanem annak rovására történt meg, ezért a Balaton parti vonalakon kínálatbővülésről az utóbbi évtizedben nem beszélhetünk. Különösen az északi parti vonallal kapcsolatban közismert, hogy a két pár InterCity vonata egy-egy, korábban is jól kihasznált távolsági gyorsvonatot váltott ki, az utasok joggal érezhetik azt, hogy a megszokott színvonalért kér a vasúttársaság egyik napról a másikra felárat (a menetidő nem csökkent, a viszonylagos tisztaság pótgegyhez kötése pedig nem javítja a MÁV megítélését, épp ellenkezőleg). Az InterCity vonatok közlekedésének további hátránya, hogy a Balaton partján az utasforgalom egyenletesen megoszlik a vonalak

mentén, nem egy-két kiemelkedő utasforgalmú állomást és megállóhelyet találni, az IC megállóhelyek száma viszont korlátozott. Azaz megállapítható: a MÁV Zrt. jelenlegi koncepciója szerinti InterCity vonatok alkalmatlanok a Balaton part megfelelő kiszolgálására.

Kisebb részben a vontatójárművek hiánya, nagyobb részben azonban a korszerű menetrend szerkesztési szemlélet hiánya magyarázza azt, hogy a távolsági és a helyi vonatok funkcionális és tényleges elkülönülése helyett a Balaton környékén különösen elterjedtek a hírhedt „sebesvonatok”. Ezek olyan távolsági forgalomban közlekedő gyorsvonatok, melyekkel regionális igényeket is ki szeretnének szolgálni, ezzel a két, helyettesíteni kívánt vonatnem (távolsági és regionális) minden hátrányát sikerül ötvözni. A távolsági forgalomban utazók a menetidő növekedését tapasztalják, a regionális forgalomban utazókat pedig a kiszámíthatatlan menetrend riasztja el.

A fent jelzett probléma egyik forrása is az, hogy a MÁV nem törekszik az utasbarát, korszerűnek mondható menetrend-szerkesztési elvek alkalmazására. A regionális vonatoknak a távolságiakra ráhordó szerepe, az ütemességre törekvés a vizsgált vonalakon szinte teljesen hiányzik, emellett a változó utazási igényekre a bázis-alapú menetrend-készítés (az előző évi menetrend javíthatósága) nem tud reagálni: hiába vannak tehát évek, évtizedek óta bejáratott menetrendű vonatok, ha akadályozzák a menetrend újragondolását.

A helyi személyvonatok elsősorban a hivatásforgalom feladatait igyekeznek ellátni. Az imént említett ráhordó-elosztó rendszer hiánya, illetve távolsági forgalomban az átszállási kényszer miatt elsősorban nyáron e vonatok gyakran kihasználatlanok, míg a hasonló időfokvásban közlekedő, a megállások számát tekintve is hasonló „sebesvonatok” túlszűfoltak. Nem elhanyagolható oka e jelenségnek, hogy a menetrend instabilitása (lásd később) miatt a helyi vonatok menetrendszerűsége még ugyanezen vonalak többi vonatától is elmarad: ezeknél a vonatoknál ugyanis az operatív forgalomszervezés során csaknem az összes többi fontosabbnak bizonyul. Azok a személyvonatok tehát, melyek egy korszerű szemléletmóddal szerkesztett menetrendben a legjobban terhelt vonatok részbeni tehermentesítését szolgálhatnák, jelenleg e feladatra nem alkalmasak.

A menetrendi kínálat számokban

A balatoni fővonalak budapesti kapcsolata fő-és holtidényben, a Lepsényen és Csajágon áthaladó ülőhely-kapacitás

Vonal	Kapacitás (ülőhely/nap)
30, főidény	14000
30, holtidény	5500
29, főidény	8000
29 holtidény	3000

A nem IC és gyorsvonati megállóhelyek budapesti kapcsolata fő-és holtidényben, Siófokig és Balatonfüredig

Vonal	Kapacitás (ülőhely/nap)
30, főidény	7800
30, holtidény	3500
29, főidény	6200
29, holtidény	2800

A Siófokon és Balatonfüreden túli nem IC és gyorsvonati megállóhelyek budapesti kapcsolata fő- és holtidényben. Balatonfüredre illetve Siófokra érkező, Budapest felé tartó ülőhely-kapacitás:

Vonal	Kapacitás (ülőhely/nap)
30, főidény	3600
30, holtidény	2800
29, főidény	5000
29, holtidény	2400

Látható, hogy a 30-as vonalon a kapacitás közel fele az IC és gyorsvonati megállóhelyekre koncentrálódik, ezek: Siófok, Zamárdi, Balatonföldvár, Balatonszárszó, Balatonszemes, Balatonlelle, Balatonboglár, Fonyód, Balatonfenyves, Balatonmárfiafürdő, Balatonszentgyörgy, Keszthely. Az északi parton nem találunk ekkora különbséget, ennek oka, hogy ezen a vonalon sokkal több, kisebb forgalmú hely található, amelyeken a gyorsvonatokat nem lehet megállítani, összességében azonban nagyobb utasforgalmat adnak, ezáltal az északi parton a gyorsvonatok részaránya kisebb, ami a vasút versenyképességét tovább rontja.

3.1.1.3. Járművek

A 2006-ban vásárolt használt német kocsik (ún. halberstadti kocsik) egy részének Nagykanizsára állomásításával a Balaton déli partján közlekedő vonatok minősége ugrásszerűen javult 2006 őszén. Sajnos ennek ellenére a MÁV személyszállító járműparkjának strukturális hiányai még mindig hatványozottan jelentkeznek a balatoni forgalomban. Hosszabb távon egyébként a halberstadti kocsikkal sem lehet számolni. *(lásd a DVD melléklet Jelenlegi vasút/járművek mappájában)*

Két okból van ez így: egyrészt az év egy bizonyos időszakában a korábbiakhoz képest nagyszámú járműre van szükség, másrészt ezt az igényt alkalmas tartalék híján a vasúttársaság csak az országon belüli átcsoportosítással, a „maradék” járművek összegyűjtésével tudja teljesíteni.

A vontatásra a fővonalakon nagyrészt a mozdonyos vontatás a jellemző, de az északi parton a helyi személyvonatokban Bz motorkocsis közlekedés is előfordul. A mellékvonalakon a legtöbb helyen ezek a motorkocsik közlekednek. A vontatást a déli parton villany-, az északi parton dízelmozdonyokkal oldják meg. A dízelmozdonyok utóbbi években tartó remotorizációs programjának köszönhetően az északi parton tapasztalható vasúti zaj- és légszennyezés csökkent. Ennek ellenére igaz, hogy a mozdonyos vontatású vonatok zajkibocsátása magas, az üdülők számára főként a kora reggeli órákban zavaró lehet. A mozdonyok további problémája elavult technológiájuk, amelynek következtében a járművek gyorsulási és fékezési képessége a gyakori megállásokhoz képest nem megfelelő (különösen az M41-es típust éri sok kritika), emiatt a menetidő jelentősen növekszik.

A nyári főidényben az északi parton 2-2 vonatpárban az esztergomi vonalról átcsoportosított Desiro típusú dízelmotorvonatok közlekednek, melyek hamar népszerűvé váltak. Sajnos azonban ez a néhány új kocsi csak csepp a tengerben.

A vasúton utazni szándékozók számára természetesen a vontatott járművek (továbbiakban: személykocsik) állapota a fontosabb, a továbbiakban részletesen ez vizsgálendő.

A személykocsik átlagéletkora 30 év felett van, ez a szám azonban önmagában nem jelent semmit, hiszen a 35-37 éves járművek felújítás után és rendszeres karbantartás esetén megfelelő műszaki színvonallal és utazási komforttal rendelkezhetnek, a Balaton-parton az InterCity kocsi-park erre a jó példa. A vizsgált vonalakon közlekedő jármű típusok áttekintésével az alábbi tények állapíthatók meg a személykocsi-állományról:

A járműállomány eredet szerint három részre osztható, és ez a műszaki és esztétikai állapotban is jelentkezik. Az egész évben a vizsgált vonalakon dolgozó elsősorban nagykanizsai, celldömölki, székesfehérvári és budapesti (Déli pu.) állomásítású kocsik életkora és állapota az országos átlagnak megfelelő, de a nyári szezon kezelésére mindez kevés, ezért van szükség a személykocsik két következő csoportjára. A Nagykanizsán közlekedő német kocsik utaskényelmi szempontból az átlag feletti színvonalúak, üzembe állításuk azonban a járműpark problémáit nem oldotta meg, csupán a személyszállítás teljes összeomlását odázta el néhány évvel. A német kocsik színvonalát jól mutatja, hogy a MÁV menetesítő IC vonatokban is közlekedtetik ezeket a kocsikat kedvezményes (350 Ft) IC pótdíjjal.

Az ország más részeiről – hagyományosan Szombathelyről, Pécsről, Miskolcra, Debrecenből – érkező, szezonális távolsági vonatok (ún. fürdővonatok) változatos eredetű és állapotú kocsijainál a legnagyobb probléma az, hogy gyakran többnapos, az egész országot többször átszelő fordulókat tesznek meg minimális karbantartás és takarítás nélkül. Előfordul, hogy napokig még a szeméttartókat sem ürítik, a világítás, szellőzés, ajtózározó szerkezet pedig ilyen korú kocsiknál óhatatlanul gyakran meghibásodik, és napokig kijavíthatatlanul marad.

A harmadik csoportba azok a kocsik tartoznak, melyek az év többi hónapjában az ország más részein dolgoznak, és a nyári menetrend idejére helyezik ki őket dunántúli állomásokra, tehát elsősorban Szolnokról, Szegedről, Békéscsabáról Nagykanizsára és Székesfehérvárra. A MÁV komoly szervezeti válságát jelzi, hogy ilyenkor – részben méltányolható okokból – az egyébként is szűkös kocsipark felett rendelkező állomások a legrosszabb állapotú kocsijaikat adják ki a Balaton-partra, ráadásul e kocsik karbantartásáról a kihelyezés időtartama alatt sem az eredeti telephely, sem az ideiglenes „gazda” nem szívesen gondoskodik.

A MÁV üzletpolitikájában a gyakorlat szerint a kerékpárszállítás, a kerékpárral történő együttutazás elősegítése, támogatása még 10 év után sem látszik kiforrni. Az erre alkalmas kocsik kis száma, rendszertelen előfordulása nem csak a kerékpárra együttutazni szándékozókra, de a többi utast is elriasztja (az alkalmatlan helyen kényszerűen elhelyezett kerékpárok balesetveszélyesek, nehezítik a le- és felszállást).

A MÁV a szűkös járműpark miatt a főidényben nagy számban előforduló kiránduló csoportok együttes elhelyezését legtöbbször az adott vonatban mindennap közlekedő ülőhelyszám rovására adja ki, ezzel mesterséges zsúfoltságot idéz elő.

A balatoni vonalakon jelenleg közlekedő járművek főbb adatai az alábbiak:

Járműtípus	Férőhely	Kényelem
Bz motorkocsi	44	
Bz mellékkocsi	50	25 éves jármű,
Fülkés kocsi	80	25-30 éves, műbőr ülések, nagyon elhasznált állapotban
By/Bhv kocsi	80	25-30 éves, műbőr ülések, nagyon elhasznált állapotban
Német személykocsi	88/79*	Jó állapotú

Járműtípus	Férőhely	Kényelem
IC kocsik	78/66*	Légkondicionálás
Desiro motorvonat	110	98 2. osztály 12 1. osztály

* Az ülőhelyszám függ a jármű kivitelétől

E járművekből jellemzően a következő vonatokat állítják össze

Vonattípus	Jármű	Férőhely (1.o/2.o)	Megjegyzés
IC	IC kocsik	54/132-312	
Gyorsvonat tél (30)	Német kocsik	46/500	
Gyorsvonat tél (29)	Bhv/By	54/400	
Gyorsvonat nyár (30)	Német kocsik	46-69/500-700	Aktuális erősítéstől függően
Gyorsvonat nyár (29)	Bhv/By	54/600-680	Aktuális erősítéstől függően
Átlós gyorsvonat (nyár)	fülkés	108/720-880	Aktuális kocsiszámtól függően
Helyi vonat (30)	Német kocsik	176-264	
Helyi vonat (29)	Bz	96-146	
Helyi vonat (29)	Desiro	110-220	Nyáron

3.1.1.4. Zsúfoltság

A zsúfoltság okairól a fentiekben már esett szó, a továbbiakban csak az okok összefoglalására van szükség.

Az üzemi kényszerítő körülmények, valamint a rossz értelemben vett rutin gátolja azt, hogy a ténylegesen jelentkező utasáramlatokra a menetrend reagálni tudjon. A MÁV jelenlegi gyakorlatában még az évről évre történő alkalmazkodás is megoldhatatlan feladatot okoz, a rugalmas, operatív problémamegoldás (mentesítő vonat, különvonat pár napos határidővel történő megszervezése) pedig elképzelhetetlen. A menetrend meghirdetése nem megfelelő színvonalú: nem kellő részletezettséggel tartalmazza az utazáshoz szükséges információkat (közbenső megállók, visszautazási lehetőségek, csatlakozások, ideiglenes módosulások pl. vágányzárak, ártájékoztató stb.), a vasút területén kívül csak a menetrend interneten elérhető formája hozzáférhető. Az utastájékoztatás nem terjed ki a legzsúfoltabb vonatok elkerülésére ösztönző ajánlatok kidolgozására, közlésére. A díjszabás jelenlegi rendszere szintén nem ösztönöz a csúcsidőszakokon kívüli vonatok igénybevételére.

A zsúfoltság másik fő oka személykocsi-állomány szűkössége, összetétele és műszaki állapota. Nyáron sok olyan, egyébként budapesti elővárosi forgalomban használt kocsi erősíti a balatoni vonatokat, melyeken csomagok, babakocsi, vagy éppen kerékpár elhelyezésére alig van mód.

3.1.1.5. Késések

A kevés és alkalmatlan kocsival közlekedő, tehát zsúfolt vonat esetében az utascsere a szokásosnál tovább tart. Ez esetenként 1-3 perc többlettartózkodást eredményez, melyre az előre elkészített menetrend nem tartalmaz tartalékidőt. Tudott, hogy a vizsgált vonalszakaszok mindegyike egyvágányú, tehát egy vonat késése a vonattalálkozási (keresztelési) lehetőségek korlátozott száma miatt akár féltucat vonat

közlekedésére hatással lehet. A 12-15 perc alatti késések – melyek az előbb említett, elhúzódozó utascsere miatt mindennaposak – a keresztezési helyek operatív áthelyezésével még nem orvosolhatók, tehát az ennyit késő vonatot a szembejövő vonat egészen biztosan megvárja, innentől mindkettő vonat késik. Egy reggeli késett vonat ilyen módon délig, egy délutáni késett vonat késő estig képes zavarokat okozni a menetrendszerű közlekedésben.

A késések egy másik csoportja elsősorban a távolsági vonatoknál jelentkezik. Ilyenkor az ország másik részén bekövetkezett baleset (gázolás stb.), műszaki hiba van kedvezőtlen hatással a nyáron csúcson üzemelő és ezért rendkívül zavarérzékeny balatoni menetrendre.

A késések harmadik, nagyon kellemetlen csoportját a déli parton közlekedő 3 pár nemzetközi vonat (Goldoni, Maestral, Venezia) okozza, melyek az útlevel- és vámvizsgálat elhúzódoása, vagy különféle, külföldön bekövetkezett események miatt nagyon rossz menetrendszerűséggel rendelkeznek. Meg kell említeni, hogy nem csak a már előbb említett módon zavarják a többi vonat menetrendjét, hanem gyakori 30, sőt 60 percen túli késésük óriási egyenetlenségeket keletkeztet a vonatok követésében: más vonatokon zsúfoltság alakul ki. Tanulmányunkban javaslatot adunk a nemzetközi vonatok belföldi rendszerbe való jobb integrációjára, illetve megvizsgáljuk a jövőbeni szerepüket is.

3.1.2. A vasúti infrastruktúra állapota

3.1.2.1. A vonali infrastruktúra állapota

A Balaton körül a Magyar Államvasutak Zrt. kezelésében lévő következő vasútvonalak találhatók:

- A 26 számú, Celldömölk-Balatonszentgyörgy vasútvonal Tapolca-Balatonszentgyörgy szakasza (26a, ill. 30b jelöléssel)
- A 27. számú Lepsény – Veszprém vasútvonal Lepsény- Csajág közötti szakasza,
- A 29. számú Börgönd – Tapolca vasútvonal Csajág – Tapolca közötti szakasza,
- A 30. számú Budapest – Székesfehérvár – Nagykanizsa vasútvonal Lepsény és Balatonszentgyörgy közötti szakasza,

A balatoni vasúthálózathoz kapcsolódik a

- 35. számú Siófok-Kaposvár
- 36. számú Fonyód-Kaposvár
- 37. számú Balatonkeresztúr-Somogyszob vasútvonal,

valamint az egykori 24. számú vasútvonal maradványaként létező sármelléki iparvágány.

(Az állomási helyszínrajzok, az állomások fotói, valamint a vonalak részletes műszaki leírásai a DVD melléklet Jelenlegi vasút mappájában található)

A) Balatonszentgyörgy – Tapolca

A vonalszakasz egyvágányú, Balatonszentgyörgy és Keszthely között villamosított. Az alépítmény állapota az átlagosnál rosszabb, sárosodás jellemző. A

felépítmény állapota átlagos. A 35 km hosszú vonalon az engedélyezett sebesség 80 km/h, 5,3 km-en rendelték el állandó, jellemzően 40-60 km/h-s sebesség-korlátozást.

A vonal üzemirányított, állomástávolságú közlekedéssel. A vonalon – a két szélső állomáson kívül – 3 darab állomás és 6 darab megállóhely található. Keszthely és Balatonederics állomás biztosítóberendezése elavult, nagyobb vonatforgalom esetén korszerűsítésre szorul majd.

B) Lepsény – Csajág

A vonalszakasz egyvágányú, nem villamosított. Az alépítmény átlagos állapotú, elszórtan elsárosodott, vízszákos, az elmúlt 15 évben szinten tartó karbantartáson felüli felújítás nem történt. A felépítmény átlagos állapotú. A pályán engedélyezett sebesség 50 km/h. A vonalszakaszon – a két szélső állomáson kívül – egy darab megállóhely található (Balatonfőkajár). A vonalszakaszon 2007. március 4-től a vasúti személyszállítás szünetel.

C) Csajág – Tapolca

A vonalszakasz egyvágányú, nem villamosított. Az alépítmény állapota változó, a talajviszonyok miatt a vízparthoz közel megcsúszás-veszély, sárosodás, a vonalszakasz egészen vízszák-képződés veszélye áll fenn, ennek oka a csapadék rossz elvezetése. A pálya emiatt intenzív fenntartást igényel. Külön probléma a Csajág és Balatonkenese állomások közötti szakaszon a vasúti pálya mentén húzódó löszfal állapota, mozgása, ami miatt a vasúttársaság több alkalommal foglalkozott a vonalszakasz felhagyásának tervével, és az északi parti vonal Balatonfűzfő és Hajmáskér közti átvezetésével. A löszfal megerősítése, vagy a vasút alternatív nyomvonalon történő újjáépítése tízéves távlatban megkerülhetetlen kérdés.

A felépítmény az átlagosnál jobb állapotú. A pályán engedélyezett sebesség 80 km/h, a 87 km hosszú pálya 14 km-es szakaszán van állandó, vagy ideiglenes sebességkorlátozás elrendelve, jellemzően 40, 60 km/h, a fent ismertetett okok, valamint a sínek kopása miatt.

A vonal üzemirányított, a nyílt pálya önműködő térközjelzőkkel tagolt. A vonalszakaszon – a két szélső állomáson kívül – 11 darab állomás és 17 darab megállóhely található.

D) Lepsény – Balatonszentgyörgy

A vonalszakasz egyvágányú, villamosított. Az alépítmény állapota átlagos, helyenként vízszákos, ahol a csapadék elvezetése nincs megfelelően megoldva. Rossz állapotú az alépítmény Balatonboglár és Fonyód között (mocsaras terület), itt újabb sebességkorlátozás bevezetése van napirenden. Rossz az alépítmény állapota a Balatonaliga-Szabadisóstó szakaszon is. A felépítmény az átlagosnál jobb állapotú, rendszeres és intenzív karbantartási tevékenység folyik rajta. A pályán engedélyezett sebesség a vizsgált szakaszon 100 km/h. A 85 km hosszú szakaszon több, mint 30 km-en van állandó sebességkorlátozás, jellemzően 60, 80 km/h, kiemelendő a Balatonboglár és Balatonfenyves állomások közötti, 13,5 km hosszú 80 km/h-s korlátozás. A jelzetten felül (elsősorban az állomások területén) 40, 60 km/h-s ideiglenes korlátozások vannak az elsárosodott ágyazat miatt.

A vonalon fonyódi központtal központi forgalomirányítás (KÖFI) üzemel, mely országos szinten korszerűnek mondható. Balatonszentgyörgy, Siófok, Fonyód és Lepsény állomások területén központi forgalom-ellenőrzési (KÖFE) rendszer üzemel. A nyílt pálya önműködő térközjelzőkkel tagolt. A vonalszakaszon – a két szélső állomáson kívül – 12 állomás és 13 megállóhely található.

3.1.2.2. Az állomási infrastruktúra

Vizsgálatunk tárgyát a négy vonalon 31 állomás és 36 megállóhely képezi. Ezek állapota és felszereltsége között igen jelentős különbségek mutatkoznak.

A Balaton parti vasútállomások jelentős részén található olyan terület, mely a vasúton történő áruszállítás csökkenésével funkcióját veszítette, ezért másként hasznosítható vagy értékesíthető. Használaton kívül álló, vagy éppen használhatatlan csonkavágányok, oldalrakodók, rakodásra és tárolásra használt területek tartoznak ide.

Azokon az állomásokon, ahol nagyobb számú vonat végállomásozik, a szerelvények tárolása megoldott, ezek: Balatonfüred, Tapolca, Siófok, Fonyód, és korlátozottan -Keszthely. A MÁV által jelenleg fenntartott rendszerben a járművek műszaki karbantartása, külső tisztítása nem a vonal állomásain történik, üzemanyag-töltésre is csak Tapolcán van lehetőség.

A vizsgált vonalakon általánosan elterjedt a biztonságos, széles ún. szigetperon, ezzel szemben csak kevés peron érhető el biztonságosan, alul- vagy felüljárón keresztül. A meglévő aluljárók szűkek, lepusztultak, az akadálymentes közlekedésre alkalmatlanok. A meglévő állomásokon és megállóhelyeken nem csak mozgásukban korlátozottak akadálymentes közlekedése, de a babakocsival, kerékpárral együtt utazók kényelmes és biztonságos közlekedése sem megoldott.

3.1.2.3. A pályavasúti infrastruktúra kapacitása

A pályavasúti infrastruktúra összességében elégséges kapacitású. Az év legforgalmasabb menetrendi napjain – ezek a nyári menetrendszerinti vasárnapok – amennyiben nincs rendkívüli esemény vagy késés, az egyvágányú nyílt vonalak és az állomások áteresztő képessége éppen megfelelő. Ebben a 30-as vonalon nagy szerepe van a központi forgalomirányításnak is. A hálózat azonban nem alkalmas a jelenleginél több vonat kezelésére, illetve már a jelenlegi menetrend mellett sincs infrastruktúra-oldalról tartalék. Ezért nemcsak minden érdemi menetrendi kínálati bővítés, de a jelenlegi kínálat mellett a menetrendszerűség, a megbízhatóság növelése is megköveteli az infrastruktúra fejlesztését. Ebből a szempontból a 29-es vonal a szűkebb keresztmetszet, ott az állomások közötti menetidők csak súlyos kompromisszumok árán teszik lehetővé a vonalon egy ütemes jellegű közlekedés bevezetését. A feltétlenül szükséges, valamint a hatékonyságot növelő ajánlott beruházásokkal a 7. fejezet foglalkozik.

3.1.2.4. A kiszolgáló infrastruktúra

A vasútállomások mindegyikén és a megállóhelyek egy részén van jegykiadás, helyenként csak a nyári főszezon idején. A jegykiadás technológiailag nem egységes, alapvetően háromféle jegyfajta terjedt el a vizsgált jegykiadóhelyeken, a kiadás sebességét és színvonalát tekintve ezek közül csak a gépi jegykiadás elfogadható. Nemzetközi menetjegy váltására csak Siófok, Fonyód és Balatonszentgyörgy állomásokon van lehetőség. Az állomásokon és megállóhelyeken a magyar nyelvű utastájékoztatás megoldott, helyenként gépi hangon, az idegen nyelven történő hangos

és vizuális utastájékoztató rendszerrel, nem következetes és nem elterjedt. Túlmutat a Balaton térségén az a probléma, hogy a MÁV belföldi és nemzetközi utastájékoztató rendszerei – különösen díjszábsí kérdésekben – nem naprakészek. Az otthonról, a világháló segítségével történő jegyvásárlás kezdetleges formában működik, ezért nem is népszerű. Az információhoz és a menetjegyzhez jutás nehézsége riaszt el sokakat attól, hogy balatoni utazásuk alkalmával a vasutat válasszák.

Az állomások és megállóhelyek környékén a parkolók kapacitása elégtelen. A nyári parkolási problémák különösen Balatonalmádi, Balatonfüred, Siófok, Fonyód vasútállomások megközelíthetőségét rontják jelentősen. A Balaton parti kerékpárutak fejlődése ellenére a vasútállomások területén kerékpárok tárolására nincsen lehetőség.

3.2. Autóbusz-közlekedés

A Balaton térségében az autóbusz-hálózatnak többszintű, és egyes települések környékén jelentős szerepe van. Ez jelenti sok esetben az egyetlen eljutási lehetőséget a közösségi lehetőségek közül. A térség autóbusz-hálózatára a következő jellemzők mondhatók el:

- *igényekhez való alkalmazkodás hiánya:* a változó igényekkel nem tartottak és nem tartanak lépést, alakulásuk, fejlődésük egy-egy település aktuális érdekérvényesítő képességén múltott, és sok esetben az alakította
- *egyenletlen szolgáltatási színvonal:* az egyesek települések ellátottsága nem egyenletes, bizonyos viszonylatokon még a 10-15 perces átlagos követés sem elképzelhetetlen, míg máshol alig napi néhány járat igénybevételére van lehetőség
- *áthatalmatlan tó:* a Balaton mint földrajzi képződmény kétségtelenül akadályt jelent bizonyos utazási irányoknak, alapvetően az észak-déli mozgásoknak, azonban ezt a hatást egy megfelelő hálózat kellőképpen tompíthatja, ahogy ez a közút esetében a kompátkelési lehetőséggel meg is valósul
- *a vasúthoz való igazítás hiánya:* a vonatokkal a menetrendi hangolás esetleges, illetve ahol elvileg létezik, ott sem megbízható, mert a buszok nem várják be a késve érkező vonatot és fordítva

3.2.1. A közúti személyszállítási piac

A balatoni térségen belül a közúti közösségi közlekedési szolgáltatás autóbuszokkal bonyolítják. Zömében szóló, 60-90 fő befogadására képes járművek teljesítenek szolgálatot, melyeken jellemzően 45-55 ülőhely található. Egyes kiemelt forgalmú viszonylatokon csuklós járművek is futnak, így például a Veszprém – Balatonfűzfő és a Veszprém – Balatonalmádi viszonylatokon. Az autóbuszok három fő funkciót látnak el:

- Helyközi: térségen belüli forgalom
- Távolsági: városok, illetve megyék közötti forgalom, a térségen áthúzódó viszonylatokkal
- Helyi: településeken belüli forgalom

A térségen belüli autóbusz-közlekedést jelenleg négy Volán-társaság végzi:

- Kapos Volán Zrt. a déli parton
- Balaton Volán Zrt. a keleti parton és az északi part keleti felében
- Somló Volán Zrt. az északi part nyugati felében
- Zala Volán Zrt. Keszthely térségben

A távolsági viszonylatok között néhányat egyéb társaságok is üzemeltetnek, így a Volánbusz Zrt., a Gemenc Volán Zrt., a Bakony Volán Zrt., Kisalföld Volán Zrt., valamint az Alba Volán Zrt., Kunság Volán Zrt, Tisza Volán Zrt, Vértes Volán Zrt, Bács Volán Zrt, Vasi Volán Zrt. is. A távolsági viszonylatokon közlekedő járatok sok esetben helyközi funkciót is betöltenek.

A Balaton környékén korántsem kiegyenlített az autóbusz-hálózat kapacitása és terheltsége. Kiemelhetők települések és útvonalak, melyeken a tóparti átlaghoz képest intenzívebb autóbusz-közlekedés zajlik.

Csomóponti települések, melyek az adott térségen belül központi szerepet töltenek be:

- Siófok (napi 260 járat, mintegy 6000 utas)
- Balatonalmádi
- Balatonfűzfő
- Balatonfüred (napi 18 járat Balaton-felvidék felé, további 64 Veszprém felé)
- Zánka (napi 14 járat Balaton-felvidék felé)
- Révfülöp (napi 15 járat Balaton-felvidék felé)
- Tapolca
- Keszthely
- Lengyeltóti (napi 58 járat, 1300 utas)
- Fonyód (napi 52 járat, 1200 utas)
- Balatonboglár (napi 84 járat, közel 2000 utas)
- Balatonlelle (napi 57 járat, 1300 elszállított utas)
- Balatonföldvár (napi 68 járat, mintegy 1600 utas)

A térség legforgalmasabb, kiemelt viszonylatai azokon a területeken találhatók, ahol a tó partjától legfeljebb 30 km-re található valamilyen nagy vonzerejű település, akár hivatás- akár üdülőforgalmi szempontból. Ilyen település: Hévíz, Zalakaros, Veszprém, Tapolca. Zalakaros esetében legkisebb a kapacitás, mindössze napi 13 járatpár közlekedik. Tapolcára az utasforgalom megoszlik a 11 közvetlen autóbusz-járatpár és a 12 vonatkör között. Jelentős azonban a kapacitás Hévíz és Keszthely között napi 124 közvetlen járatpárral, akár óránként 10 indulással.

Fontos célpont továbbá Veszprém városa. A megyeszékhely erős hivatásforgalmat vonz, de nem elhanyagolható a Balatonon nyaraló turisták forgalma sem. Három tóparti város felől kínálnak az autóbuszok jelentős mértékű kapacitást: Balatonfüred, Balatonalmádi és Balatonfűzfő irányából. Utóbbi két városból csuklós járművek is közlekednek. Balatonfüred felől 66, Balatonalmádi felől 79, míg Balatonfűzfő felől 65 közvetlen járat közlekedik egy munkanapon, és megközelítőleg ugyanannyi visszafelé. Ezek az értékek az általános értékekhez képest kiugróak. A Balaton körül két település között általában 15-20 járatpár közlekedik egy munkanapon, kivétel ez alól a Keszthely – Balatongyörök és a Balatonkenese – Balatonfűzfő viszonylat, ahol 43 járatpár közlekedik. Veszprém felől a Balaton irányában tehát településenként négyszer, összességében pedig 10-12-szer nagyobb kapacitás van jelen.

3.2.1.1. Budapesti kapcsolatok

A Balaton közvetlenül igen gyéren van összekapcsolva a Fővárossal. Jellemző, hogy Budapest és a Balaton között a fő közforgalmú közlekedési eszköz a vonat. Mindkét parton jellemző, hogy a közvetlen járatok száma úgy növekszik, minél közelebb van a település a Fővároshoz. Az északi parton például Révfülöpről napi egy, Balatonfüredről, Balatonalmádiból és Balatonfűzfőről napi négy járat indul Budapestre. Igaz ugyan, hogy Veszprém felé átszállással (napi 32 közvetlen járat indul Veszprémből) is el lehet jutni a Főváros irányába, ám ez a megoldás az utazás komfortját tekintve nem versenyképes az átszállásmentes eljutással.

A déli parton a kapacitások a következőképpen alakulnak:

- Fonyódról napi 1,
- Balatonboglárról napi 3,
- Balatonföldvállal napi 7,
- Siófokról napi 6 járatpár közlekedik Budapest irányába.

3.2.1.2. Városközi közlekedési kínálat

A Hévíz-Székesfehérvár viszonylaton 5 járatpár közlekedik naponta, melyből három érinti a Balaton térségét: kettő a Balaton északi partján közlekedik Keszthely és Csopak között, egy pedig Balatonszentgyörgytől Siófokig.

A térségen a következő távolsági járatok haladnak keresztül:

Északi parton:

- Hévíz – Veszprém
- Zalaegerszeg – Székesfehérvár
- Keszthely – Tatabánya
- Zalaegerszeg – Székesfehérvár
- Nagykanizsa – Veszprém
- Zalaegerszeg – Várpalota
- Tapolca – Győr

Keleti parton:

- Veszprém – Szigetvár
- Veszprém – Baja (napi 2)
- Győr-Kaposvár
- Pápa – Szeged
- Veszprém – Harkány
- Veszprém – Szolnok
- Várpalota – Szekszárd (napi 2)
- Veszprém – Szeged
- Bük-gyógyfürdő – Szeged
- Veszprém – Pécs
- Tapolca-Kaposvár

Déli parton:

- Hévíz – Dunaföldvár
- Hévíz – Tatabánya
- Hévíz – Kecskemét
- Kaposvár – Székesfehérvár
- Hévíz – Tatabánya

3.2.1.3. Kistelepülések ellátása

A Balaton-környéki települések nem mind a part mentén helyezkednek el, így nem érhetők közvetlenül a vasútvonalakon (29-es, 30-as vonalak), illetve a part menti közutakon (7-es, 71-es főutak). A balatoni üdülőkörzet több okból is kiterjedtebb, nem egy esetben akár 30 km-rel a parttól is találunk olyan településeket, melyek szervesen kapcsolódnak a tóhoz, illetve annak életéhez, vérkeringéséhez. Ez a jelenség talán természetesnek is mondható a nagyobb városok vonzáskörzetében, agglomerációjában (Siófok, Fonyód, Keszthely, Balatonfüred környékén), azonban maga a Balaton is rendelkezik vonzerővel, így bizonyos értelemben maga is egyfajta városnak fogható fel. A parttól átlagosan 10-15 km-rel beljebb fekvő apróbb falvak, melyek nem kötődnek – földrajzi adottságaik, elhelyezkedésük okán – nagyobb partmenti városhoz két részre bonthatók:

- partra merőlegesen húzódó helyi jellegű út mentén fekvők (pl. Szólád)
- zsákfalvak (pl. Balatonendréd)

Ezek a típusok nemcsak földrajzi értelemben különbözőek, de lehetőségeiket tekintve is igen nagy különbségek fedezhetők fel közöttük. Az első csoportba tartozó

falvak jellemzően két irányból megközelíthetők, úgy a Balaton, mind egy, a tótól távolabb fekvő város felől. Az országos főút miatt viszonylagosan nagy számú átmenő forgalma miatt vonzereje, kereskedelmi, turisztikai lehetőségei jobbak. Közlekedési szempontból pedig kétfelé orientálódhat, a magasabb színvonalú ellátottság (útminőség és közösségi közlekedés) esélyeit tovább növeli. A közösségi közlekedés szempontjából éppen az átmenő forgalomban rejlik egyik nagy előnye ezen településeknek: bármilyen kicsi is a helyben generálódó forgalom, az átmenő forgalom nagyobb volumene megteremti az esélyét a színvonalas autóbusz-közlekedés kialakításának. Ennek két alapvető tényezője a logikus, egyenes vonalvezetés, mely esetében a járatok a megközelítőleg legrövidebb, így leggyorsabb útvonalon közlekednek, valamint a sűrű követések.

A második csoportba tartozó települések esetében átmenő forgalomról nem beszélhetünk, mivel több település helyezkedik el szigetszerűen, egyetlen kapcsolódási ponttal a külvilág felé. Ezek mindegyike a Balaton mentén húzódó főutak, illetve települések. A településekre szervezett közösségi közlekedési hálózatot kizárólag az egy csoportot alkotó néhány település forgalma „tartja el”. Önálló autóbuszjárat szervezése ugyan elképzelhető, azonban nem gazdaságos, mivel az utasforgalom nagysága csupán napi 5-8 járatpár közlekedését indokolja. Ez pedig a szolgáltatást olyan színvonalon tartja, amellyel az egyéni közlekedés mellett versenyképességről nem lehet beszélni. A jelenlegi közlekedési rendszerben van arra példa, hogy a „szigeten” elhelyezkedő falvak közül a parthoz legközelebb fekvőt zsákfaluként kezelve betérnek buszjáratok.

A harmadik csoportba azok a települések tartoznak, melyek csak egyetlen közúti irányban kapcsolódnak a külvilághoz, azonban – ellentétben az előző csoporttal – teljesen egyedül fekszenek a parttól néhány kilométerre. Közút csak egyfelől vezet ezekbe a falvakba. Esetükben önálló autóbuszjárat szervezése nem indokolt. A jelenlegi helyzetben kétfajta megoldással találkozhatunk. Az egyik, hogy olyan – funkciójukat tekintve – hibrid járatokat szerveznek, melyek a zsáktelepülésről indul, majd a part menti főutat elérve gerincvonal szerepet vesz föl, és a part mentén elhelyezkedő településeket köti össze. Ezen megoldás alapvető hátránya, hogy vasúttal párhuzamos közlekedés működik a part mentén, előnye azonban az átszállásmentes kapcsolat. A regionális közlekedési szövetség megvalósulása esetén a vasúttal párhuzamos autóbusz-közlekedésnek még kisebb létjogosultsága lenne, hiszen az ütemes menetrend, az átszállás csomópontokra szervezett hálózat lehetővé teszi, hogy a kisebb forgalmú településről érkező kiskapacitású járműről néhány perces átszállási idő után vasúti járművel folytassa útját az utas. Így az őj modellben vagy ezen járatípus teljes elhagyása mellett kell dönteni, vagy olyan kiskapacitású járművekkel kell megoldani a közlekedést, mely legfeljebb egy órás követési időközzel indítva is még gazdaságosan üzemeltethető. Ez célszerűen az iránytaxi-rendszer lehet.

A második megoldási forma a betérős rendszer, mely szerint part menti járatok 10-15 perces menetidő-többséggel elközlekednek a zsáktelepülésig, majd onnan visszatérve eredeti útvonalukra tovább folytatják útjukat. Hátránya a megoldásnak, hogy a part menti útvonalon közlekedő utasokat felesleges többletútra kényszeríti. Ez az utasok idővesztésén túl jelentős pazarlást is jelent a céltalanul megmozgatott férőhelykapacitás miatt. Előnye azonban az, hogy önálló járat szervezése nélkül biztosítható valamilyen elfogadható járatsűrűség a zsáktelepülésen. A jelen tanulmányban bevezetésre javasolt rendszerben alapvetően csak a távolsági viszonylatok esetében érdemes a vasúttal párhuzamosan közlekedő autóbuszjáratok megtartásával számolni – annak gazdaságtalansága miatt. A közvetlen kapcsolatok kényelmét felváltja egy ütemes, jól megszervezett átszállásokra épülő rendszer, mely ugyan némi áldozatot kíván a ma közvetlen autóbuszjáratot használó utasok részéről, azonban megteremti a térség települései közti eljutási lehetőségek széles palettáját, a prioritásokra épülő rendszer

igazságosabbá válik. Nem kerül különleges előnybe az a település, mely valamely nagyobb város közelében helyezkedik el, illetve a kisebb településekről nem egyetlen jól használható eljutási lehetőség biztosítható, hanem a part mentén bármelyik irányba tovább lehet utazni, és egy következő átszállási csomópontban lehetőség van egy másik, szintén a tóparttól távolabb fekvő település színvonalas megközelítésére. A körirányú, gerincvonalként funkcionáló vasúti közlekedés révén egyenlő mértékű és színvonalú szolgáltatás biztosítható.

3.2.2. Közforgalmú közlekedés jellemzői az egyes Balaton menti városokban

A Balaton partján 10 város található. Egy, ritkán két vasútállomás tartozik hozzájuk. A városon belüli közlekedés így alapvetően közúton történik. A kisebb városokban a községekhez hasonlóan nem jelentkezik a gyalogos és kerékpáros forgalom mellett – a személygépjárműveket leszámítva – külön igény a közforgalmú közlekedésre. A városokon belül a főutak néhány kivétellel kétszer két sávra bővülnek, hogy az alacsonyabb megengedett sebesség, valamint a sűrűbb kanyarodások miatt meg-megtorpanó kocsisor gördülékenyebben haladhasson. Ez a korábbi fejlesztéseknek köszönhetően enyhíti a városokon áthaladó tranzitforgalom által okozott károkat. A városok egyik jellegzetessége, hogy nem csupán a part menti utazási irányok jelennek meg bennük, hanem – minden esetben a szárazföld felé kiágazó út lévén – a Balatontól távolabb eső területek felé irányuló forgalmat is kezelniük kell.

Hat városban a helyközi járatok bonyolítják a felmerülő helyi utazásokat. Ezen települések – név szerint Badacsonytomaj, Balatonalmádi, Balatonboglár, Balatonlelle, Balatonföldvár, Balatonfűzfő – földrajzi helyzetüknél, vagy méretüknél fogva nem igényelnek külön helyi autóbusz-közlekedést. Szerkezetüket a Balaton alapvetően meghatározza: a part mentén húzódó főútra és a szárazföld belseje felé vezető egy-két útra fűződik föl a település szerkezete. A városokból más települések felé közlekedő autóbuszok képesek ellátni a helyi igényeket, mivel a főúttól csupán néhány utcára helyezkednek el a lakóházak, az igények mértéke pedig nem akkora, amely a helyközi kapacitáson túl újabb férőhelyek bevonását igényelné. További négy városban azonban működik helyi közforgalmú autóbusz-közlekedés, mindenütt szóló autóbuszokkal.

3.2.2.1. Balatonfüred

A helyi közforgalmú autóbusz-közlekedést a Balaton Volán Zrt. balatonfüredi telephelye üzemelteti 9 viszonylaton. A városban 4 db MAN típusú alacsonypadlós jármű teljesít szolgálatot hétköznapi napokon napi mintegy száz indulással. A viszonylatok a város főbb csomópontjait kötik össze, a Hajóállomás, a Vasútállomás, valamint Arács és Ófalu városrészek között közlekedik a viszonylatok zöme.

A hálózat felépítése szerteágazó, több forrásból van felépítve. Jellemző kiinduló végállomások: Halászkert és Volántelep. A Vasútállomást mindegyik viszonylat csak betéréssel, hagyományos megállóhelyként érinti. Időkiegyenlítés, bevárás nincsen a menetrendbe szerkesztve. A járatok üzemideje jellemzően reggel fél 6 és este 19 óra közé esik. Kivétel ez alól a 20-as viszonylat, melyre a garázsból kiálló, illetve oda beálló járművek szerelnek át, így reggel fél 5 és este 20 óra között közlekedik, napközben mintegy 7 órás üzemszünettel. A rövid üzemidő nem teszi lehetővé a késő esti vonatokkal érkezők hazaszállítását. A járatok menetrendje nem igazodik a térség szezonális terheléséhez, télen és nyáron változatlan.

A két legforgalmasabb viszonylat (10 és 53 jelzéssel) egy-, illetve kétóránként közlekedik, a további vonalakon ennél ritkább, egész napos kétórás követés (30-as és 40-es vonalak), illetve időszakos üzem jellemző (12, 14, 20, 32). A viszonylatok közül azok, amelyeken egész napos követési időköz szerint közlekednek a járatok, ütemes menetrendet figyelhetünk meg. Az időszakos vonalakon ugyanakkor előfordul úgy 5 perces, mint 9 órás időköz két indulás között.

A járatok egyáltalán nem igazodnak a személyvonatok indulásához, több olyan példa is előfordul, hogy a vonat érkezése, illetve indulása között nem érkezik, illetve nem indul autóbusz a Vasútállomástól. Mivel a személyvonatok egy része csak néhány percet tartózkodik az állomáson, nagyon szűk intervallumban kellene a helyi járatú autóbusznak az állomásnál lennie, hogy mind a vonathoz igyekvőket, mind a vonattal beérkezetteket el tudja szállítani. A gyakorlat azt mutatja, hogy ha véletlenül közel is kerül egymáshoz a két közlekedési eszköz indulási időpontja, az autóbusz a vonat érkezése előtt, vagy indulása után fordul meg az állomási buszfordulóban.

3.2.2.2. Fonyód

A városban négy viszonylaton közlekednek helyi autóbuszok, ezekből az egyiken csupán egyetlen egy menetrendszerinti indulás van (4-es vonal). A helyi autóbuszos közlekedést a Kapos Volán Zrt. üzemelteti. A járatok üzemideje viszonylag rövid, reggel 6 órától tart este 19 óráig. Két viszonylat rendelkezik egész napon át tartó, folyamatos menetrenddel, az 1-es viszonylat Bélételep felé, és a 2-es Fonyódliget irányában. A járatok közül az 1-esnek létezik külön menetrendje a nyári és nyáron kívüli időszakra, valamint a többi viszonylaton is vannak többletindulások a nyári időszakban.

Az autóbuszok mindegyike a Vasútállomástól indul. A járatok indulása valamelyest igazodik a vasúti menetrendhez (alapvetően az ütemesen, nyáron 40 percenként közlekedő 1-es vonal), azonban előfordul ezzel együtt olyan, hogy a gyorsvonat indulása után 2 perccel érkezik be menetrend szerint a helyi járatú autóbusz a Vasútállomáshoz.

Az utasforgalmi adatok szerint a 2005-ös évben 6984 járat indult, ezek összesen 2 409 000 férőhely-kilométernyi szolgáltatást nyújtottak. Egy utas átlagosan 3,4 km-t utazott a helyi járatokon, amelyek átlagosan 51,4%-ban voltak kihasználva.

3.2.2.3. Keszthely

A város helyi közlekedésében helyi és helyközi viszonylatú járatok közösen vesznek részt, melyeket a Zala Volán Zrt. üzemeltet. A hálózat felépítése centrális, így az Autóbuszállomásról indul mindegyik viszonylat, mely végállomás a Vasútállomás közvetlen közelében helyezkedik el. A helyi forgalomban 7 viszonylaton közlekednek az autóbuszok. A járatok üzemideje meglehetősen hosszú, reggel 5 óra előtt kezdődik és este 23 óra után is indul még járat. Az 1-es és a 70-es jelzésű viszonylat hosszú üzemidővel, folyamatosan közlekedik egész nap, átlagos követési idejük 15-40 perc. A további 5 viszonylaton csak időszakosan közlekednek autóbuszok, legfeljebb napi tíz indulással irányonként.

A buszok indulásai nincsenek hozzáigazítva a vonatok érkezéséhez, alapvetően a saját ritmusuk szerint közlekednek.

3.2.2.4. Siófok

A város helyi közösségi közlekedési hálózatát a Kapos Volán Zrt. üzemelteti 8 viszonylaton. A viszonylatok struktúrája centrikus, mindegyik a Vasútállomás közvetlen

közelében helyet kapott Autóbuszállomásról indul. Két viszonylat esetében működik nyári és nyáron kívül érvényes menetrend. A járatok üzemideje két elv szerint különböztethető meg. Az üdülőterületeket nem érintő járatok reggel fél 6 és este 19 óra között közlekednek, míg az üdülőterületeket elérő 1-es és 2-es viszonylatok este 21 óráig, nyári időszakban akár éjfélig is közlekednek. A viszonylatok követés ideje 50-90 perc, kivételt csak néhány reggeli, csúcsidőbeli indulás képez.

A vonatok érkezését és indulását egyáltalán nem veszi figyelembe az autóbuszok menetrendje. Több esetben előfordul, hogy a vonat beérkezése előtt 10 perccel hagyja el a belső végállomást, és a vonat elindulása után negyed órával érkezik újból vissza.

Az utasforgalmi adatok szerint 51400 helyi járat indult el a 2005. évben, melyek összesen 25 755 000 férőhely-kilométernyi szolgáltatást nyújtottak. Egy utas átlagosan 4,2 km-t utazott a város járatain, melyek mindössze 26,1%-ban voltak kihasználva. Ez az adat a kapacitás nagyfokú pazarlásáról, rossz elosztásáról árulkodik. Sűrűbben közlekedő járatokkal a sűrítés mértékénél nagyobb mértékű utasszám-növekedés lenne elérhető.

3.2.2.5. Tapolca

A város közlekedésében 2007-ben jelentős változás lépett életbe, mivel Tapolca Város Önkormányzata felmondta a szolgáltatási szerződést a helyi közforgalmú – valamint a környéki helyközi – személyszállítást végző Somló Volán Zrt.-vel, és helyette Az MB Balaton Kft.-t bízta meg a helyi járatok közlekedési ellátással. A városban így nem pusztán új járművek állhattak forgalomba, hanem egészen új, az országban egyedülálló járatszervezési megoldás lépett életbe. Egyetlen járat közlekedik egy adott, körforgalmi útvonalon. Bizonyos meneteknél eltérést az jelent, hogy nem térnek be Diszldre, mely település Tapolcához tartozik közigazgatásilag, azonban a városközponttól távolabb fekszik és nincsen egybeépülve a várossal, és a helyközi járatok is kiszolgálják. A járatnak nincsen végállomása, így a megváltott menetjegy bármelyik megállóból bármelyik megállóig érvényes.

Léven csak egy viszonylat az utastájékoztató is olcsóbb, egyszerűbb, mivel nem kell járatszámozási rendszert alkalmazni, továbbá egy, illetve csúcsidőben két jármű képes ellátni a teljes várost. Az egyféle menetrendet az utasok is könnyebben jegyzik meg. A város lakossága megszokta az új rendszert, s elégedett vele. A rendszerben rejlő kockázat alapvetően az, hogy a járat fordulóideje 40, illetve diszeli betéréssel 50 perc, végállomás hiányában ugyanakkor időkiegyenlítésre nincsen lehetőség. Ebből az következik, hogy a járat ilyen követési idővel közlekedik, csúcsidőben a fordulóidőnek megfelelően 20-30 percenként követik egymást a járművek. Jellemző hibája, hogy a város vasútállomására beérkező és az onnan induló vonatokhoz menetrendi hangolás nincsen, s ez az ütemes menetrend bevezetésével sem lehetséges. Célszerű lenne a rendszert olyan módon átalakítani, hogy a Tapolcáról induló vonat előtt mintegy 5 perccel érkezzen be a busz, és továbbindulásuk után 5 perccel induljon tovább. Ezzel éppen 60 perces fordulóidő alakulna ki a járaton. Ebben az esetben a diszeli betérést vagy minden járat esetében fenn kell tartani, vagy a Vasútállomáshoz 15 perccel hamarabb kell érkeztetni a járművet.

3.2.3. A helyközi busz közlekedés általános jellemzése

A járatok a kis községeket kiszolgáló helyközi autóbusz-járatokhoz hasonlóan bonyolult, számtalan betéréssel és kitéréssel tűzdelt útvonalakon közlekednek. Ritka követési idejük alapvetően használhatatlanná teszi a turisták, üdülők részére ezeket a

járatokat, mivel csak adott indulási időre lehet felkészülni, ráadásul ismerni a vonalvezetést, amely egy viszonyalton belül akár járatonként is változhat, illetve bizonyos járatok csak bonyolult időbeosztás szerint közlekednek (függően a naptól, időszámítástól, stb.). A helyi forgalmat ilyen módon hatékonyan ne képesek kiszolgálni ezek a járatok.

A probléma kettős: bizonyos viszonylatokon a lappangó kereslet eléri azt a szintet, hogy ésszerűbb, megjegyezhetőbb, jobban kommunikálható menetrenddel és sűrűbb követéssel akár megduplázzható, megtriplázható az utasszám. Vannak viszont olyan viszonylatok, melyeken nem akkora az egyéni és közösségi közlekedési módokkal utazók összesített száma, hogy egy napközben legalább félóránként közlekedő viszonylatot érdemes legyen közlekedtetni.

A helyi viszonylatok kötött menetrend alapján közlekednek, a vasúti és távolsági autóbuszjáratokhoz teljesen érzéketlenül kapcsolódnak. Egyik fő funkciójuk, hogy a távolról érkező utasokat elszállítsák szerte a városon belül. Ennek megfelelően az autóbusz- illetve vasútállomás közelében van a legtöbbjük induló végállomása.

A menetrend kötöttsége egy esetleges előre ismert késés folytán sem képes szavatolni a beérkező utasok komfortos célba jutását, a ritka követési időköz miatt pedig nem számíthatnak a következő járatra.

A helyi és helyközi közlekedés határán lévő egyik különleges igény az Eger-patak völgyében évente megrendezésre kerülő Művészetek Völgye, mely évről évre egyre több látogatót vonz, egyre szélesebb társadalmi csoportokból. A rendezvény nyár közepén mintegy tíz napig tart, ám a látogatók egy része csak néhány napra kapcsolódik be a programokba. A rendezvényben résztvevő hat falu mindegyikében párhuzamosan zajlanak a programok, komoly igény van arra, hogy falvak között is sokan helyet változtassanak. Ez nem időszakos jellegű (a programok nem időszávosak), az igények folyamatosnak tekinthetők. A falvak méretéből adódik, hogy a településen belüli mozgások gyalogszerrel könnyen leküzdhetőek. A rendezvényen belüli mozgásokat úgy modellezhetjük a legkorrektebb módon, ha azt feltételezzük: minden településről minden településre folyamatosan jelentkezik utazási igény. Az autóbusz hátrányai a mai gyakorlatban a ritkasága és a zsúfoltsága, melyek miatt a gyakorlatban nem számít rá egy átlagos „völgylakó”. Az általános magatartás az, hogy mivel nem lehet a programokat a busz menetrendjéhez igazítani, gyaloglás és autóstopp között döntenek a saját járművel nem rendelkezők, s ha éppen érkezik egy „csigabusz” a megállóba, felszállnak rá. A járatok menetrendje sem utasbarát. Két útvonalon közlekednek a járatok (nagykör és kiskör) meglehetősen rapszodikus menetrend szerint.

Egy jól megszervezett, kiszámítható, ütemes menetrend alapján kialakított rendszerrel a látogatók kényelme még teljesebbé válhat, míg a személykocsik általi környezeti terhelés csökkenhet (parkolóhelyül szolgáló földterületek, zsúfoltság, levegőszennyezés). A legújabb hírek szerint Nagyvázsony is bekapcsolódik 2007-től a Völgy településeinek csapatába, ezért a következő viszonylatkialakítást javasoljuk: egy viszonylat a főút által meghatározott tengelyen Monostorapáti – Kapolcs – Vigántpetend (betéréssel) – Pula – Nagyvázsony 30, illetve 60 perces ütemmel. Járműigénye kettő, illetve egy autóbusz. Második viszonylatnak javasoljuk a Taliándörögd – Kapolcs – Vigántpetend – Pula – Öcs járatot 30, illetve 60 perces ütemmel közlekedtetve, egy járművel. Így az egyik legforgalmasabb szakaszon, (Pula) – Vigántpetend – Kapolcs között akár 15 perces követési idő is elérhető. Amennyiben a Taliándörögd – Öcs közötti keskeny út autóbusszal járhatónak lesz minősítve, a második járatot körjáratként is lehet üzemeltetni az érintett települések között.

A jelenlegi viszonyok között a Völgy falvaiba csak Ajka felől, illetve a Tapolcát Veszprémmel összekötő országúton közlekedő távolsági (Budapesttel is van közvetlen

kapcsolat) és helyközi autóbuszokkal lehet megközelíteni. A Balaton partjáról, Balatonfüredről és Zánkáról indulnak autóbuszok, azonban azokkal csak Nagyvázsonyig lehet eljutni, a további településekhez a Veszprém – Tapolca közötti járatokra kell átszállni.

3.3. A közlekedési ágazatok közötti kapcsolatok

A Balaton térségében a közlekedés egyes ágazatai jelenleg elkülönülten, az összehangoltság szinte teljes hiányában, elzárt világ módjára üzemelnek. Az ágazatok közötti kapcsolatok nagyon kevés esetben léteznek tervezett módon. Kijelenthető, hogy ha egyáltalán fennáll bármilyen kapcsolat, az is főként spontán jellegű, illetve rosszul működő.

A vasútállomások gyalogosan könnyen megközelíthetőek, többé-kevésbé a települések központjában helyezkednek el. Ez a körülmény is alátámasztja, hogy a vasúti infrastruktúrával érdemes és kell számolni, sok esetben önmagában kielégítheti a felmerülő utazási igényeket. A vasútvonal jellemzően a település és a vízpart között húzódik, ezzel megteremti annak a lehetőségét is, hogy a jelenleg meglévő állomás- és megállóhelyeken kívül újabb csatlakozási pont alakulhasson ki. Ennek a későbbiekben ott lehet jelentősége, ahol a könnyű, jó dinamikájú járművek használatának okán a rágyaloglási távolságot csökkenteni célszerű. Kivételes helyzetben van Csajág település, ahol a településen kívül helyezkedik el a vasútállomás.

A vasútállomásokhoz minden településen tartozik személygépkocsik számára igénybe vehető parkoló, az egyéni és a vasúti közlekedés közötti váltás lehetősége alapvetően biztosított. Ezzel szemben az autóbuszjáratok menetrendi kapcsolódása a vasúthoz spontán jellegű, fizikai kapcsolódása a települések nagy részében megoldott: az autóbusz-állomások a vasútállomások közvetlen közelében helyezkednek el. Ám e két kapcsolódási forma együttes megléte képes csak a színvonalas átszállási lehetőséget biztosítani. Mindkét megállapítás azonban kellő fenntartással kezelendő a minőség oldaláról. Közös peronos átszállásról sehol sem beszélhetünk és a kulturált, netán őrzött parkolásra sincs még igazán példa. Az pedig végképp kizárt, hogy a parkolási díj és a közösségi menetjegy összekapcsolódhasson, pedig erre Európában számos példa akad.

A kikötők adottságuknál fogva a víz partján helyezkednek el, míg a vasútvonalak ugyan a part mentén haladnak végig, de nem közvetlenül a parton. Így a vasútállomások a parttól távolabb kerültek. Néhány déli parton elhelyezkedő település esetében ennek ellenére közel fekszenek e két ágazat állomásai: Balatonföldváron, Balatonbogláron és Fonyódon. Az autóbuszok ezzel szemben sehol nem csatlakoznak fizikailag sem a vízi közlekedési eszközökhöz. További adottság, hogy a balatoni hajózás szezonon kívül egyáltalán nem, előszezonban pedig csökkentett kapacitással üzemel. Mindez alól kivétel a komp, mely Szántódrévnél és Tihanyrévnél is szervesen kötődik a közúthálózathoz, az autóbuszos kapcsolat azonban csak Tihanyrévnél jön létre. Az egyéni közlekedéssel szembeni hátránya, hogy a kompra nem megy fel, azt nem használja, így csak átszállással oldható meg a két part közötti átkelés.

A légi közlekedés egyelőre sehogyan sem kapcsolódik a szárazföldi közösségi közlekedéshez. A sármelléki légikikötő mellett néhány száz méterrel található egy autóbusz-megállóhely, azonban a buszjárat a repülőtérre nem tér be. Ma még kizárólag a kikötő saját kisbuszaival van lehetőség eljutni a környező települések valamelyikére. Ezen a helyzeten sürgősen változtatni kell, így a közlekedési szövetség autóbushálózatába fel kell venni a reptér rendszeres kiszolgálását. A tervidőszak első felére ütemezett Keszthely-Hévíz villamos sármelléki tram-train vonalszakaszával már egy európai színvonalú reptér-kapcsolat adódhat. Ehhez persze a vonal végállomásának kiépítésével egyidejűleg a légikikötő környezetét is rendezni kell, a mai állapotok még gyaloglás céljára sem nevezhetők esztétikusnak: az út a termináltól a köztig meglehetősen illúzióromboló.

4. Fejlesztési stratégia

A Balaton nagytérség fő hajtómotorját, kohéziós tényezőjét a turizmus jelenti. A turizmus szempontjából minden esetben kulcstényező a térség különböző kiindulási pontokból való elérhetőségének színvonala (gyorsaság, gyakoriság, komfort, ár), valamint a térségen belüli mozgás lehetősége. Emellett harmadik tényezőként közrejátszik a turizmust működtető jelentős mennyiségű munkaerő (munkahelyre és haza) mozgásának megoldottsága. Végül, de korántsem utolsósorban a területhasználat terén számolni kell a turizmus és a közlekedés konfliktusával (zaj, légszennyezés, területfoglalás) is. A fejlesztés stratégiájának rögzítésekor alapvetően a fenti négy tényezővel kell számolni.

A Balatoni üdülőkörzet közlekedése fejlesztése során az egyéni közúti és a közösségi közlekedést harmonikusan kell fejleszteni, ami a gyakorlatban azt jelenti, hogy a közösségi közlekedésnek egyrészt a közúttal szembeni valós alternatívaként kell megjelennie, másrészt az üdülőkörzet kiemelt részeinek személygépkocsi forgalmát és a parkolási felületek méretét korlátozni kell.

A közlekedési rendszer fejlesztésénél a tó északi partja esetében számolni kell azzal, hogy a közút fejlesztésére a védett tájkép és természeti értékek, valamint a tópart beépültsége miatt nincsen lehetőség. A déli part esetében a 2007-re teljesen kiépülő M7-es autópálya a távolsági egyéni közlekedés számára hosszú távon is megoldást jelent, azonban a belső mozgások szempontjából nem nyújt valós alternatívát a közösségi közlekedéssel szemben.

A közlekedési szektor másik két ágazata – a hajózás és a légi közlekedés – ugyancsak fontos szerepet játszik a térség turizmusában. E két ágazat tekintetében egyrészt a kikötői és repülőtéri fogadó infrastruktúra, másrészt a közösségi közlekedési kapcsolatok erősítése szükséges.

A közösségi közlekedés ágazatai közül környezetbarát minősége és a jelentős turistaforgalom nagy kapacitásigénye miatt a vasúti közlekedést kell előnyben részesíteni a fejlesztés során. Ehhez a tó északi és déli partján végigfutó, a települések központjait jól feltárázó vasútvonalak megfelelő bázist nyújtanak. A két fő vasútvonalon a fejlesztés során három fő feladatra kell koncentrálni. Egyrészt a kapacitás bővítésére, amely korszerűbb forgalomirányítási és biztosítóberendezési háttérrel teszi szükségessé, valamint az egyvágányú szakaszokon új kitérési lehetőségek létesítését, illetve bizonyos szakaszok kétvágányúsítását teszi szükségessé. Másrészt figyelmet növelni kell a vasútvonalak menetsebességét, amelyhez a pályák felújítása, valamint – a jobb menetdinamika és a halkabb közlekedés igénye miatt – korszerűbb járművek forgalomba állítása szükséges. Harmadrészt fejleszteni kell a kínálatot, amely az állomások utasbaráttá tételével, ütemes menetrend alkalmazásával, valamint – ugyancsak – korszerűbb járművek forgalomba állításával oldható meg.

A vasúti közlekedés hálózati kapcsolatait illetően feltétlenül szükséges a meglévő távolsági kapcsolatok megtartása, e téren hangsúlyosan kell kezelni a Budapest-Székesfehérvár komplex rehabilitációját, a Celldömölk-Tapolca és a Fonyód-Kaposvár vasútvonal korszerűsítését. Új infrastrukturális elemként meg kell teremteni (lepsényi deltavágány), illetve fenn kell tartani (leállított Lepsény-Csajág vonalszakasz) a tó körüljárásának lehetőségét. Új, helyi érdekű vasúti összeköttetéseket kell létesíteni a tó környéki legfontosabb turistafogadó területek felé, elsősorban Veszprém és Hévíz irányában. E lokális fejlesztések egyszersmind újabb turisztikai vonzerőként is

számításba jöhetnek, emellett a Nagyberek környezetvédelmi rehabilitációjával együtt számolni kell a részben megszüntetett balatonfenyvesi kisvasút fejlesztésével is.

A közúti közösségi közlekedés terén a hálózat teljes újjászervezése szükséges. E téren a vasúttal versengő, azzal párhuzamos távolsági járatok közszolgáltatási rendszerből történő kiemelése szükséges. A helyi és kistávolságú helyközi közlekedés integrálásával lehetővé kell tenni a vasúton el nem érhető helyek megbízható elérését. E téren kiemelten kell kezelni a sármelléki, valamint a Siófok-kiliti és szentkirályszabadjai repülőtér, a zalakarosi gyógyfürdő, Szigliget és környéke, Tihany, valamint a Művészetek Völgye településeinek elérhetőségét. Emellett figyelmet kell fordítani a Balatoni Üdülőkörzet valamennyi településének megfelelő szintű, ütemes menetrenddel történő ellátására.

A közlekedési ágazatok közötti összhang megteremtése érdekében rövid távú célként kell megfogalmazni a Balatoni Közlekedési Szövetség megalapítását. A közlekedési szövetségben az országos ellátásért felelős állami szerveknek, valamint az önkormányzatoknak vagy azok társulásainak kell megjelenniük, továbbá integrálni kell hozzá a térségben jelenlévő valamennyi jelentős közúti, vasúti és vízi közlekedési szolgáltatót. A szövetség keretében mielőbbi egységes tarifarendszer bevezetése szükséges, amely azt jelenti, hogy az utas számára lehetővé kell tenni az egyetlen jeggyel történő végigutazást. A szolgáltatások összehangolása érdekében korszerű közös utastájékoztató és forgalomirányító rendszer telepítésére kell sort keríteni, természetesen annak informatikai megalapozásával együtt. Fejleszteni kell a közlekedési ágazatok közötti átszállási kapcsolatokat: össze kell hangolni a menetrendeket, új csatlakozási csomópontokat kell létesíteni, valamint az átszállásokat akadálymentessé és komfortosabbá kell átalakítani.

A hatékonyabb közlekedési szolgáltatás érdekében, a magyar jogszabályi lehetőségek talaján és az Európai Unió irányelveivel összhangban meg kell kezdeni a közösségi közlekedési piac liberalizációját. Ennek keretében meg kell szüntetni a Volán társaságok monopóliumát, és a szolgáltatások lebonyolítására nyílt közbeszerzési eljárásokat kell lefolytatni. A busszal és vasúton gazdaságosan el nem látható területeken, valamint a tóparti üdülőövezeten belül – utóbbi esetében főszeszonban éjjel-nappali üzemben – midibuszos iránytaxi szolgáltatás szervezése kívánatos. A vasúti szektorban a rossz hatékonysággal működő MÁV Zrt. helyett a szaktárca bevonásával ugyancsak új üzemeltetési modellt kell kialakítani. Ez lehetséges független új balatoni vasúttársaság felállításával, vagy pedig az üzemeltető nyílt nemzetközi pályázat keretében történő kiválasztásával.

4.1. A Balaton közlekedésének SWOT analízise

Erősségek	Gyengeségek
• Jó vasúti feltárás a tó körüli települések többségén • Erős autóbuszos kiszolgálás a tóparttól Veszprém és Hévíz felé • Vasútállomások országos viszonylatban jó állapota • M7-es autópálya teljes kiépülése 2007-ben • Jól működő tavi hajózási szolgáltatás	• A sármelléki repülőtér és a Művészetek Völgye hiányzó közlekedési kapcsolatai • Főszezonban túlszűfolt 71-es főút, súlyos közúti lég- és zajszennyezés • Korszerűtlen vasúti járművek (kényelmetlen, zajos, rossz menetdinamika) • Megbízhatatlan és igen lassú vasúti közlekedés • Rossz átszállási kapcsolatok • Nem akadálymentes vasútállomások • Gyenge utastájékoztatás • Egységes tarifarendszer hiánya • Hiányzó kompátkelési lehetőség a tó nyugati medencéjében
Lehetőségek	Veszélyek
• Turisztikai attrakciónak számító közlekedési eszközök fejlesztése (Keszthely-Hévíz villamos, Alsóörs-Veszprém kisvasút, Balatonfenyvesi Gazdasági Vasút) • Integrált ütemes kínálat az üdülőkörzet teljes közlekedési hálózatán • Egységes tarifarendszer • Egységes forgalomirányítási és utastájékoztatási rendszer • Környező turisztikai vonzerők jobb bekapcsolása a tópart közlekedési rendszerébe • Hatékonyabb közlekedési szolgáltatási rendszer kialakítása az üzemeltetők pályáztatásával • Iránytaxi hálózat kialakítása	• Jó kapcsolatok hiányában tovább növekvő gépkocsiforgalom (zaj, torlódások, légszennyezés, területfoglalás) • Környező turisztikai látványosságok és a háttértelepülések elsorvadása a megfelelő közlekedési kapcsolat hiányában • Degradálódó vasúti területek (rozsdazóna az üdülőövezetben) • Nem hatékony piaci szerkezetben a kisforgalmú vonalak megszűnése

4.2. Kapcsolat a Nemzeti Stratégiai Referencia Keret Operatív Programjaival

A Balaton térségének közlekedésfejlesztése 4 operatív programból juthat támogatáshoz. Ezek az alábbiak:

- Közlekedés OP (KÖZOP)
- Nyugat-Dunántúl OP (Zala megye)
- Közép-Dunántúl OP (Veszprém megye)
- Dél-Dunántúl OP (Somogy megye)

4.2.1. Közlekedés OP (KÖZOP)

A KÖZOP két prioritási tengelye lehet érintett a térségi közösségi közlekedés fejlesztésében: az ország és a régióközpontok nemzetközi elérhetőségének javítása, valamint a térségi elérhetőség javítása.

Az első prioritás vasúti része a vasútfejlesztés meghatározó területeként a transz-európai vasúthálózat részét képező (TEN) hazai vasútvonalakat, azon belül is a Pán-Európai Korridorokban futó vasútvonalak fejlesztését jelöli ki. A pályafelújítás célja, hogy a sebességkorlátozások megszűnjenek, a korridorokban futó vasútvonalaknál 2 vágányú vonalak, 120-160 km/h sebesség, 225 kN tengelyterhelés, az egyéb TEN vonalakon pedig 1 vágány, 100-120 km/h sebesség, 225 kN tengelyterhelés valósuljon meg. Megkezdődik a GSM-R rendszer kiépítése a vasúti törzshálózat teljes vonalán, valamint az ETCS II vonatbefolyásoló rendszer telepítése a TEN hálózat egyes szakaszain, sor kerül továbbá minden olyan pályával kapcsolatos összetevő beépítésére, ami a fenti műszaki követelményeket az adott vonalon biztosítja. A telepítésre kerülő korszerű elektronikus irányító- és biztosító berendezések növelik a vasúti közlekedés biztonságát és a forgalom szervezhetőségét. A gördülő állomány fejlesztésével összhangban a szolgáltatás színvonala is javulhat. A KÖZOP kormány által javasolt, de az EU Bizottság által még jóvá nem hagyott projektlistáján jelenleg a Balaton térséget illetően a Budapest-Székesfehérvár közötti vonalszakasz szerepel. A TEN hálózati elemet képező Székesfehérvár-Siófok-Nagykanizsa-Murakeresztúr szakasz fejlesztését a következő 7 évben nem tervezik, de az OP célrendszerének ez a projekt is tökéletesen megfelel. A prioritás teljes költségvetése a tervek szerint 1100 milliárd Ft, ennek mintegy 60%-a lesz vasútfejlesztésre fordítható.

A térségi elérhetőség javítása prioritási tengely céljai között szerepel a közforgalmú közlekedés térvesztésének megállítása, a közösségi közlekedéssel történő utazási idők csökkentése és a jobb szolgáltatási színvonal eléréséhez a közlekedési ágazatok (közút, vasút, egyéb) kínálatának összehangolása regionális/térségi szinten, ami a gazdaságos üzemeltetést és fenntarthatóságot is elősegíti. A célok ellenére konkrét projektjavaslatot az OP itt sem tartalmaz, sőt a készülő akciótervekben is csak kizárólag közúti projekteket kívánnak ezen a címen szerepeltetni. E prioritásra körülbelül 300 milliárd Ft-ot terveztek országos szinten 2013-ig.

4.2.2. Nyugat-Dunántúli OP (NYDOP)

Az OP negyedik prioritási tengelye a környezetvédelmi és közlekedési infrastruktúra. A közlekedés terén az alsóbbrendű közúthálózat, vasúti mellékvonalak, közösségi közlekedési infrastruktúra és a kerékpárút-hálózat fejlesztésével a települések, térségek belső elérhetőségi viszonyainak javítása szerepel célként. A program részletesebb indoklást nem tartalmaz. A prioritás teljes hét éves kerete a lokális szintű környezetvédelmi fejlesztésekkel együtt az egész régióra kb. 28 milliárd Ft. A költségvetés konkrét célokra történő alábontása az akciótervek feladat lesz, ezek e tanulmány írásakor még nem állnak rendelkezésre.

4.2.3. Közép-Dunántúli OP (KDOP)

Ebben a programban a közlekedés számos más cél között a Helyi és térségi kohéziót segítő infrastrukturális fejlesztés című prioritási tengelyen szerepel, amelynek teljes régiós költségvetési kerete 69 milliárd Ft. Ugyanitt jelenik meg a balatoni partfalak megerősítése is, amely az északi parti vasút Balatonakarattya - Balatonkenese közötti szakaszának fenntartása szempontjából lehet döntő fontosságú.

A program a közlekedésfejlesztés céljai között a közösségi közlekedés fejlesztését is kiemeli a következő magyarázattal:

A régió közösségi közlekedési lefedettsége csaknem 100%-os, amit legnagyobb részben a közúti közösségi közlekedés biztosít. Az autóbusz közlekedés szervezettsége, a szolgáltatások színvonala nem kielégítő. A közösségi közlekedési formákon belül és között az átszállási lehetőségek lokálisan és időben sem felelnek meg az elvárásoknak, a kapcsolódó infrastruktúra, a pályaudvarok műszaki színvonala, elhelyezkedése nem megfelelő. A közösségi közlekedési formák igénybevételének egyszerűbb és átjárhatóbb formában való működése érdekében szükséges a közösségi közlekedési szervezetek kialakítása a közúti és vasúti közlekedés menetrendjeinek összehangolására, a közösségi közlekedésben részt vevő járművek optimális és költséghatékony használatának megteremtésére.

4.2.4. Dél-Dunántúli OP (DDOP)

A Dél-Dunántúl fejlesztési programjában is együtt szerepel a közlekedés a környezetfejlesztéssel. A közlekedés-fejlesztési célok itt a másik két regionális OP településelérhetőségi céljával szemben egyrészt a központok külső és belső elérhetőségének javítása, másrészt kifejezetten a közösségi közlekedés fejlesztése az egyéni közlekedés növekedésének megállítása érdekében. Utóbbi tehát önálló műveletként jelenik meg az OP-ban, és benne nevesítetten is megjelenik a Balatoni Közlekedési Szövetség létrehozásának igénye.

A dokumentum megállapítja, hogy a régió közösségi közlekedését új alapokra kell helyezni, középtávon fel kell készülni a térségi közösségi közlekedési rendszer regionalizálására, régiós közlekedési rendszer felállítására és működtetésére. A cél a személyszállítási közszolgáltatás színvonalának javítása, párhuzamosan a költségvetési terhek csökkentésével, ami a vasúti és az autóbuszközlekedés (egyéb közlekedési formákkal és a lakosság igényeivel) összehangolt működtetését és fejlesztését jelenti. Szükséges a szolgáltatások megrendelése feladatkör decentralizálása, a helyközi

közlekedés esetén a regionális megrendelői szint létrehozása, amely az önkormányzatok társulásaiból állna.

Az összehangolt közösségi közlekedési rendszeren belül külön említést érdemel a városi közlekedés. Ennek részeként Pécs, Kaposvár és Szekszárd esetében ösztönözni kell az összehangolt agglomerációs közlekedési rendszer kiépítését, a Balaton Kiemelt Üdülőkörzetben és környezetében pedig meg kell kezdeni – az érintett Nyugat- és Közép-dunántúli régiókkal együttműködésben – a Balatoni Közlekedési Szövetség megteremtését, a működéshez szükséges infrastrukturális feltételek megteremtésén keresztül. A Balaton-menti integrált közlekedési rendszer részeként meg kell vizsgálni a Balatont átszelő második komp gazdaságosságát, a part menti települések forgalomterhelésének csökkentése érdekében. A DDOP keretében az utasokat kiszolgáló létesítményeket fejleszteni kell, lehetővé téve a kulturált és gyors átszállást, a P+R rendszerek elterjedését, valamint a közcélú járműveknek a forgalomban elsőbbséget adó forgalomtechnikai és irányítási rendszerek felállítását.

A közlekedés és a környezetvédelem hét éves büdzséje Dél-Dunántúlon 56 milliárd Ft, e keretek projektekhez és konstrukciókhoz rendelése – a többi programhoz hasonlóan – itt is 2007. első félévében fog megtörténni.

5. A Balatoni Közlekedési Szövetség

5.1. Közlekedési szövetség fogalma, szereplői

A közlekedési szövetségek a közlekedési szolgáltatók, az ellátásért felelősök, vagy mindkét fél együttes, önkéntesen vállalt együttműködése a helyi és környéki személyszállítási feladatok összehangolása érdekében. A szolgáltatók együttműködésére Nyugat-Európában inkább a kezdeti szakaszban, a múlt század hatvanas éveiben volt példa, majd ezek a szövetségek átalakultak vegyes, később tisztán ellátásért felelősök által alkotott szövetségekké. Ennek oka az volt, hogy a motorizáció növekedésével a személyszállítási szolgáltatások fokozatosan veszteségesekké váltak, így a közszolgáltatások az ellátásért felelősök részéről fokozottabb szerepvállalást és közpénzekből történő finanszírozást igényeltek.

Napjainkban *a közlekedési szövetségek az ellátásért felelősök önkéntesen vállalt együttműködését jelentik* a helyi és környéki személyszállítási feladataik összehangolása érdekében. Az ellátási felelősök alakította közlekedési szövetségben az összehangolt személyszállítási feladatokat a közszolgáltatási szerződések keretében tevékenykedő közlekedési szolgáltatók végzik.

A közlekedési szövetségekben résztvevő három szervezet:

- a közlekedésért felelősök (melyet a helyi és a központi kormányzat képvisel),
- a közlekedési szövetségi társaság és
- a közlekedési társaságok.

Az egyes szervezetek feladatmegosztásának modellje a következőképpen alakul:

- A közlekedésért felelősök feladata a tömegközlekedési szolgáltatások megrendelése, ami megkívánja a személyközlekedési igények ismeretét, a szolgáltatások tervezését mennyiségi és minőségi vonatkozásban.
- A közlekedési szövetségi társaság szerepe adminisztratív és szervezési jellegű, megszervezi a közlekedési szolgáltatók együttműködését és a szolgáltatások összehangolását, továbbá megtervezi és kiírja a szolgáltatások vásárlására szánt tendereket, továbbá felruházható a közlekedésért felelősök számára történő döntés-előkészítő feladatok végzésével (pl.: javaslattétel a megrendelendő szolgáltatások mennyiségére és minőségére).
- A közlekedési szolgáltatók szerepe az előírt szintű szolgáltatások közszolgáltatási szerződés keretében történő biztosítása.

5.2. Közlekedési szövetségi társaság feladatai

A közlekedési szövetségi társaság feladatait az egyes ágazati törvények, valamint a közlekedési szövetségről tervezett központi szabályozás együttesen határozzák meg. A közlekedési szövetségi társaság két modell szerint jöhet létre; egyik a „konzervatív” modell, amikor a társaságnak kisebb az önállósága, de az ellátási felelősök meglévő döntési kompetenciái (viteldíj megállapítás, menetrend jóváhagyás, közszolgáltatási szerződések kötése, finanszírozás) megmaradnak. A másik, a „progresszív” modell szerint a közlekedési szövetségi társaság teljes döntési önállósággal jön létre, amely

szerint az ellátási felelősök meglévő döntési kompetenciáit együttesen a társaságba delegálják.

A közlekedési szövetség feladatai három területről származnak:

- az *ellátási felelősök* bizonyos közlekedéstervezési, szervezési és irányítási feladatainak átvállalásából,
- az *ellátási felelősök* bizonyos közlekedéstervezési, szervezési és irányítási feladataival kapcsolatos *döntés-előkészítő, javaslattevő feladataiból (csak a „konzervatív” modell esetében),*
- és a közlekedési szolgáltatók tevékenységének összehangolását biztosító szervezési és tervezési *feladatok átvételéből.*

Közlekedési szövetségi társaság az ellátási felelősöknek javaslatot tesz (vagy *az ellátási felelősök által átrubázott jogkörben maga dönt*):

1. a közszolgáltatások szolgáltatási színvonalának a meghatározására,
2. a viteldíj- és kedvezményrendszer kialakítására és alkalmazására,
3. a közlekedési szövetség keretében végzett közszolgáltatások sajátosságainak a közszolgáltatási szerződésekben történő szabályozására, a sajátosságok érvényesítésére,
4. a működési területén közszolgáltatást végző gazdálkodó szervezetekkel kötött szerződésekben a közlekedési szövetség részére előre meghatározott feladatok elvégzéséből származó valós veszteségek kiegyenlítésére,
5. a menetrendek készítése során a közlekedési szövetség területén végzett közszolgáltatások összehangolására,
6. a közlekedési infrastruktúra-hálózat összehangolt fejlesztésére,
7. a közszolgáltatások körében az eszközfejlesztések összehangolására.

Közlekedési szövetségi társaság *összehangolja* az egységes menetdíjrendszer, illetve a tarifaközösség megvalósításával összefüggő fejlesztéseket (menetjegykiadó- és kezelő berendezések, elektronikus menetjegyetkezelő rendszer közös fejlesztése, beszerzése, bevezetése, azonos arculatú menetjegyek), az elektronikus menetjegyetkezelő rendszer bevezetését.

Közlekedési szövetségi társaság mérésekkel folyamatosan *figyelemmel kíséri*:

1. az utazási igények alakulását és változását,
2. szolgáltatónként az utasforgalom változását,
3. az utazási igazolványok megoszlásának változását,
4. az egyes szolgáltatók szállítási és kínálati teljesítményeinek változását,
5. az egyes szolgáltatók közlekedési szövetség keretében folytatott tevékenységével összefüggő bevételeinek és költségeinek változását,
6. a szolgáltatás színvonalának változását;

Közlekedési szövetségi társaság mindkét modellben *dönt* a saját források terhére végzett – a tevékenységéhez szükséges – feladatokról, így közlekedésfejlesztési tervek, tanulmányok, utasszámlálások készíttetéséről.

5.3. Jogszabályi környezet szükséges változásai

A Balaton nagytérségre kiterjedő Balatoni Közlekedési Szövetséget (BAKSZ) a hatályos jogszabályi keretek között is létre lehet hozni, ahogy 2005-ben a Budapesti Közlekedési Szövetség (BKSZ) is lényegében jogszabályi változtatások nélkül, csupán az együttműködő felek szerződéses egyezsége alapján alakult meg, hiszen – az általános jogelv szerint – amit törvény nem tilt, azt szabad végezni.

A) Közlekedési szövetségekről szóló törvényjavaslat

A Gazdasági és Közlekedési Minisztérium (GKM) megbízásából, a Budapesti Közlekedési Szövetség keretében ugyanakkor elkészült egy *közlekedési szövetségekről szóló törvényjavaslat* szabályozási koncepciója, amely a meglévő, ellátási felelősséget, illetve árképzést szabályozó, továbbá az ágazati törvények változtatása nélkül javasol – az ismertetett „konzervatív” modell szerint – új törvényt alkotni, amely megkönnyíti közlekedési szövetségek, mint gazdálkodó szervezetek alakítását, illetve fejlődésüket.

A közlekedési szövetségekről szóló törvényjavaslat szabályozási koncepciója a hatályos törvények megváltoztatását azért nem tartalmazza, mert abból indul ki, hogy a helyi önkormányzatokról szóló törvényt „kőbe vésettnek” kell tekinteni, így a helyi közlekedés ellátási felelősségét nem lehet a településektől más szervezetre, így a közlekedési szövetséghez sem helyezni. Ez praktikus azt jelenti, hogy a közlekedési szövetségek a sarkalatos döntések esetében (szolgáltató kiválasztása, menetrend jóváhagyása, viteldíjak megállapítása) csak döntés-előkészítő tevékenységet végeznek, döntések továbbra is meglévő ellátási felelősöknél maradnak. A törvényjavaslat által nem tárgyalt „pragmatikus” modell szerint a települések ugyanakkor önkéntesen átruházhatják ellátási felelősségükhöz tapadó döntéseiket az általuk is alapított közlekedési szövetségi társaságba, amelyhez viszont az ágazati törvényeket és az ártörvényt módosítani szükséges.

A törvényjavaslat tartalmazza az igényvezérlet vagy más néven rugalmas közlekedés fogalmát is, amit ágazati törvény eddig nem használt. A javaslat a rugalmas közlekedést, mint a menetrendszerinti személyszállítás egyik válfaját nevesíti, nevezetesen a rugalmas közlekedés a meghirdetett menetrend alapján, változó útvonalon és időrendben végzett személyszállítás.

B) Az államháztartásról szóló törvény

Az államháztartásról szóló 1992. évi XXXVIII. törvény 95. §-ának – a 2006. évi LIV. törvénnyel megállapított – új (2) és (3) bekezdése értelmében ugyanakkor központi költségvetési szerv részvételével gazdasági társaság (és bármely más gazdálkodó szervezet is) csak külön törvénnyel alapítható. Ez azt jelenti, hogy – mivel a Gazdasági és Közlekedési Minisztériumnak a belátható jövőben minden közlekedési szövetségben részt kell vennie – annyi külön törvény megalkotására lesz szükség, ahány közlekedési szövetség alapításáról döntenek. Ez nyilvánvalóan megnehezíti a közlekedési szövetségek alapítását, ezért felmerülhet e törvény módosítása.

A fogyasztói árkiegészítésről szóló törvény és az utazási kedvezményekről szóló kormányrendelet

A fogyasztói árkiegészítésről szóló törvény² jelenleg különböző árkiegészítési mértéket állapít meg a helyközi autóbusz és a vasúti közlekedésben, továbbá a helyi közlekedésben. A személyhajózás ugyanakkor nem részesül árkiegészítésben. A közlekedési szövetség egységes, jelenleg még nem létező tarifarendszerére értelemszerűen nincsen árkiegészítés. A kormányzat azon szándéka, hogy 2007 közepétől egységes helyközi autóbusz és vasúti tarifa jöjjön létre, – amelyet az árkiegészítési rendszernek le kell képeznie – lehetővé teszi, hogy az egységes árkiegészítést lehessen a szövetségi tarifarendszerben kedvezményes árú jegyek után igénybe venni. Az utazási kedvezményekről szóló kormányrendelet³ a fogyasztói árkiegészítési törvényben bekövetkező változásokat át kell vezetni.

Az árak megállapításáról szóló törvény

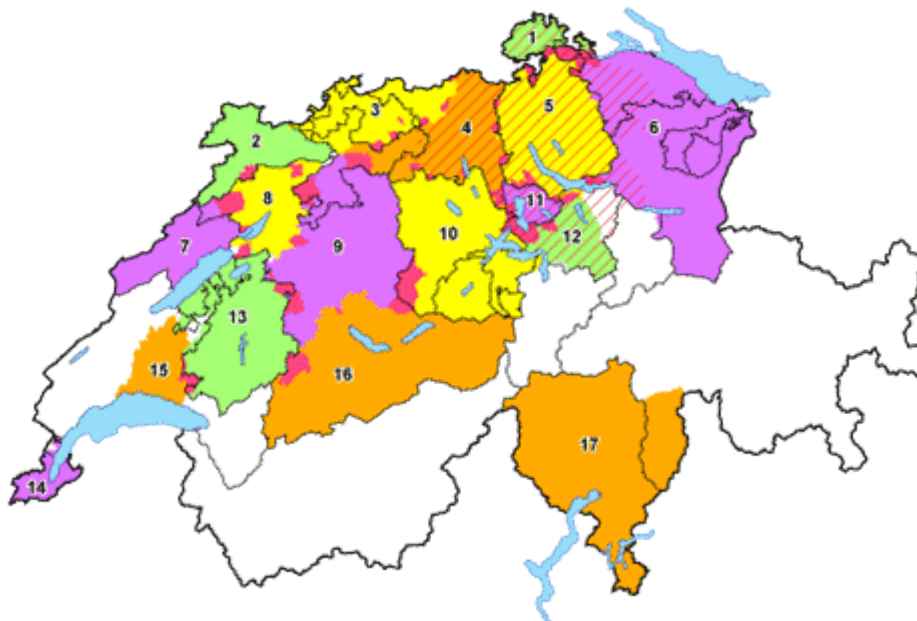
Ha a közlekedési szövetségekhez ármegállapítási jogkör kerül telepítésre, e rendelkezéseket összhangba kell hozni az ártörvénnyel⁴. Amennyiben a jelenlegi rendszer szerint kerülnek az árak megállapításra, akkor a közlekedési szövetségi társaság a döntés-előkészítésben vesz részt javaslattételi joggal az ellátási felelősök felé a közlekedési szövetségi tarifa mértékét illetően.

² Fogyasztói árkiegészítésről szóló 2003. évi LXXXVII. tv.

³ Közforgalmú személyszállítási utazási kedvezményekről szóló 139/2006. (VI. 29.) Korm. rend.

⁴ Az árak megállapításáról szóló 1990. évi LXXXVII. tv.

5.4. Nemzetközi példák



sorszám	Közlekedési szövetség / Tarifaközösség
1	Tarifverbund Schaffhausen / Flextax
2	Tarifverbund Jura / vagABOnd
3	Tarifverbund Nordwestschweiz / TNW / U-Abo
4	Tarifverbund Aargau-Olten / A-Welle
5	Zürcher Verkehrsverbund / ZVV-NetzPass
6	Tarifverbund Ostschweiz / Ostwind
7	Tarifverbund Neuenburg / Onde Verte
8	Tarifverbund Biel-Grenchen-Seeland-Berner Jura / ZigZag
9	Tarifverbund Bern-Solothurn / Libero
10	Tarifverbund Luzern-Obwalden-Nidwalden / Passepartout
11	Tarifverbund Zug / Zugerpass
12	Tarifverbund Schwyz / Schwyzerpass
13	Tarifverbund Fribourg / Frimobil
14	Tarifverbund Genf / Unireso
15	Tarifverbund Waadt / Mobilis
16	Tarifverbund Berner Oberland / BeoAbo
17	Tarifverbund Tessin / Arcobaleno
Csíkos	Tarifverbund Wirtschaftsraum Zürich / Z-Pass

Piros több közlekedési szövetség által is lefedett terület

Közlekedési szövetségek, illetve tarifaközösségek által lefedett területek Svájcban

Svájc szinte egész területe különböző regionális közlekedési szövetségek illetve tarifa-közösségekkel lefedett, illetve az egész országra kiterjesztett tarifa is létezik. Az ország nevezetesen fejlett turizmusáról, így kézenfekvő, hogy irányadó példának tekintsük a svájci tarifakínálatot a hazai Balatoni Közlekedési Szövetség tarifarendszerének kialakításához.

Az országban számos tó található, amelyek hajóközlekedése szintén a tarifaközösségek részét képezik. Ezek közül a Genfersee, a Thunersee, Brienzersee, és a Zürchersee tavakat mutatjuk be részletesen.

A svájci példák mellett az egyik legsikeresebb német példát, Stuttgart és környékének közlekedési szövetségét is bemutatjuk.

5.4.1. Svájci Országos Tarifaközösség

A Swiss Travel System néven ismert rendszer jelentősége, hogy egy jeggyel bárhová el lehet az országon belül jutni, beleértve gyakorlatilag az összes közlekedési módot és vállalatot. A rendszert már 1989-től úgy próbálták felépíteni, hogy az figyelembe vegye az országot meglátogató turisták utazási igényeit is. A legnépszerűbb termék a Swiss Pass (ld. lentebb), amelynek értékesítését a Svájci Szövetségi Vasutak (SBB) koordinálja. A Swiss Travel System egyúttal a svájci közlekedési vállalatok közös megjelenését biztosítja, amely közös marketing munka eredménye. A hálózat főbb mutatói:

- 5 000 km nagyvasúti vonal
- 1 000 km hegyi vasútvonal
- 13 000 km autóbusz vonal
- 23 000 állomás és megállóhely
- 250 vasúti és busz társaság
- 15 hajózási társaság
- 38 városi közlekedési vállalat

A Swiss Pass (és alváltozatai) mellett négy regionális bérletet is meg lehet vásárolni, természetesen valamivel kedvezőbb áron:

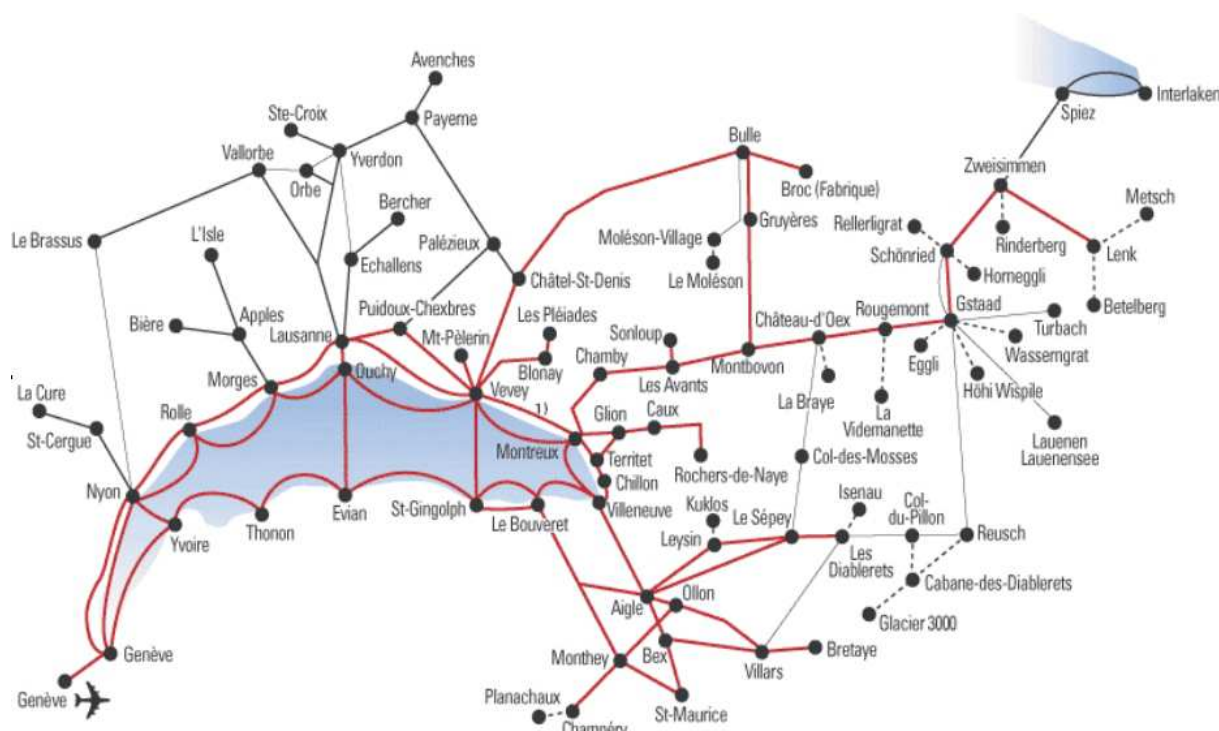
- Oberwallis
- Graubünden
- Genfersee
- Berner-Oberland

A következőkben a Genfi-tó és a Berner-Oberland környékének bérleteit ismertetjük, illetve kitérünk a Zürichi-tó és környéke közös bérleteinek bemutatására is.

5.4.2. Közös bérlet a Genfi-tó (Genferseegebiet) régióban

Öt és hét napos változatban létezik a „Reginalpass Genferseegebiet”. Az egyhetes bérlet három nap ingyenes és négy nap kedvezményes utazást kínál a bérlet által lefedett közlekedési hálózaton. Ára 150 CHF (HalbTax Abo kártyával 120 CHF.) Első osztályra ezeknél kb. 30%-kal magasabb árak érvényesek, a 6–16 év közötti gyermekeknek pedig 50%-os kedvezmény jár a bérlet árából.

A bérletjegy által lefedett hálózat fő üzemeltetői a Svájci Szövetségi Vasutak (SBB), a Montreux - Oberland Bernoise Vasút (MOB), a Transports Montreux-Vevey-Riviera (MVR), a PostAuto és a CGN hajózási társaság.



A Regionalpass Genferseegebiet hálózati térképe. Néhány résztvevő közlekedési társaság az idegenforgalmi szezon elején és végén nem feltétlenül üzemel!

5.4.3. Tarifaszövetség Interlaken környékén (Berner-Oberland⁵)

A Svájc központjában elterülő Berner-Oberland régió két nagy tava, a Thunersee és a Brienersee között fekszik az egyik leglátogatottabb üdülőváros, Interlaken.



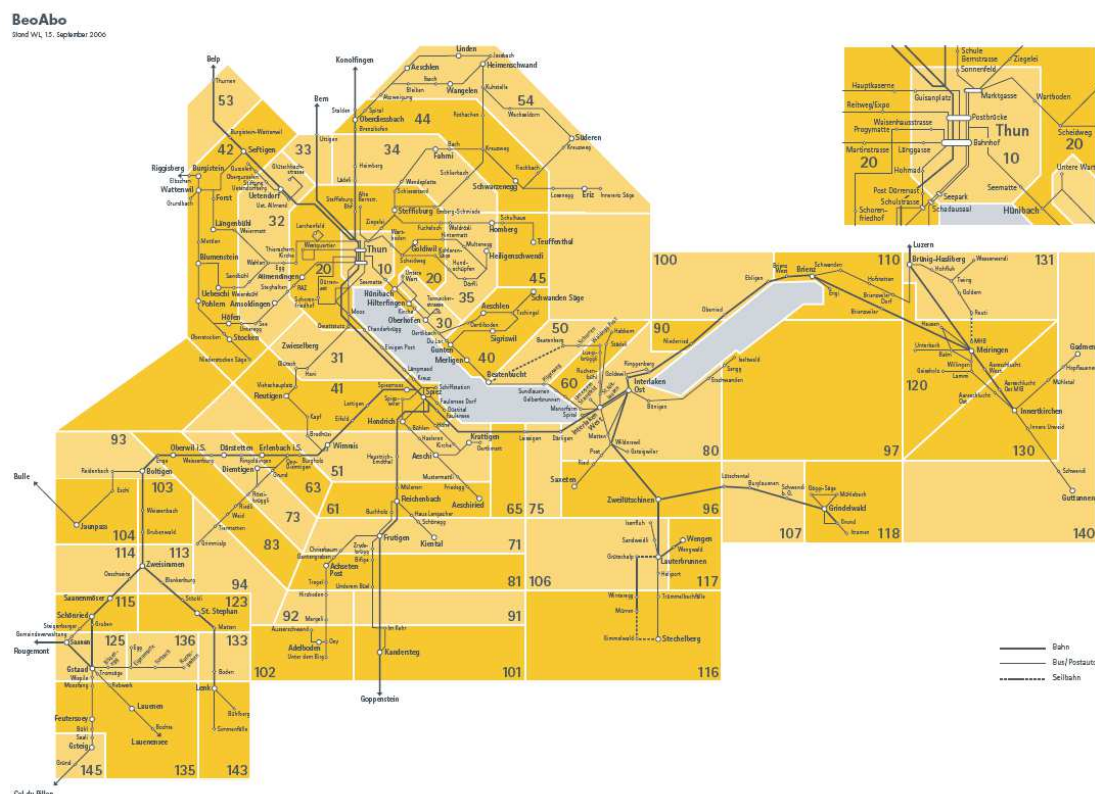
Thunersee és Brienersee a hajóútvonalakkal és kikötőkkel

A Berner-Oberland Tarifaszövetségben (Tarifverbund Berner-Oberland, BeoAbo) 17 közlekedési vállalat vesz részt (városi közlekedési vállalatok, regionális autóbusz szolgáltatók, hegyi kötélpályák üzemeltetője, kisvasutak), valamint a Svájci

⁵

<http://www.beoabo.ch/index.php?page=2>

Szövetségi Vasutak (SBB), illetve a BLS magánvasút konglomeráció, illetve ennek hajózási üzletága is, amely a Thunersee-n és a Brienersee-n működik.



A Berner-Oberland Tarifaszövetség zónatérképe

A BeoAbo tulajdonosok az általuk választott zónákat vásárolják meg (a 60 zónából minimum kettőt kell kiválasztani), de 9 zóna megvásárlása helyett már a tarifaszövetség egész területén korlátlan számban utazhatnak az adott hónapban vagy évben. Az éves bérletet (Jahres-Abo) választók 2 zóna esetében csak 9 és fél, 3 vagy több zóna esetében csak 9 egyhónapos bérlet (Monats-Abo) árát fizetik. Emellett az éves Mobility (Car-Sharing) tagságuk 290 CHF helyett csak 190 CHF-be kerül. Bern és Thun közötti utazásokhoz az u.n. Inter Abo használható, mivel a Bernbe közlekedő vonatokra nem érvényes a BeoAbo.



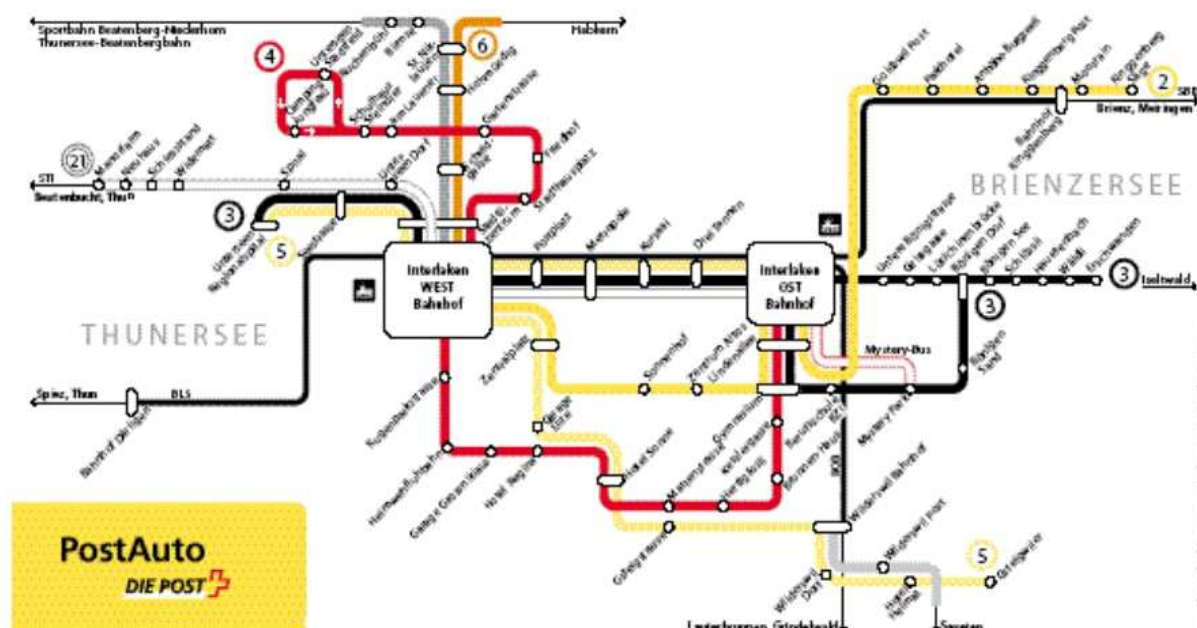
A BeoAbo interlakeni 80-as zónájának határai

A felnőttek 2 zónás bérlete másod osztályon egy évre 542 CHF (1.o-n 902 CHF, azaz munkanaponként kb. 340,- Ft, ill. 560,- Ft). Fiataikorúak (6-25 év közöttiek) kb. 26%, az idősek (64. életévüket betöltött nők és 65. életévüket betöltött férfiak) kb. 24% kedvezményben részesülnek. Az egyhónapos teljes árú bérlet ára 2.o-n 2 zónára 57 CHF, az összes zónára 211 CHF (napi 300,-, ill. 1 100,- Ft, másképp nézve munkanaponként 426,-, ill. 1 580,- Ft. között mozog.) Az Inter Abo felnőtteknek egy hónapra 287 CHF (napi kb. 1 500,- Ft), éves szinten 2 581 CHF (munkanaponként kb. 1 600,- Ft), másod osztályon. Az 1. osztályú jegy ára kb. 43%-kal drágább, a fiataikorúak jegye (csak 2. osztályon) megint csak 16%-kal kerül kevesebbe. A Junior Karte-val rendelkező szüleikkel, vagy Enkel Karte-vel rendelkező nagyszüleikkel együtt utazó, 16 éven aluli gyermekek teljesen ingyen utaznak.

A BeoAbo megvásárolható a vasútállomásokon, idegenforgalmi hivatalokban és irodákban, egyes önkormányzatoknál és postahivataloknál, és a posta autóbusz járatain (PostAuto), valamint a berni központi PostAuto állomáson. A „magasabb rendű” bérlettel (pl. Halbtax Abo) rendelkezők csak a havi, ill. éves szelvényt kell megvásárolják, ellenkező esetben a bérlet vásárlásakor egy fényképes igazolványt is kiállítanak hozzá.

A régióban megszálló és idegenforgalmi adót (IFA) fizető vendégek szálláshelyükön igényelhetik a helyi önkormányzat személyre szóló látogatói kártyáját, amely –kizárólag a helyben tartózkodás ideje alatt– különféle kedvezményeket nyújt egyes idegenforgalmi szolgáltatóknál (pl. kerékpár kölcsönző, sibusz, bowling, modellvasút kiállítás, könyvtár, szauna, hegymászás, egyéb sportcentrumok).

Az Interlaken, Matten, Unterseen, Bönigen és Wilderswil települések által kiállított vendégkártyák tulajdonosai az idegenforgalmi kedvezményeken túlmenően ingyenesen használhatják a közlekedési eszközöket (SBB, BLS és BOB vonatok, valamint a „PostAuto” buszok) a BeoAbo 80-as (korábbi 10-es) zónájának határain belül.



A Zone 80 vendégkártyával ingyenesen igénybe vehető vonalhálózata

A vendégkártyát a Rolex órák gyártója, az interlakeni Casino Kursaal, a BLS Lötschbergbahn AG, a PostAuto Region Bern, az Interlaken Tourismus, a KMU Interlaken, és a helyi önkormányzatok (Interlaken, Matten, Unterseen) szponzorálják.

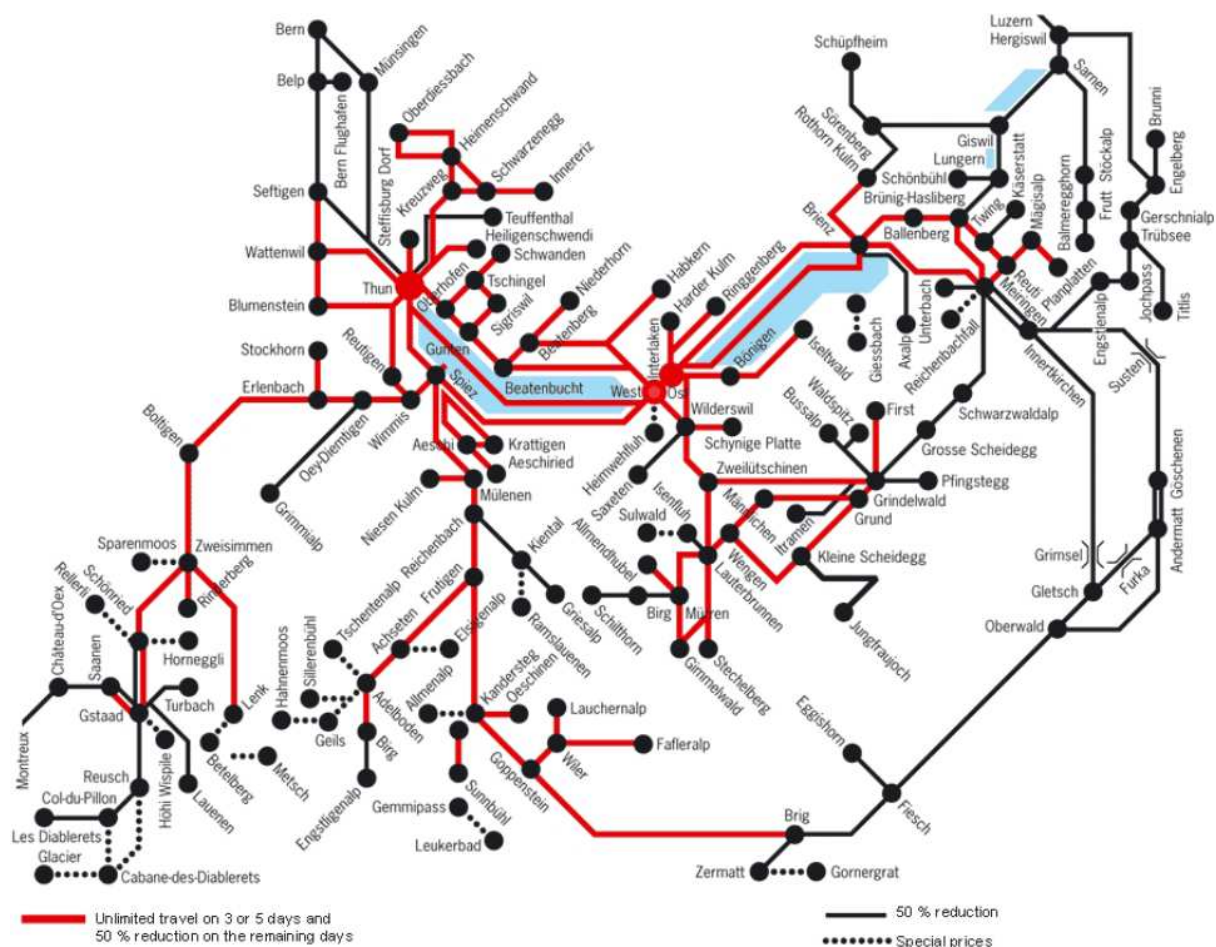
Az ingyenes látogatói kártyák mellett több országos vagy regionális üdülőbérlet is kedvezményes utazást biztosít a látogatóknak.



Hajó a Thunersee-n

A Berner Oberlandra májustól októberig érvényes „Regiopass Berner Oberland” egy 7 és egy 15 napos változatban kapható, melyek 4 és 5 napon teljesen ingyenes utazást biztosítanak nagy- és kisvasutakon, autóbusz járatokon és hajókon egyaránt. A bérlet ára 2.o-n 224, ill. 270 CHF (1.o-n 267 és 322 CHF), azaz napi 2 700,- – 5 000,- Ft. A Swiss Rail Pass tulajdonosok a 2.o. bérleteket 179, ill. 216 CHF kedvezményes áron vásárolhatják meg (1.o-n 213 és 258 CHF a 7, ill. 15 napos bérletek ára).

A 6 és 16 éves életkor közötti gyermekek automatikusan 50% kedvezményben részesülnek, de a mindössze 20 CHF (kb. 3 100,- Ft) árú „Junior Card” éves kártyával rendelkező 16 éven aluli gyermekek ingyen utazhatnak, amennyiben szüleik Regiopass Berner Oberland bérletet vásárolnak. Ráadásul a Junior Card megvásárlása a harmadik gyermektől már ingyenes. Egyes kiemelt hegyi vasutakon és kötélpályákon a bérlet csak 50%-os kedvezmény igénybevételére jogosít (l. a hálózatot bemutató térképen).



A Regiopass Berner Oberland bérlettel ingyenesen és kedvezményesen igénybe vehető vonalak hálózata

A szintén májustól októberig használható „Jungfrau Rail Pass” (vagy Jungfraubahnen Pass) hat nap teljesen ingyenes utazást biztosít a Jungfrau régióban közlekedő keskenynyomközű hegyi vasutakon és kötélpályákon (kivéve Eigergletscher – Jungfraujoch, itt csak 50% kedvezményt biztosítanak). A bérlet ára 195 CHF (napi kb. 5 000,- Ft), de Swiss Rail Pass tulajdonosoknak csak 145 CHF. A bérlet tulajdonosai az érvényességi területen kívül eső csatlakozó utazásokra is 50%-os kedvezményes jegyeket válthatnak.



A Jungfrau Rail Pass érvényességi területe

Az egész Svájcra érvényes Swiss Pass (Swiss Rail Pass) ötféle (4, 8, 15 vagy 21napra, ill. egy hónapra érvényes) változatban létezik, mindez akár másod, akár első osztályon. A bérlet tulajdonosai 30 város tömegközlekedési hálózatát ingyen használhatják, több neves hegyi vasúton (pl. Glacier-Expressz) és gőzhajón (pl. William Tell Express) is ingyen utazhatnak (a helyfoglalás továbbra is kötelező megvásárlása mellett), és a legtöbb hegytetőre is 25-50%-os kedvezménnyel juthatnak fel (fogaskerekű vasúton vagy kötélpályán). 2006. január 1-étől a Swiss Pass 400 múzeumba is ingyenes belépést biztosít.

A Swiss Pass ára másodosztályon napi 9.000,- Ft-tól (4 napos bérlet) napi 2.800,- Ft-ig terjed (egy hónapos bérlet). 2005-ben mintegy 200 000 db Swiss Pass-t értékesítettek, melynek bevétele 43 millió CHF (6,75 milliárd Ft). A jegyet természetesen az Interneten is meg lehet rendelni, illetve minden további információ rendelkezésre áll négy nyelven a <http://www.swisstravelsystem.ch> oldalon.

5.4.4. Közlekedési szövetség Zürich környékén (Zürcher Verkehrsverbund⁶)

A Zürichi Közlekedési Szövetség tagja a Svájci Szövetségi Vasút, számos városi közlekedési vállalat és regionális autóbusz szolgáltató mellett a Zürichsee Schifffahrtsgesellschaft⁷ (ZSG).

⁶ <http://www.zvv.ch/aktuell.asp>

⁷ <http://www.zsg.ch/>

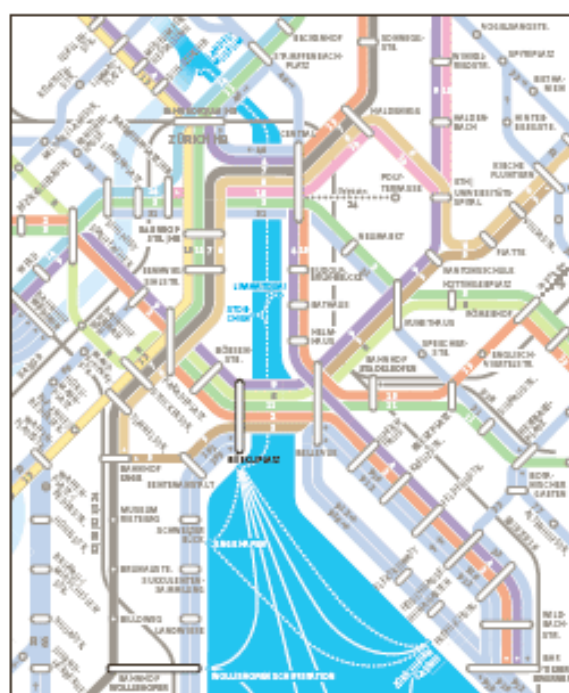
Számos bérletfajta közül lehet választani a Zürich környéki utazásokhoz⁸. Az alapjegy az éves, ill. havi hálózati bérlet, melyek minden esetben személyre szóló és átruházható változatban is megvásárolhatók. Választani lehet első és másodosztályú bérlet közül, azon belül is a városi hálózatra, ill. minimum kettő, vagy annál több (max. öt) zónára érvényes bérletjegyet. Végül létezik egy összvonalas (minden zónára érvényes) bérlet is, a fenti változatokban.

Az adott település (kivéve Zürich és Winterthur) közigazgatási határain belül érvényes éves bérlet (ZVV-NetzPass (JahresAbo)) ára 8,6 egyhónapos bérlet árának felel meg (30%-os kedvezmény), a fiatalok bérlete kb. 25,5% kedvezményű. Az 1.o. bérlet (csak felnőtt változatban kapható) 66%-kal drágább a 2.o. bérletnél. A városi hálózatra szóló alap bérlet ára 423 CHF (munkanaponként kb. 265 Ft). Zürich és Winterthur területén a minimum 2 zónás (Zone 1-2) árú éves (és havi) bérletek érvényesek (675 CHF), itt a munkanaponkénti költség éves bérlet esetében 423 Ft körül mozog. A minden zónára érvényes éves bérlet ára 1 884 CHF (munkanaponként 1.181 Ft).

Az átruházható bérlet csak felnőtt változatban készül, a fiatalokéknak is ezt kell megváltaniuk. Ára minden esetben kb. 9%-kal magasabb a személyre szóló bérleteknél. A NetzPass-on felül további 35% kedvezményt nyújtó éves ZVV BonusPass kifejezetten a munkába járók és a munkáltatók igényeinek kielégítésére készült. Minimum öt ilyen bérlet vásárlása szükséges a hivatalosan bejegyzett munkáltatóknak, de 30 BonusPass felett még nagyobb mennyiségi kedvezmények érvényesíthetők. A BonusPass az egész ZVV hálózaton és a lakóhely/munkahely szerinti csatlakozó hálózaton (Z-Pass-Korridor) érvényes, de az ára csak a lakóhely és a munkahely közötti zónák számától függ.

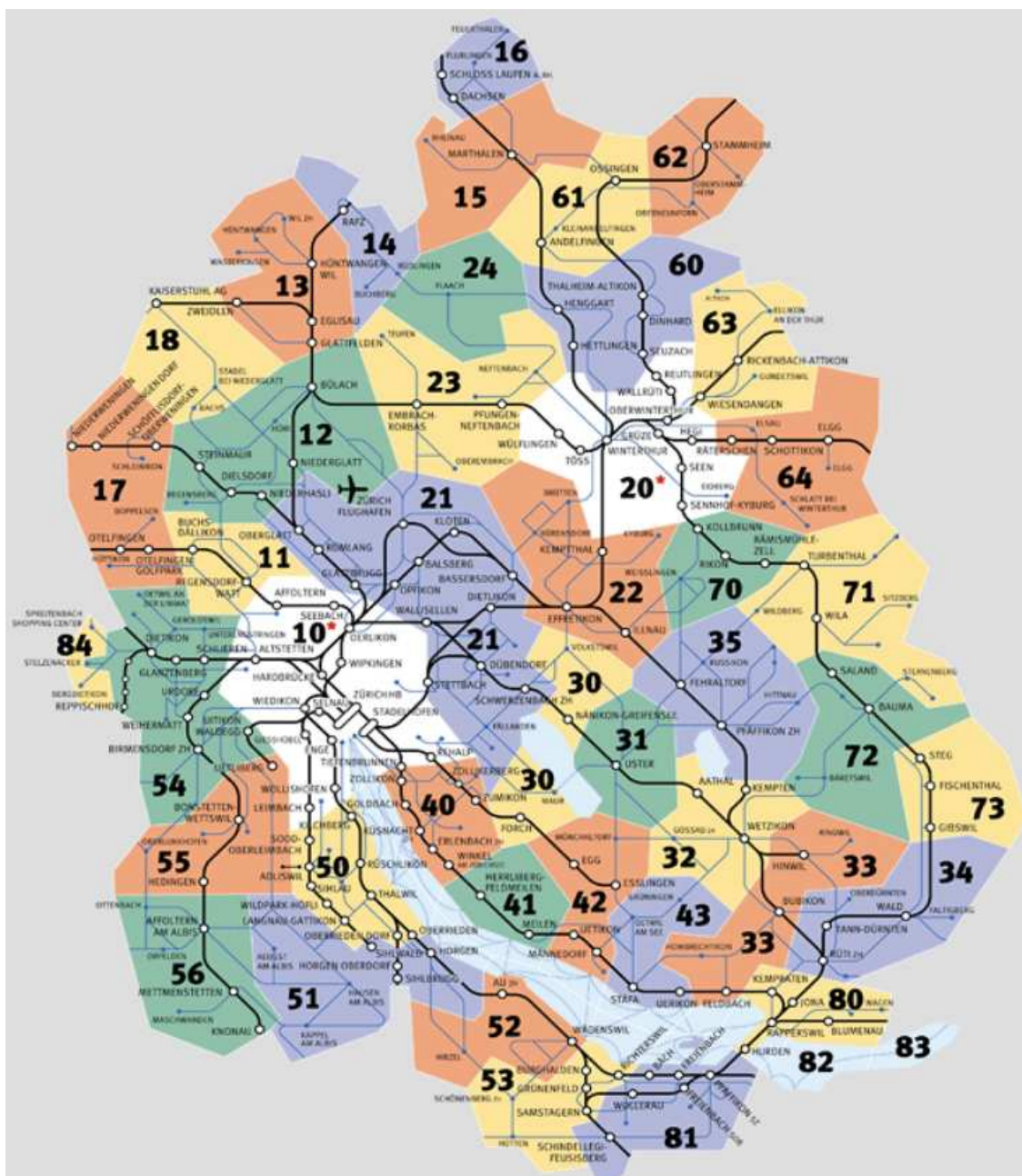
A BonusPass kedvezményesen kombinálható a Halbtax-Abo éves kedvezménybérlettel és a Mobility Car-Sharing rendszerrel is. A ZVV a BonusPass-t környezetvédelmi előnyökkel, a pontosabb munkába járással, kevesebb parkolóhellyel és a már a bérletet használó cégek referenciáival is reklámozza.

⁸A bérletfajták összefoglaló listája a http://www.zvv.ch/preise_06.asp oldalon található.

[illegible]

	LUMBER CHOP	WIN TICKET
	2018 CHERRY CHOP	WIN 2 TICKET WORTH CASH
	TOM	TOM
	BOB	BOB
	3-AM	TOM
	BEER & JUNK	CABLE CAR
	LUMBERMAN	LINE NUMBER
	3-AM LATER TELL	WANT STOP
	3-AM WIN NUMBER	3-AM NUMBER

A Zürchersee hajóútvonalai és a csatlakozó szárazföldi vonalak

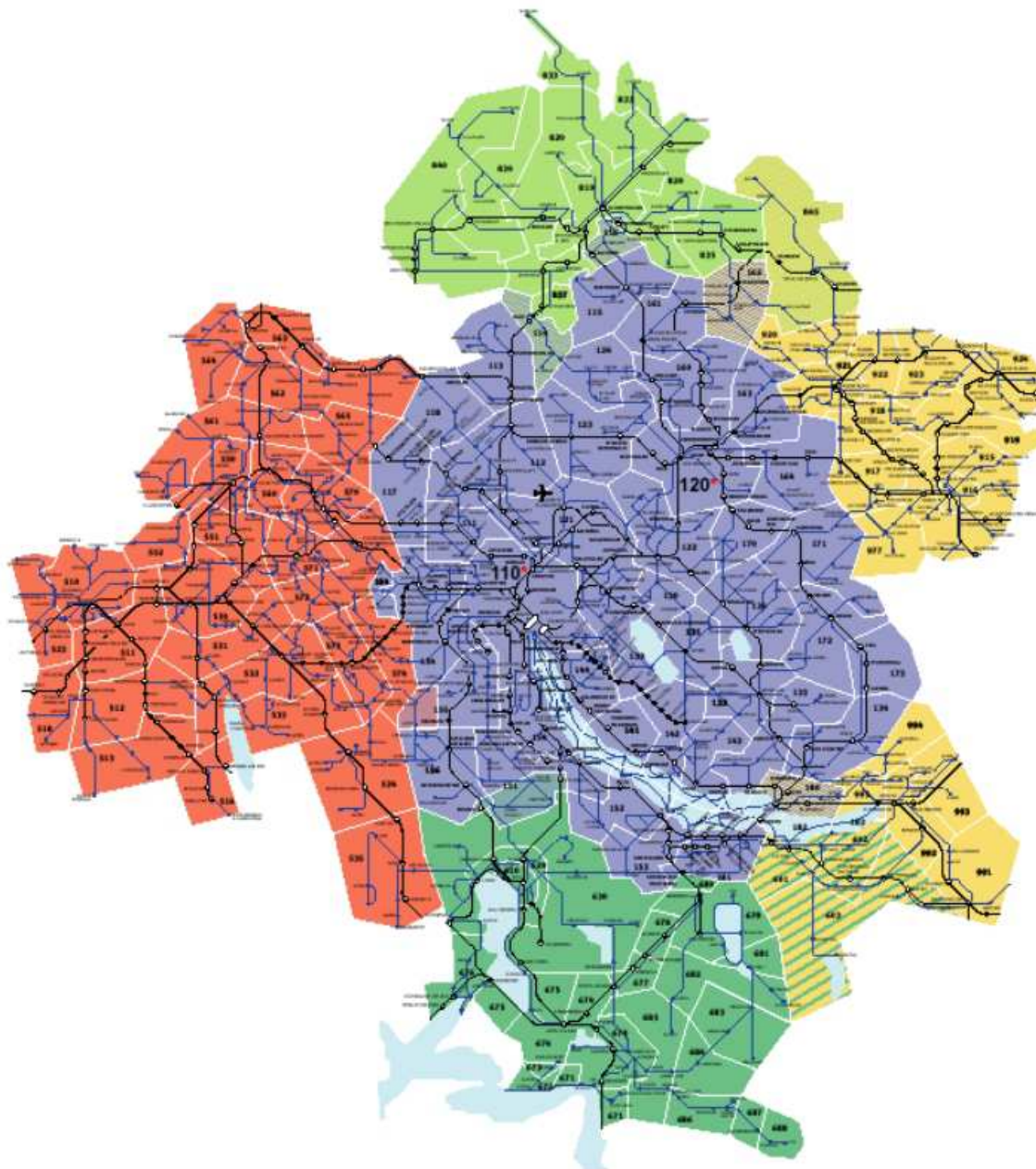


A ZVV zónarendszere – Zürich és Winterthur zónáiért (10 és 20) kétfónás árat kell fizetni

A tömegközlekedést ritkábban használók jegyfüzeteket vagy többnapos bérleteket vásárolhatnak. Itt is érvényes a bérleteknél ismertetett zónarendszer (Zürich és Winterthur zónáiban az utazás a kétfónás jegyeknek megfelelő áron történhet), és egy kedvezményes tarifa létezik a 25 éven aluli fiatalok és a Halbtax-Abo kedvezményrel rendelkezők számára. Mind a hat utazásra szóló jegyfüzet, mind a többnapos bérlet kb. 10%-oskedvezményt biztosít az egyenként megváltott jegyek árához képest. A többnapos bérlet hat választható napra érvényes, ezek tehát nem kell egymást követő napok legyenek, és nincs időbeli korlátozás sem.

Hat utazás (Mehrfahrtenkarte) a helyi hálózatokon (kivéve Zürich és Winterthur) másod osztályon 12 CHF-be (utanként kb. 316 Ft) kerül a felnőtteknek (max. fél óras út). Ennél picit drágább a 6 rövid (max. 30 perces) utazásra érvényes „Kurzstrecke Mehrfahrtenkarte” jegy (Zürichben és Winterthurban, illetve két szomszédos zóna közötti áthaladásra is érvényes), melynek ára 14 CHF. Hat egyórás utazás 1 vagy 2

zónába 21 CHF-be kerül, míg az összes zónára érvényes hat utazásra szóló jegyfűzet (utazásonként max. 2 óra menetidő) ára 82,60 CHF (utazásonként 2 175 Ft.). A hat napijegyet tartalmazó bérlet (Tageswahlkarte) ára a fentiek kb. duplája, tehát napi két utazás árába kerül (Zürichben pl. egy napra 7,00 CHF, azaz 1 100 Ft.).



A ZVV BonusPass és a Z-Korridor-Pass zónák elhelyezkedése

Kaphatók csak egy útra szóló jegyek vagy egy napra szóló napijegyek, melyek 10-20%-kal drágábbak, mintha 6 alkalomra szóló jegyeket vásárolunk. Minimum 10 fős csoportok számára ezekhez képest 20%-kal olcsóbb a jegy, és emellett minden tizedik utas ingyen utazhat. Az egy útra szóló Kurzzeit-Gruppenkarte és az egész napra érvényes Gruppen-Tageskarte használatával történő utazást 48 órával az indulás előtt be kell jelenteni.



Hajó a Zürchersee-n

Újabb kedvezményt nyújt a ZVV-9-UhrPass, amely az adott napon az összes zónára érvényes, de hétfőtől péntekig csak 9.00 után használható (üzemzésig). A hétfégi használat nincs korlátozva. Ez a napijegy felnőtteknek 2.o-ra 23 CHF-be (3 630 Ft) kerül. Létezik hatnapos, egyhónapos és éves változata is, utóbbiaknál személyes és kölcsönadható, illetve csak a zürichi vagy csak a winterthuri agglomerációra is érvényes variációkban. Amíg a 2.o. éves 9-UhrPass az összes zónára átruházható változatban 1 028 CHF (napi 445 Ft), addig ugyanez személyes és csak Zürichre érvényes változatban 680 CHF (napi 295 Ft). A Wintherturra érvényes bérletek a zürichiekénél 19%-kal olcsóbbak.

A turisták számára kialakított ZürichCARD 24 vagy 72 órára érvényes. Használható a város és a repülőtér között, ingyenes belépést biztosít 46 múzeumba és tulajdonosa a ház vendége egy üdvözlő italra több zürichi étteremben. A turistabérlettel bizonyos környékbeli kirándulásokat is ingyen tehetünk. Ára 24 órára 17 CHF, 72 órára 34 CHF (5 370 Ft). 6-16 éves gyermekek kb. 30% kedvezményt kapnak.

A ZVV hálózat éjszakai járatait (ZVV-Nachtnetz) az egyébként szükséges menetjegy mellett külön megváltandó éjszakai póttjeggyel lehet használni. Egy ZVV_Nachzuschlag ára 5 CHF (790 CHF), de hat éjszakai póttjegy egyben is megvásárolható, 10%-kal olcsóbban. Kerékpárszállítás külön jegy megvásárlása mellett lehetséges, ahol a feltételek lehetővé teszik. A kerékpárjegyek és –bérletek ára általában a fiatakorúak jegyeinek és bérleteinek árával egyezik meg.

5.4.5. Stuttgart és környéke Közlekedési Tarifaközösség (Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart, VVS) rövid bemutatása

Az egyik legsikeresebben működő európai, komplex szövetségi rendszert a VVS-t az 1970-es évek közepén a Stuttgarter Villamostársaság (Stuttgarter Strassenbahnen AG, SSB), a Német Vasút (Deutsche Bahn AG, DB) és a települési önkormányzat hozta létre azzal a céllal, hogy az egyre növekvő gépkocsiforgalommal szemben egy kényelmesen használható, versenyképes közösségi hálózat alakulhasson ki a Baden-Württemberg tartományi fővárosban és annak agglomerációs környezetében. A rendszer sikerét jelzi, hogy napjainkra az éves utasszám meghaladta a 300 milliót, a tarifaközösség hálózatát egyre többen használják és a hálózat kiterjedése, ezzel együtt a szövetségben szereplő önkormányzatok száma és a közlekedési szolgáltató vállalkozók sokasága is folyamatosan bővül.

A tarifaközösséget jelenleg Baden-Württemberg tartomány, Stuttgart tartományi főváros, Böblingen térsége, Esslingen térsége, Ludwigsburg térsége, Rems-Murr-körzet és a Stuttgart környéki régió önkormányzatai mint szolgáltatás-megrendelők, Bader, Böltz, Buck, Dannenmann, Däuble, DB AG - Deutsche Bahn AG, DBZugBus - Regionalverkehr Alb-Bodensee (RAB), END, Fischle, Flattich, Ganter, Hassler, Haussmann&Bauer, Kappus, Klingel, Knauss, Knisel, LVL - Ludwigsburger Verkehrslinien, Melchinger, Nagoldtal Reisen, OVK - Omnibus Verkehr Kirchheim, OVR, Pflieger - Stadtverkehr Böblingen-Sindelfingen, Pflüger, RBS, Römer, Schefenacker, Schlien, Seitter, Seitz, Seiz, Spillmann, SSB - Stuttgarter Straßenbahnen AG, Stadtwerke Herrenberg, SVE - Städtischer Verkehrsbetrieb Esslingen, Volz, WEG und WEG-KVG (Betriebsleitung Rudersberg, Hemmingen, Neuffen) és Wöhr Tours közlekedési szolgáltatók, valamint NVBW - Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg, Stadtmobil - CarSharing in Stuttgart, VDV - Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, WBO - Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer e.V. mint társult partnerek alkotják. Az első pillantásra bonyolultnak tűnő szerkezet a világ egyik leghatékonyabb PPP rendszerét alkotja a közösségi közlekedés területén.

Mint látjuk, a tarifaközösségben egy tartomány, egy főváros, három város, egy térségi társulás és egy körzeti régió önkormányzata dolgozik együtt közel negyven közlekedési szolgáltatóval és négy társult taggal. A szolgáltatók között állami tulajdonú részvénytársaság, önkormányzati részvénytársaság, önkormányzat saját közlekedési szerve épp úgy megtalálható, mint számos kis magánvállalkozás. A több mint kétmillió lakost érintő közösség a működési területén egységes, koncentrikus zónákból álló övezeti tarifarendszert vezetett be, amelyen belül számos, papíralapú jegy- és bérletfajta létezik.

A tarifaközösség rendkívül aktív marketing tevékenységet folytat, az üzletpolitikai kedvezmények köre igen széles és rugalmas: a közlekedési igények legkisebb aktuális változására (pl.: időszakos rendezvények, sportesemények, fesztiválok, stb.) is akciós utazási kínálattal reagál. Ezzel el tudták érni, hogy a térségben lakók jelentős része rendszeresen lemond a gépkocsija használatáról, pedig a térség nemcsak Németország, de Európa egyik legmagasabb életszínvonalú, ezért gépkocsival legjobban ellátott körzetei közé tartozik. A közösségnek ráadásul minőségi téren is komoly harcot kell vívnia, hiszen a helyi gépkocsiállomány átlagos komfortfokozata (tekintettel többek között a helyi Daimler-Benz AG gyárra) is magas.



A VVS kiterjedése a kapcsolódó S-Bahn és Regionalbahn hálózattal

A VVS önálló szervezettel, infrastruktúrával és gazdálkodással rendelkezik, az utazási piac felé gyakorlatilag a VVS jeleníti meg egységesen a térségi közlekedési kínálatot. A menetjegyeket a VVS bocsátja ki, értékesíti és elvégzi a teljes marketing folyamatot is. A menetdíjak beszedését követően a bevétel felosztása, illetve a szolgáltatók kifizetése a közösség megrendelői szegmensével közösen, a rendszeresen felülvizsgált szövetségi megállapodás alapján, költség- és teljesítményarányosan történik.

A rendszer működését és fenntarthatóságát össz-szövetségi, tartományi szinten vizsgálják, bevonva a közösségi közlekedés intenzívebb használatából adódó társadalmi megtakarításokat (időmegtakarítás számításától a környezetvédelemig) és szinergikus hatásokat is. A rendszer mintaként szolgált más németországi térségekben kialakított tarifaközösségekhez és jól példázza egy ipari jellegű agglomerációs központtal rendelkező nagyobb térség egységes közlekedési rendszerbe történő integrálhatóságát.

5.5. Tulajdonviszonyok, ellátási felelősség

A közlekedési szolgáltatások tárgyalásakor az ellátási felelősség és a tulajdonos fogalmának tisztázására és e két szerep megkülönböztetésére van szükség ahhoz, hogy a szabályozott verseny piac e szolgáltatási szektorban is teljes körűen megvalósuljon.

A tulajdonos és az ellátási felelős két külön szerep, nem mindig esik egybe, hiszen egy gazdálkodó szervezet lehet állami, önkormányzati (együttesen közösségi), vagy magán tulajdonban is, amely igaz a közlekedési szolgáltatókra is.

Az ellátási felelősséget a következő jogszabályok határozzák meg:

Az önkormányzati törvény 8. § (1) a települési önkormányzatok nem kötelező, hanem szabadon választott feladatai közé sorolja a helyi tömegközlekedés⁹ ellátását, amelyet az anyagi lehetőségeik és a lakossági igények függvényében kell a településeknek ellátni. Mivel nem kötelező feladatról van szó, a törvény nem ad automatikusan központi költségvetési forrást a helyi tömegközlekedés feladatának ellátásához.

A tömegközlekedés finanszírozási problémái azonban arra késztették a kormányzatot, hogy 2004-ben bevezesse a helyi közforgalmú közlekedés normatív támogatását. E támogatást azok a települések igényelhetik, amelyek helyi közforgalmú közlekedési feladatot ellátásáról gondoskodnak. Továbbá 2005-től bevezetésre került a helyi tömegközlekedési normatíva, egy nem kötött felhasználású települési önkormányzati támogatás, amely támogatásban a főváros és a megyei jogú városok kivételével valamennyi település részesül lakosságszám arányosan.

Az autóbusszal végzett menetrendszerinti személyszállításról szóló 2004. évi XXXIII. tv. 3. § (1) megfogalmazza, hogy a helyi közlekedésben a települési (fővárosi) önkormányzat, helyközi (távolsági) közlekedésben az állam (névében eljáró GKM) feladata a közforgalmú közlekedés részeként a lehető legmagasabb színvonalú menetrendszerinti autóbusz-közlekedés biztosítása.

A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény 1. § (2) h) megfogalmazza, hogy az állam (névében eljáró GKM) feladata az országos, a térségi és az elővárosi vasúti közszolgáltatási kötelezettségnek – a közszolgáltatási menetrend jóváhagyásával történő – megállapítása, a közszolgáltatást végző vasúti társasággal vasúti közszolgáltatási szerződés megkötése. Az 1. § (3) szerint az állam a települési önkormányzatokkal, illetőleg azok társulásaival a térségi, elővárosi, illetve helyi vasúti közszolgáltatás működtetése tárgyában – írásban – együttműködési megállapodást köthet. A 17. § alapján a helyi vasúti közszolgáltatást a települési önkormányzat látja el.

A Balaton nagytérségben az állami ellátási felelősségbe tartozó országos, térségi vasúti közlekedést végző vasúttársaság (MÁV Zrt.) állami tulajdonban van. Az ugyancsak állami ellátási felelősségbe tartozó helyközi autóbusz közlekedést végző szolgáltatók (Volánok) szintén állami tulajdonban vannak, azonban a települési ellátási felelősségbe tartozó helyi közlekedési feladatokat is ellátnak. Ugyanakkor a jövőben – a szabályozott verseny keretei között – magántulajdonú szolgáltatók is szerepet vállalhatnak az állami, illetve önkormányzati feladatok ellátásában.

⁹ Tömegközlekedés más néven közforgalmú, vagy közösségi közlekedés. A fejezetben általában a közforgalmú közlekedés szerepel, kivéve ott, ahol a hivatkozott jogszabály mást használ.

5.5.1. A központi közigazgatás decentralizálása: regionális közlekedésszervezők létesítése

Mind a települési önkormányzatoknál, mind az állam oldalán az ellátási felelősségből adódó döntések előkészítéséhez szükséges szervezeti háttér hiányos, széttagolt, kizárólag a szolgáltatók adatközlésére épít (ennél fogva az előkészített döntések a szolgáltatók szempontjait és nem a társadalmi érdekeket tükrözik). Ezen a helyzeten változtat a GKM úgy, hogy – bár választott régiók hiányában a feladatot nem lehet alacsonyabb közigazgatási szintre leadni, regionalizálni, amire a szubszidiaritás elve szerint szükséges lenne – a GKM regionális közlekedésszervező irodákat (RKI) létesít mind a hét tervezési statisztikai régióban. A központi közigazgatás decentralizált szervezete révén a döntések jobban megalapozottak lesznek az eddigiekénél.

Az RKI a helyközi közlekedés ellátási felelősségével járó döntései előkészítését, forgalmi és díszabási adatgyűjtést, -elemzést, a menetrendek és viteldíjak módosításaira irányuló kutatásokat, koordinációs tevékenységet és a döntések előkészítéséhez szükséges tanulmányok, és előterjesztések összeállítását kapja feladatul.

A Balaton nagytérségben – mivel területén három tervezési-statisztikai régió, nevezetesen Észak-Dunántúl, Dél-Dunántúl és Nyugat-Dunántúl osztozik – három RKI jön létre 2007-ben. A három RKI sem hatáskör, sem illetékesség okán nem tudja ellátni a Balatoni Közlekedési Szövetség feladatát, mivel csak a GKM ellátási felelősségébe tartozó a helyközi autóbusz és vasúti közlekedésre terjed ki hatáskörük, a balatoni személyhajózásra és a balatoni települések helyi közlekedésére nem terjed ki hatáskörük a Balatoni nagytérség területére illetékességük csak részben, egy-egy tervezési-statisztikai régióra terjed ki, így a nagytérség közlekedési szempontból egységes kezelése nem valósul meg.

Ezért a Balatoni Közlekedési Szövetséget az RKI-k létrejöttétől függetlenül létre kell hozni. A három RKI és a Balatoni Közlekedési Szövetség feladata közötti párhuzamosságot célszerű elkerülni a feladatok olyan megosztásával, hogy a regionális közlekedésszervező irodák hatásköre nem terjed ki a Balaton nagytérségre, amely területen belül a Közlekedési Szövetség végzi a helyközi közforgalmú közlekedés ellátási felelősségéhez kötődő döntés-előkészítő feladatokat.

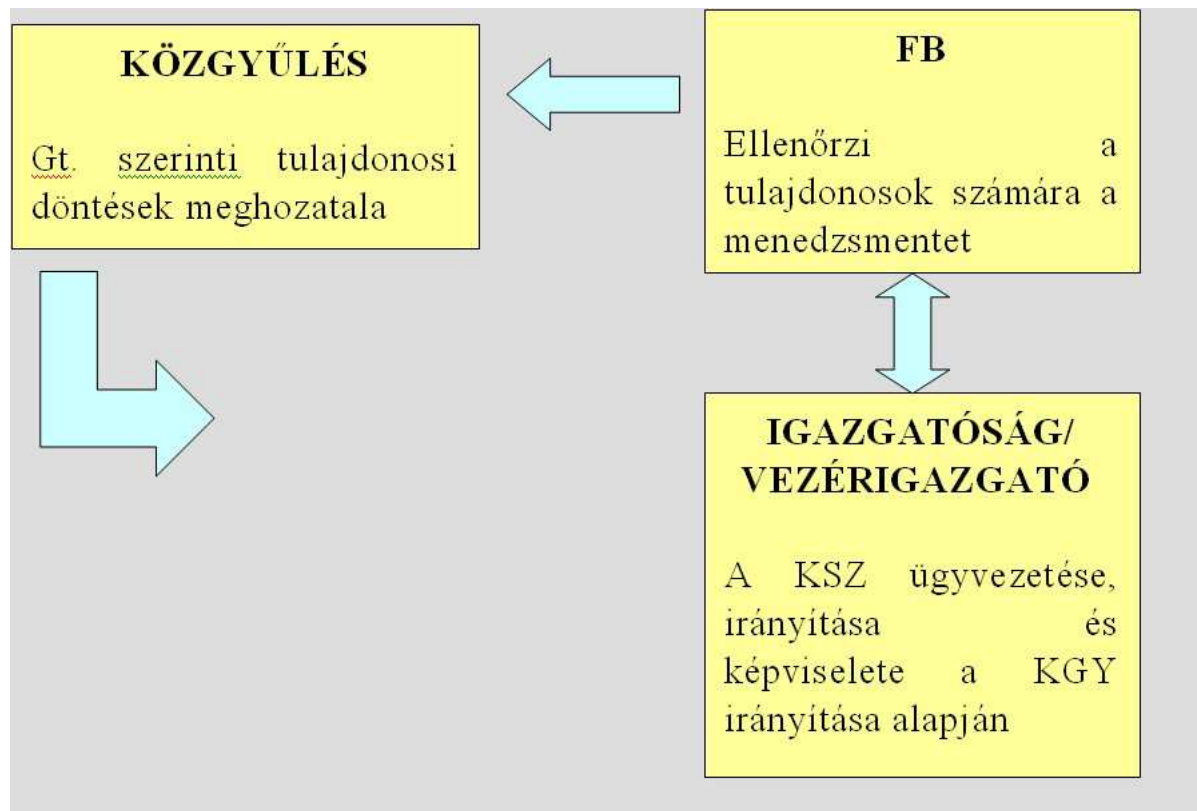
5.5.2. Közlekedési szövetségi társaság tulajdonosi szerkezete

Az ellátási felelősök és a közlekedési szolgáltatók között létrejövő közlekedési szövetséget – a szabályozási koncepció szerint – az állam és legalább egy települési önkormányzat, illetve települési önkormányzati társulás hozhat létre. Az alapításban részt vehet a közlekedési szövetség területén lévő bármely települési önkormányzat, továbbá az a megyei önkormányzat, amelynek területén a közlekedési szövetség működik.

A Balatoni Közlekedési Szövetséget célszerűen az állam mellett legalább a helyi közforgalmú közlekedéssel rendelkező települések (Balatonfüred, Fonyód, Keszthely, Tapolca, Siófok) és a megalakuló Nagytérségi Önkormányzati Társulás hozza létre. A megyei önkormányzatok (Somogy, Veszprém, Zala) és további települési önkormányzatok a közlekedési szövetségben önkéntesen részt vehetnek.

5.5.3. Közlekedési szövetség társasági formája

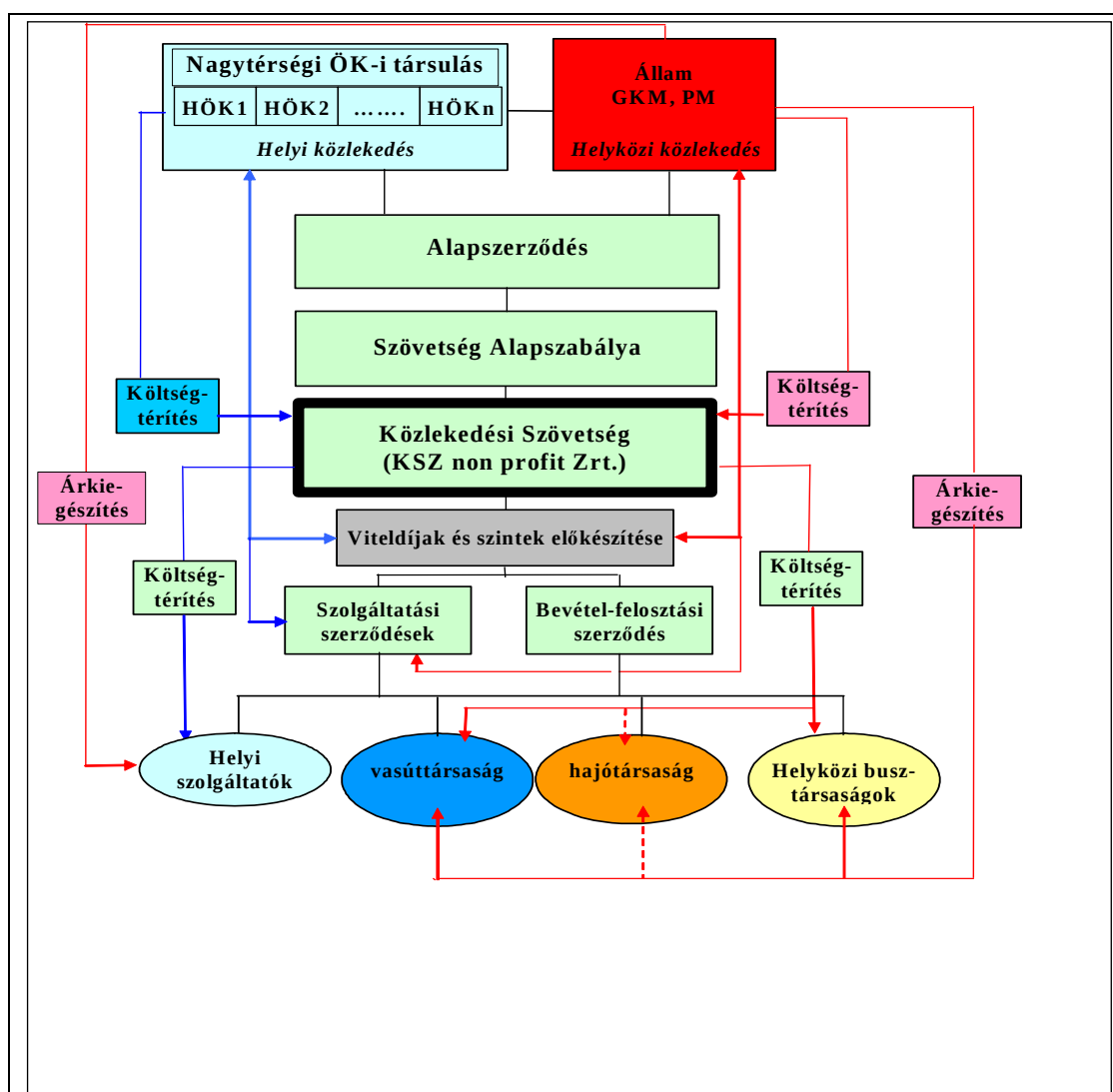
A szabályozási koncepció alapján a közlekedési szövetség társasági formája nonprofit gazdálkodó szervezet. Mivel e gazdálkodó szervezet tulajdonosi struktúrája zárt, ezért formája zártkörűen működő részvénytársaság.



A Közlekedési Szövetségi társaság testületei, funkciói

A társaságban

- legfőbb szerv a *községi gyűlés*, melyben a tulajdonosok képviselhetik érdekeiket,
- a *finanszírozást* a tulajdonosok biztosítják,
- a *társaság nonprofit* jellegű, azaz nyeresége kizárólag a közlekedési szövetség céljaira fordítható,
- a közlekedési szövetség a gazdasági vonzatú területeken *előkészítő* és *javaslati* hatáskörrel rendelkezik, illetve *koordináló* szerepet lát el,
- a döntési jogkört a terület közlekedéséért felelősök felhatalmazás alapján gyakorolják,
- a társaság önálló költségvetéssel rendelkezik, (beleértve az üzemeltetési költségeit, illetve azon kutatási, vizsgálati feladatok költségeit) amelyet az Igazgatóság javaslata alapján a közgyűlés hagy jóvá,
- a szolgáltatást az üzemeltetőkkel kötött szerződéssel biztosítják,
- a Felügyelő Bizottságot az alapítók alkotják.



A Közlekedési szövetség szerződéses és pénzügyi kapcsolatai az ellátási felelősökkel és a szolgáltatókkal

A közlekedési szövetség a következő szerződéses kapcsolatokon alapul:

- *Alapszerződés*, amelyet a helyi közlekedéssel rendelkező települési önkormányzatok, a helyközi közlekedés ellátási felelőse, az állam és a Nagytárségi Önkormányzati Társulás, valamint önkéntesen a három megyei önkormányzat köt meg, amely tartalmazza a közlekedési szövetség létrehozásának szándékát, a megalakítás ütemezését, a közlekedési szövetség feladatait, területi határait, székhelyét, telephelyeit, finanszírozásának arányait és terjedelmét, a közlekedési szövetség keretében végezni kívánt közszolgáltatásokat, a csatlakozás lehetőségét és feltételeit.
- *Szövetségi társaság alapszabálya*, a szövetségi társaság alapítói az alapszerződést aláíró felek. Az alapszabálynak a többek között tartalmaznia kell a Gt.¹⁰ 12. § (1) és 208. § (1) bekezdésében meghatározottakat.
- *Szolgáltatási szerződések*, amelyet az adott ellátási felelős és közlekedési szolgáltató köt, és tartalmazza a szolgáltatások mennyiségét (menetrend) és minőségét, a

¹⁰

A gazdasági társaságokról szóló 2006. évi IV. törvény.

viteldíjakkal kapcsolatos kérdéseket, a költségtérítés mértékét, ideértve a szövetségi tarifa miatt keletkező bevételek kiesés pótlását.

- *Bevétel-felosztási szerződés*, amelyet a szövetségi társaság és a közlekedési szolgáltatók kötnek, amely tartalmazza a szövetségi tarifából származó menetdíj bevétele és a kedvezményes menetdíjakhoz kapcsolódó fogyasztói árkiegészítés közlekedési szolgáltatók közötti megosztásának szabályait.

A közlekedési szövetségben a pénzügyi áramok a következők:

- *Fogyasztói árkiegészítés*, amelyet az állam az általa előírt utazási kedvezményekből származó menetdíj bevételek kiesés ellentételezéseként folyósít. A fogyasztói árkiegészítés, mint „negatív adó” viselkedik, tekintettel arra, hogy a közlekedési szolgáltatók technikailag az ÁFA bevallásukkal egyidejűleg igénylik, így annak összegével csökkenthetik ÁFA befizetési kötelezettségüket.
- Szövetségi tarifából származó *menetdíjbevételek* és kapcsolódó fogyasztói árkiegészítés bevétele közlekedési szolgáltatók közötti felosztását a szövetségi társaság végzi, a bevétel-felosztási rendelkezések alapján előálló tartozik, illetve követel összegeket a közlekedési szolgáltatók egymást között utalják.
- *Költségtérítés*, amelyet az ellátási felelősök folyósítanak a közlekedési szolgáltatóknak a szövetségi társaságon keresztül. A költségtérítés fedezi egyrészt a szövetségi tarifa okozta bevételek kiesés pótlását, másrészt a menetrend jóváhagyásával megrendelt szolgáltatások bevételekkel nem fedezett költségeinek térítését.

A szövetségi társaság készíti elő a viteldíj rendeleteket, amelyeket az ellátási felelősök hagynak jóvá.

5.5.4. A Szövetségi társaság szervezeti felépítése

A közlekedési szövetségi társaság szervezeti felépítése funkcionális alapokon nyugszik. Az öt fő területre, külön-külön osztályok felállítása szükséges, amelyek a következők:

- **közlekedési igénytervezés**, amely a közlekedési igényeket, a várható demográfiai változások, a gazdasági és turisztikai tendenciák alapján, hosszú távon előre becsli, valamint az igények kielégítéséhez szükséges közlekedési infrastruktúrát is tervezi. E feladatához marketing eszközöket (utazások piacának felmérése, megismerése, befolyásolása) és marketing kommunikációt alkalmaz.
- **szolgáltatástervezés**, amely a közlekedési hálózatokat és az azokon szervezett vonalakat, beleértve a szükséges járatsűrűséget, valamint az ütemes menetrendek tervezését végzi. Ide tartozik még a szolgáltatás felügyelete, amelyet a minőségbiztosítási rendszeren keresztül végez. A szolgáltatás tervezése az utasinformációs rendszer tervezésével egészül ki.
- **gazdasági tervezés**, amely a különböző megrendelt szolgáltatások költséganalízisével, a keletkezett bevételek folyamatos figyelésével, a szövetségi bevételek felosztásával (ideértve a szövetségi támogatásokat is) foglalkozik. További feladata a közszolgáltatási szerződések előkészítése, valamint a statisztikai adatgyűjtés.
- **viteldíjrendszer tervezés**, amely a szövetségi viteldíjrendszer (ideértve a díjszinteket és kedvezményeket) tervezését végzi, amely egyben a szövetség

menetdíjbevételeinek tervezését is jelenti. A feladata kiegészül a jegyrendeléssel (papír vagy chipkártya).

- **ügyfélszolgálat**, amely az utasok operatív utazási igényeire tekintettel a menetrendbe illesztve különjáratok szervezését, erősítések bevetését szervezi, valamint telefonos ügyfélszolgálatot, interaktív internetes oldalt és ügyfélcentrumokat működtet.

5.6. Közzolgáltatások szervezése és menetrendi összehangolása

Közlekedési szövetségi társaság feladatainak egyik kulcseleme a közzolgáltatások mennyiségi és minőségi meghatározására, a közzolgáltatások összehangolása.

Cél, hogy párhuzamos kapacitások ne maradjanak fenn, a különböző közlekedési eszközök egymást kiegészítve, egymással együttműködve hatékony hálózatot alkossanak, amelyhez szükséges a következő fejezetben tárgyalt egységes, szövetségi tarifapolitika.

A) Vasúti közzolgáltatás szervezése

A közforgalmú közlekedési hálózat gerincét főképp a Balaton körül húzódó vasútvonalak alkotják. E vasútvonalakon térségi vasúti pályahálózatot lehet kijelölni abban az esetben, ha az érintett önkormányzatok, jelen esetben a megalakuló Nagytérségi Önkormányzati Társulás önként vállalt feladataik keretében kötelezettséget vállalnak a térségi szolgáltatások fejlesztésére¹¹. A vasúti személyszállítást végző vasúti társasággal továbbra is a közlekedésért felelős miniszter köt közzolgáltatási szerződést, amely keretében meghatározott menetrend és szolgáltatási színvonalra a közlekedési szövetségi társaság tesz javaslatot. Amennyiben a miniszter a közlekedési szövetségi társaság által javasolt mennyiségi és minőségi kínálatnál szűkebben állapítja meg a térségi vasúti közzolgáltatást, akkor a Nagytérségi Önkormányzati Társulás köthet a térségi vasúttársasággal a többlet teljesítményekre közzolgáltatási szerződést.

B) Közúti közzolgáltatás szervezése

Azokon a gerinc útvonalakon, ahol vasúti közlekedés nincsen (pl. Balaton-felvidék), továbbá a gerinc útvonalakra ráhordó/elhordó útvonalakon az igényekhez alkalmazkodó férőhely kínálatú hagyományos menetrendszerinti autóbusz közlekedés, továbbá kisebb forgalmi igények esetén rugalmas közlekedés szervezhető. A nagytérségben jelenleg szolgáltató helyközi közlekedési társaságok a közlekedésért felelős miniszterrel kötött, 2012. év végéig hatályos közzolgáltatási szerződésekkel rendelkeznek, így a közzolgáltatások mennyiségének és minőségének megváltoztatására többféle eljárás lehetséges, attól függően, hogy az adott útvonalon, relációban van-e jelenleg szolgáltatás.

C) Meglévő (vasúttal párhuzamos) helyközi autóbusz közlekedés megszüntetése

A hatályos közzolgáltatási szerződések részét képező menetrendet a közlekedési szövetségi társaság javaslatára a közlekedésért felelős miniszternek kell módosítani. Ekkor előfordulhat, hogy a szolgáltató, a közzolgáltatási szerződés által kizárólagos jogot biztosító területen lévő, többi helyközi autóbusz szolgáltatása veszteségesse válik, mert a megszüntetendő helyközi autóbusz vonal nyeresége a többi helyközi vonal veszteségét fedezte.

¹¹

A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. Törvény 15. § (2).

A törvény értelmében a szolgáltató nem kötelezhető gazdasági hátránnyal járó közszolgáltatásra¹². Ekkor célszerű a szolgáltatót számára, a közszolgáltatási szerződés által kizárólagos jogot biztosító területen új, nyereséges szolgáltatás végzésével megbízni (lásd E. pont), ellenkező esetben veszteségkiegyenlítési kötelezettség keletkezik.

D) Meglévő (vasúttal nem párhuzamos) helyközi autóbusz közlekedés átszervezése

A hatályos közszolgáltatási szerződések részét képező menetrendet a közlekedési szövetségi társaság javaslatára a közlekedésért felelős miniszternek kell módosítani. Amennyiben a szolgáltató ehhez nem járul hozzá, akkor pályázati eljárással új szolgáltatót kell kiválasztani a tevékenység végzésére.

E) Új helyközi menetrendszerinti közúti közlekedés indítása

- A közlekedési szövetségi társaság javaslatára a közlekedésért felelős miniszternek kell – a hatályos közszolgáltatási szerződések alapján – a területen kizárólagos joggal rendelkező szolgáltatót felhívni az új szolgáltatás végzésére. Amennyiben a szolgáltató ehhez nem járul hozzá, akkor pályázati eljárással kell a tevékenység végzésére új szolgáltatót kiválasztani.
- Az érintett települési önkormányzatok megállapodást kötnek egymással és a közlekedésért felelős miniszterrel helyközi járat közös üzemeltetésére, amely megállapodásban a szolgáltatás végzésének feltételeiről (menetrend, díjrendszer, veszteségtérítés) határoznak. A szolgáltató megbízására a közlekedésért felelős miniszter jogosult¹³.

F) Helyi autóbusz közlekedés átszervezése

- A hatályos közszolgáltatási szerződések részét képező menetrendet a közlekedési szövetségi társaság javaslatára a települési önkormányzat képviselő testületének kell módosítani. Amennyiben a szolgáltató ehhez nem járul hozzá, illetve helyi közlekedéssel eddig el nem látott település esetében pályázati eljárással új szolgáltatót kell kiválasztani a tevékenység végzésére.
- Helyközi járatok helyi közlekedésbe történő bevonása esetén az ellátásért felelősöknek (települési önkormányzat és a közlekedésért felelős miniszter) kell megállapodniuk a helyközi járatokkal végzett helyi személyszállításról, amely megállapodásban a szolgáltatás végzésének feltételeiről (menetrend, díjrendszer, veszteségtérítés) állapodnak meg¹⁴.

¹² Az autóbuszal végzett menetrendszerinti személyszállításról szóló 2004. évi XXXIII. tv. 10. § (1) bekezdés

¹³ Az autóbuszal végzett menetrendszerinti személyszállításról szóló 2004. évi XXXIII. tv. 3. § (4) c) pont, erre eddig nem volt példa.

¹⁴ Az autóbuszal végzett menetrendszerinti személyszállításról szóló 2004. évi XXXIII. tv. 3. § (4) a) pont.

5.7. Tarifapolitika, elszámoló rendszer

A közlekedési szövetségi tarifarendszer kialakítása során figyelembe kell venni a hatályos helyi és helyközi közforgalmú közlekedési tarifarendszereket és díjszinteket, amelyek jellemzői – különös tekintettel a Balaton nagytérségre – az alábbiak.

A helyi közforgalmú közlekedés, beleértve a helyi közszolgáltatást megvalósító komp és révközlekedés továbbá a vasúti és helyközi autóbusz közlekedés hatósági áras tevékenység, ugyanakkor a személyhajózás szabadáras tevékenység. Az ármegállapítás jogköre az ártörvény¹⁵ alapján az ellátási felelősség szerint alakul: a helyi közforgalmú közlekedés viteldíjait a települési önkormányzatok képviselő testülete, míg a vasúti és helyközi autóbusz közlekedés viteldíjait a közlekedésért felelős miniszter állapítja meg.

Az állam által biztosított utazási kedvezményeket kormányrendelet¹⁶ szabályozza. Az utazási kedvezmények miatti bevételkiesés ellentételezésére a közlekedési szolgáltatók – törvény¹⁷ alapján – fogyasztói árkiegészítésben részesülnek.

A helyi autóbusz közlekedésben egy útra szóló menetjegyek és időszaki (havi, félhavi) bérletek kaphatók. Mind a menetjegyek, mind az időszaki bérletek átalány díjasak, hiszen az előbbi esetében ugyan annyiba kerül egy megállónyi utazás, mint egy vonal teljes hosszán végzett, míg az időszaki bérletekkel adott hálózaton korlátlan számú utazás tehető meg.

A helyközi közlekedésben teljesítményarányos tarifarendszer működik, amely azonban az átszállást megnehezíti. A helyközi autóbusz közlekedésben a menetjegyet csak az adott vonalra lehet megváltani, átszállni csak bérlettel lehet, amely adott viszonylatra érvényes. A vasúti közlekedésben mind menetjeggyel, mind bérlettel vonatról-vonatra át lehet szállni. A közlekedési ágazatok közötti átszállást a jelenlegi tarifarendszer nem teszi lehetővé. Ez alól egyedüli kivétel a MÁV Zrt. és a Balatoni Hajózási Részvénytársaság által üzletpolitikai kedvezményként adott Balaton Mix jegy, amely egy hónapos időszakban három tetszőleges napon korlátlan számú 2. osztályú vasúti és hajós utazást tesz lehetővé.

A helyközi autóbusz tarifarendszerben 100 km-ig 5 km-es, e felett 400 km-ig 10 km-es övezetekre állapítottak meg a viteldíjak. A vasúti közlekedésben 100 km-ig 10 km-es, e felett 300 km-ig 20 km-es, e felett 500-ig 50 km-es övezetekre állapítottak meg a viteldíjak, 500 km felett egységszám van. A viteldíjak szintjei is jelentős különbséget mutat: a vasút és a helyközi autóbusz díjszintek közötti eltérés mértéke helyenként meghaladta a 45%-ot is, amely azonban a GKM 2007. februártól érvényes díjemelése után csökken (autóbusz 6%, vasút 16%), kormányzati szándék szerint¹⁸ 2007 közepén várható tarifaemeléssel (autóbusz 4%, vasút 17%) megszűnik. Ezzel a tarifaemeléssel a helyközi autóbusz és vasúti közlekedésben egységes, 50 km-ig 5 km-es, e felett a jelenlegi vasúti övezetszélesség kerül bevezetésre. A díjemelések során az úgynevezett havi bérletszorzó¹⁹ ugyanakkor csökken, a 2007 februári díjemelés előtti 44-ről 40-re, ami a

¹⁵ Az árak megállapításáról szóló 1990. évi LXXXVII. tv. 7. §-a és melléklete.

¹⁶ Közforgalmú személyszállítási utazási kedvezményekről szóló 139/2006. (VI. 29.) Korm. rend.

¹⁷ Fogyasztói árkiegészítésről szóló 2003. évi LXXXVII. tv.

¹⁸ 2230 (XII. 20.) Kormányhatározat 3. a) pontja

¹⁹ A bérletszorzó azt mutatja meg, hogy egy bérlet ára hány menetjegy árának felel meg.

továbbiakban várhatóan 36-ra változik. Az eddigi eltérő vasúti és helyközi autóbusz utazási kedvezmények szintén egységessé válnak.

A balatoni személyhajózásban a menetjegyek árait 10 km-es övezetekre állapították meg úgy, hogy 20 km felett már a tarifa azonos.

A közlekedési szövetség szempontjából a tarifarendszer kialakítása során az alábbi szempontokat célszerű figyelembe venni:

- legyen áttekinthető, az utasok által érthető és könnyen használható,
- növelje a közforgalmú közlekedés vonzerejét,
- fogja át valamennyi szövetségi szolgáltatást és azokra a szolgáltatóktól függetlenül egységesen legyen érvényes,
- segítse elő az összehangolt, hierarchikus, ráhordó jellegű közlekedési hálózat kialakítását a szövetség területén,
- az eseti utazások díja legyen igénybevétel-arányos, a bérletek időszaki jegyek díja is legyen a felhasználhatósággal arányos,
- épüljön a korábbi díjrendszerekre,
- megfelelő bevételeket biztosítson,
- biztosítsa az utazási kedvezmények igénybevételének mérhetőségét a pontos ellentételezés megállapításához,
- biztosítson megfelelő utazási statisztikákat.

E feltételek érvényesítésére valamennyi közlekedési ágra egységesen alkalmazott – nemzetközi gyakorlatnak megfelelő – zónatarifa rendszer kialakítása szükséges. A zónatarifa rendszerben a díjfizetés alapja az utazás során bejárt zónák száma, és az egy zónáért fizetendő díj. Az utazásért fizetendő díjakról zónatarifa rendszerben az utasok sematikus, közlekedési hálózatot és a zónákat ábrázoló térképek, valamint korszerű jegykiadó- és kezelő berendezések segítségével tájékozódhatnak.

A Balatoni Közlekedési Szövetség zónatarifa rendszerét 5 km-es zónákból javasolt felépíteni úgy, hogy egy település teljes közigazgatási területe egy zónába kerüljön, de egy túlzottan elnyúlt település területe több zónába is kerülhet, továbbá kis települések közös zónába is kerülhetnek. Nagyvárosi közlekedési szövetségek zónatarifa rendszere a központi település körüli zónákból tevődik össze. A Balatoni Közlekedési Szövetség sajátosságaira figyelemmel, mivel nem lehet egy központi települést kijelölni, valamint területe a tó körül helyezkedik és a tó körüli, parttal párhuzamos utazási igények dominálnak, a zónákat a part körül és a part irányából távolodva célszerű kijelölni. A parttal párhuzamos személyhajózó útvonalak és a tó két partja közötti útvonalak hosszuk szerint több 5 km-es szakaszra bonthatók.

A tarifarendszer technikai megvalósítása külföldön régóta alkalmazott papír alapú, többszervényes jegyekkel és pecsételő jegykezelő, érvényesítő készülékekkel vagy korszerű módon elektronikus jegy- és bérletrendszer bevezetésével lehetséges.

Induljunk ki abból, hogy az országosan egységes tarifarendszerben 15 Ft/km fajlagos teljes árú tarifa lesz. A szövetségi tarifarendszernek ehhez képest kell valamilyen vonzó kedvezményt biztosítani. Az alábbiakban bemutatjuk a lehetséges a szövetségi tarifakedvezmények változatait.

A) Általános érvényű, alacsonyabb szintű fajlagos szövetségi tarifa (menetjegy, bérlet)

:A fajlagos tarifa például 14 Ft/km szintű, ami azt jelenti, hogy minden 5 km-re érvényes teljes árú jegy 5 Ft-tal olcsóbb az országos díjszintnél. A vasúti és autóbusz

átszállásos utazások esetén nem kell újabb menetjegyet váltani. A kieső bevételt a szolgáltatónak a közlekedési szövetségi társaságon keresztül az ellátási felelősök térítik. Ebben az esetben a fizetendő menetdíj nem függ sem az átszállások számától, sem pedig a választott szolgáltatótól. A jegy árát csak a kiinduló pont és a végcél közötti zónák száma határozza meg. Az utas a jeggyel a kiinduló zónából folyamatosan a célzóna felé távolodó, tetszés szerint választott útvonalú (és szolgáltatót igénybe vevő) utazásra jogosult. A rendszer előnye a szolgáltató-semleges, áttekinthető elszámolási alapú díjbeszedési módszer.

A szövetségi zónatarifa azonos díjszintű az országos tarifával, ugyanakkor az utas átszállásos utazásra is jogosult a vasútra rá-, illetve elutazáskor, az induló állomás, illetve a célállomás zónáján belül közlekedő csatlakozó autóbuszokon. A kieső bevétel ekkor az autóbusz szolgáltatóknál jelentkezik, amelyeknél a teljes elmaradó díjbevételt téríteni kell a közlekedési szövetségi társaságon keresztül. Előnye a módszernek, hogy az elszámolási szemlélete vasúti menetdíj alapú, a szövetség további szolgáltatóit addicionális elemként kezeli, amely megfelelően képezi le a szolgáltatás-szervezési hierarchiát. Hátránya, hogy a több nem vasúti szolgáltató által kiszolgált, több zónán átívelő utazások bevétel-kiesés kompenzációja a kisebb közúti szolgáltatók figyelembe vételének kényszere miatt rendkívül bonyolulttá válhat.

A szövetségi zónatarifa azonos díjszintű az országos tarifával, ugyanakkor az utas átszállásos utazásra is jogosult új jegy váltása nélkül. Például vasútra rá-, illetve elutazáskor, az induló állomásig, illetve célállomástól történő csatlakozó autóbuszos utazások esetében egy jeggyel tehető meg a teljes út. A kieső bevétel ekkor mindig az átszállást követő szolgáltatást nyújtó szolgáltatónál jelentkezik, amelyeknél a teljes elmaradó díjbevételt téríteni kell a közlekedési szövetségi társaságon keresztül.

B) Szövetségi kártya, melynek birtokosa a meg hirdetett díjhoz képest kedvezményes jegy váltására jogosult

A szövetségi kártya bizonyos előre megállapított összegért váltható, hasonlóan a turisztikai kártyákhoz, akár a turisztikai kártyával együtt is megváltható, sőt, akár önmaga lehet azonos is a turisztikai kártyával, esetünkben például a Balaton Turizmus Kártyával. A kártya tulajdonosa az érvényességi idő alatt meghatározott kedvezménnyel (pl. 33%, 50%, vagy 75%), vagy esetleg külön további díjfizetés nélkül utazhat a szövetségi szolgáltatásokon. A kedvezmény mértéke mindig nagyobb legyen, mint az adott utasréteg állam által biztosított kedvezménye, különben nem éri meg az utasnak szövetségi tarifára váltani. A kedvezményes bérlet rendszer az a1.) esethez hasonlóan, de annál mind felhasználói, mind szolgáltatói oldalról egyszerűbben elszámolható megoldást ad a többször visszatérő utazási igények tarifálására.

C) Kombinált modell

A szövetségi, fajlagosan alacsonyabb tarifa kizárólag vasúti utazás esetén érvényes, pl. 14 Ft/km nagyságú. A kombinált zónatarifa országos díjszintű, vagy akár annál magasabb mértékben megállapított is lehet, ugyanakkor az induló illetve célállomás zónáján belül a vasútra autóbusszal rá- és elutazáshoz is jogosít. A hajóközlekedés esetében a szövetségi kártya az adott utasrétegre érvényes hajótarifa helyett bizonyos kedvezményre jogosít (pl. 10%). Hátránya, hogy elszámolás tekintetében a vasúti szolgáltatót preferálja, bizonyos viszonylatokon sérül a teljesítményarányos tarifálás és bevétel-megosztás elve.

A bemutatott lehetőségek közül, vagy azok kombinációjával kiválasztott szövetségi tarifarendszerre az utasforgalmi adatok ismeretében lehet várható bevételeket és kieső bevételeket becsülni, amely meghatározza a szolgáltatók kompenzációs igényeit.

D) Lehetséges szövetségi jegyfajták

Jegytípus	Célja	Érvénytartam
A-ból B-be érvényes szövetségi jegy	Egy konkrét vasúti vagy autóbusz utazáshoz	Egyszeri alkalomra, vagy retúr, vonaljegy jellegű
A-ból B övezetbe érvényes szövetségi vasúti+busz jegy	Egy konkrét vasúti utazáshoz, rá és elutazás autóbusszal	Egyszeri alkalomra, vagy retúr
A-ból B övezetbe érvényes szövetségi vasúti+busz bérlet	Adott relációban többszöri kombinált (vasút+busz) utazáshoz	24 óra, 3, 5, 7, 10 napra korlátlan számú utazásra, vagy 30, 60, 90 utazásra érvényes
A zóna körül x zónán át tetszőleges irányba érvényes vasúti+busz bérlet	A tartózkodási helyről a környék turisztikai célú bejárására.	24 óra, 3, 5, 7, 10 napra korlátlan számú utazásra, vagy 30, 60, 90 utazásra érvényes
Szövetségi kártya	A tartózkodási helyről a környék turisztikai célú bejárására.	24 óra, 3, 5, 7, 10 napra korlátlan számú utazásra x %-os kedvezményt, vagy további díjtól mentes utazást biztosít
Zónajegy egyszeri utazásra (egységes elszámolási rendszer esetén)	A tartózkodási helyről a célzónába történő, adott időn belüli folyamatosan távolodó egyszeri utazásra	Bármilyen szövetségi járműre, tetszés szerinti átszállással, átszelt zónaszámtól függő óraszámig, zónaszámtól függő áron
Zónajegy többszöri utazásra (egységes elszámolási rendszer esetén)	Adott számú zóna többszöri átutazására az utazás megkezdésétől számított adott időn belül	Bármilyen szövetségi járműre, tetszés szerinti átszállással, átszelt zónaszámtól függő idő alatt, zónaszámtól és alkalomszámtól függő áron
Bérlet adott számú zónában tetszés szerinti utazásra adott időszakon belül (egységes elszámolási rendszer esetén)	Egyes vonzaskörzeteken belül tartózkodók rendszeres utazásához	24 óra, 3, 5, 7, 10 napra korlátlan számú utazásra, vagy 30, 60, 90 utazásra érvényes
Összhálózati bérlet (pl.: Balaton Turizmus Kártya)	Adott időn belül szabad utazás a szövetség területén	A régiós turisztikai igényektől függő napok száma

5.8. Javaslat a Balatoni Regionális Közlekedési Szövetség elszámoló rendszerére

5.8.1. Díjképzés, bevétel és költség elszámolás

Az elszámoló rendszer kialakítása attól függ, milyen közszolgáltatási szerződéseket kötnek a szerződő felek. Az ellátásért felelős és a szolgáltató többféle közszolgáltatási szerződést köthetnek, egyik a bruttó költség típusú, másik a nettó költség típusú, illetve a harmadik, a külföldi példák között már bemutatott, általunk egységesnek nevezett elszámolási rendszer. Ezek jellemzői a következők.

A *bruttó költség* típusú szerződés esetében a szolgáltató a teljes menetdíj bevételt átadja az ellátásért felelősnek, amely a megrendelt szolgáltatás teljes költségét téríti a szolgáltatónak. Ekkor a bevételi kockázat az ellátásért felelős oldalán van, a megrendelt szolgáltatás mennyisége és minősége nagyobb odafigyelést igényel az ellátásért felelős részéről. Jelenleg Magyarországon ilyen szerződéstípus nem használatos.

A *nettó költség* típusú szerződés esetében az ellátásért felelős csak a bevételek és a költségek előre rögzített különbségét téríti meg a szolgáltató részére. Ekkor a bevételi kockázat a szolgáltatónál jelentkezik. A teljes menetdíj bevétel (valamint hozzá kapcsolódó fogyasztói árkiegészítés) a szolgáltatónál marad. Magyarországon ilyen közszolgáltatási szerződések léteznek. A bevételkiesés pótlása hazánkban ma még inkább csak elvileg teljesül teljes mértékben, hiszen a tulajdonlás és az ellátási felelősség sok esetben nem válik el egymástól, így a tulajdonos, egyben ellátásért felelős vagyonfelélésre kényszeríti gazdasági társaságát.

Az *egységes elszámolási rendszer* a bruttó költség típusú szerződéseken alapul, amely esetében a központi szerepet a szövetség vállalja fel. A szövetséget létrehozó ellátásért felelősök a szövetségre ruházzák át a menetdíj bevétel realizálásának feladatát, valamint a költségtérítések elszámolását és kifizetését. A szövetségben a szolgáltatók a menetdíjat a szövetség megbízásából, annak nevében és javára szedik be, majd az általuk nyújtott szolgáltatások ellenértékeként részükre történő költségtérítés a szövetség és a szolgáltató közötti szolgáltatási szerződés alapján kerül kifizetésre. Ebben a szerződésben a szövetség, mint az ellátásért felelős tagok által erre közösen meghatalmazott személy jár el, ahol a meghatalmazás a közszolgáltatási szerződés megkötésére terjed ki. Ebben a konstrukcióban a szövetséget a szolgáltatók irányából az azt alkotó valamennyi ellátásért felelős közös meghatalmazottjának kell tekinteni, az utasok irányából a szövetség pedig a díjbeszedő közös meghatalmazottja. A bevételi kockázat, a megrendelt szolgáltatás mennyiségének és minőségének ellenőrzése egyaránt a szövetségé, amely a térség közlekedési szolgáltatásait egységesen jeleníti meg a piacon. A rendszer középpontja tehát minden értelemben a szövetségi társaság. Ebben a modellben érvényesülhet leginkább az az egységes pénzügyi, elszámolási és marketing szemlélet, amelyre a BKÜ közlekedésének fejlesztése során a versenyképesség megőrzésére szükség van, és amelyhez hasonló példát Németország kapcsán bemutattunk. Hátránya, hogy ilyen mélységű együttműködésre sem jogilag, sem elszámolás-technikailag nincs még példa hazánkban és a megoldás alkalmazhatóságához a szövetség leendő tagjai részéről ma még jelentős szemléletbeli fejlődés szükséges.

A fentiek alapján beszélhetünk ún. gyenge és erős közlekedési szövetségről. A gyenge modell esetében a szövetség önálló szereplőként nem jeleníti meg magát a kívülág felé, léte a közszolgáltatási szerződések realizálásával, elszámolási téren merül

ki. Az erős modell esetében a térségi szolgáltatók mintegy beolvadnak a szövetségbe, valamennyi külső és belső pénzügyi inputot és outputot a szövetség kezel le, a külvilág felé a különböző térségi közlekedési szolgáltatásokat egységesen jeleníti meg. Az erős modell nagyon jól strukturált, megfelelő apparátussal ellátott szervezetet igényel. Működőképességének fenntarthatósága az alkalmazott elszámolási modell gondos kiválasztásától és annak rendszeres időszakos felülvizsgálatától függ.

Feltételezzük, hogy bár Magyarországon a jelenlegi gyakorlat szerinti, nettó költség típusú szerződések maradnak túlnyomó többségben a közlekedési szövetségek működése esetén is, ezen túl azonban a balatoni helyzet a várhatóan sok szereplő miatt az egységes típusú megoldást igényli. A közlekedési szövetségben együttműködő szolgáltatók közlekedési szövetségi tarifarendszerből származó közös bevételeinek beszedését és elszámolását tehát a közlekedési szövetségi társaság végzi. A bevételek szolgáltatók közötti felosztása történhet

- az *utazási igénybevétel* arányában, ún. használatarányos modellel
- a *kínált teljesítmények* arányában, ún. kínálatarányos modellel
- illetve a *kettő kombinációjaként* előálló mutató alapján.

A közlekedési szövetségben együttműködő szolgáltatók közlekedési szövetségi tarifarendszerből származó közös bevételeinek – igénybevétel arányos – egymás közti elszámolása attól függ, milyen technikai színvonalon valósul meg a szövetségi tarifarendszer. Minél „intelligensebb” a jegyrendszer, annál több utazási statisztikai adat áll rendelkezésre, amely alapján történik a bevételek szolgáltatók közötti felosztása.

A *papír alapú, többszervényes jegyek és bérletek* esetében időszakonként szükséges keresztszervi és célforgalmi utasszámlálásokat végezni a kínált szolgáltatások valószínű igénybevételének meghatározásához, mivel ezen adatokat a jegyrendszer nem állítja elő.

Az *elektronikus jegyrendszer* – ideális esetben – valamennyi utazás kezdő és végpontját rögzíti, amely a szolgáltatások tényleges igénybe vételének számba vételét könnyíti meg. Ezzel a használat-arányos bevételfelosztás nagy pontossággal meghatározható.

A közlekedési szövetségben együttműködő szolgáltatók közlekedési szövetségi tarifarendszerből származó közös bevételeinek – kínálat arányos – egymás közti elszámolása attól függ, hogy a közlekedési szövetségi társaság egy-egy tagszolgáltató irányába milyen személyszállítási teljesítményekre kötött szerződést. Mivel az egyes felkínált teljesítmények költségszintje különböző és ugyancsak különböző a rendszer összkínálata szempontjából az egyes részhálózati elemek fontossága és várható piaci hatása, így már ez a módszer is többfajta súlyozással figyelembe vett paraméterek közös elemzésén kell alapuljon.

A két rendszer kombinációjaként előálló és viszonylagos bonyolultsága miatt korrektül csak az egységes modellben megvalósítható elszámolási metódus során a hálózatban szereplő szolgáltatásokat többféle paraméterrel jellemzik. A legfontosabb ezek közül a felkínált férőhely-kapacitás, a viszonylatonként teljesített üzemóra, az elszállított utasok száma időegység alatt, a viszonylaton mérhető átlagos utazási hossz, a férőhelykilométer, az utaskilométer, az előírt járműtípus, a hálózati elem fontossága, a szolgáltatási színvonal elvárt minősége és annak racionálisan teljesíthetősége a költségek oldaláról vizsgálva, a részhálózati marketingcélok, a szolgáltató átlagos, piaci költségszintje, hogy csak a legfontosabbakat említsük. Nyilvánvaló, hogy egy igazságos, ezért stabil rendszer csak úgy építhető fel, hogy a megfelelő minőségi és mennyiségi szintű szolgáltatás biztosításának érdekét központilag érvényesítő erős szövetség folyamatos visszacsatolással rendelkezik a változó, sőt a kínált szolgáltatás hatására is

folyamatosan megújuló piacról. Ezt a visszaható információt a rendszer egészének színvonalas működése érdekében a szövetségnek folyamatosan fel kell használni és a korrigált elszámolási modellt érvényre is kell juttatnia.

A mért, valós igénybevétel adatok és a kínálati adatok megfelelő súlyozásával áll össze az a mátrix, amelynek elemzésével a ténylegesen betöltött szerepének megfelelő arányú és igazságos mértékű költségtérítés osztható ki a szolgáltatók között. Természetesen a mátrix elemeinek súlyozása során alkalmazott szorzók kialakítása tárgyalások, alkuk és kompromisszumok sorát jelenti a szövetség tagjai között, az ebből fakadó konfliktuskezelés és semleges érdekérvényesítő felület nyújtása pedig a szövetség egyik legfontosabb, folyamatos feladata. Ez a fajta „kompromisszum-kényszer érvényesítő” kötelezettség a szövetségen belül mind a szolgáltatók (költség-oldali) mind a megrendelők (ellátásért felelősök finanszírozás-oldali) irányából fennáll és az egész szövetség sikeres működésének végső záloga. Európában számos turisztikai desztináció szolgáltatói dolgoznak így együtt évek óta.

5.8.2. Elektronikus jegyrendszerek közép és hosszú távú modelljei

Hosszabb távon indokolt a papír alapú zónás jegyek és jegytömbök helyett az elektronikus díjfizetés rendszerének kialakítása. A szövetség megalakításának és teljes kifejllettségű működésének azonban ez a fejlesztés egyáltalában nem feltétele.

Az informatikai alapú díjelszámolásra kétféle elvi megoldás kínálkozik. A feladat mindkét esetben az, hogy az utas által megfizetett ellenérték fejében megszerzett, időben és térben korlátos utazási jogosultságot az érintettek számára egyértelműen nyilvántartsuk és közzétegyük, valamint a befizetett ellenértéket az arra jogosultaknak a teljesített helyváltoztatás ellenében - mint a megkötött visszerthes szerződés másik pólusa - eljuttassuk. Az utas oldaláról vizsgálva ez a feladat a helyváltoztatási jog meglétének igazolását jelenti. Erre a célra a hagyományos, papír alapú jegy az idehaza eddig megszokott szolgáltatói struktúrában alkalmas ugyan, azonban további információk rögzítése már nehezen képzelhető el így.

A korszerű információ-technológiát alkalmazva az egyik megoldás esetében az információkat, közte természetesen az alapjogosultságot is, az utas fizikai hordozón magával viszi és ebből a hordozóból a szükséges információ adott helyen kiolvasható, így a rendszerelemek folyamatos kapcsolatára nincs szükség: az információ fizikailag az utassal együtt utazik.

A másik megoldás esetében az utas és az információ fizikailag elválík, ebben az esetben valamennyi információcserélő rendszerelemnek folyamatos kapcsolatban kell lennie: Az információk egy központi adatbázisból on-line elérhetőek. Ez utóbbi megoldás a rugalmasabb és a korszerűbb, mert itt végső soron semmilyen külön fizikai hordozóra (jegyre, bérletre, chipkártyára) nincs szükség, csupán az utasra. Technikailag bonyolultabb, mert a folyamatos kapcsolattartást az adatbázissal minden ponton biztosítani kell.

A papíralapú jegyek majdani lecserélésének elsőszámú lehetősége a chipkártya alapú elektronikus jegyrendszer bevezetése. Az utas felszállásakor a járművezető, illetve a kezelőszemélyzet egy kártyaleolvasó készülékkel ellenőrzi a kártya érvényességét, azaz leolvassa az elektronikusan ráírt utazási jogosultságot. A jogosultság megléte estén engedélyező jelzést ad a személyzetnek és ezzel áttételesen az utasnak is az útja folytatására, ellenkező esetben az utas az útját nem kezdheti meg, illetve nem folytathatja. A kártyaleolvasó a jogosultság felhasználását is képes rögzíteni a kártyán, így

ez a rendszer az összes fajta hagyományos menetjegy és bérlet helyettesítésére felhasználható. A kártyaolvasóknak nem kell on-line kapcsolatban lenni, azok csupán adatgyűjtők, az adatok későbbi időpontban off-line vagy on-line továbbíthatók és feldolgozhatók. Előnye, hogy nincs szükség folyamatos kapcsolatra, vagy a kártya kezelésekor felépítendő kapcsolatra, a rendszer a hagyományos jegyhez szokott utazóközönség számára épp úgy könnyen megszokható, mint a szolgáltatók munkatársai számára. Hátránya, hogy a chipkártyás menetjegy előállítása és terjesztése, valamint az információgyűjtés logisztikai feladatot jelent, ami igen költséges.

Egy még későbbi – vagy akár a chipkártyás megoldást átugró - fejlesztési fázisként az eddigi kártyás menetjegyet virtualizálni lehet, azaz a jogosultság és az információ nem fizikai hordozóra kerül, hanem hálózati megoldással egy központi adatbázisba. Ennek egyik technikai megoldása a mobiltelefon alapú díjfizetési és jogosultság-igazolási rendszer bevezetése lehet a chipkártyás rendszer mellett, annak kiegészítőjeként. E fejlesztési lépés előnye, hogy nincs fizikai adathordozó, amit mozgatni kell, nincs logisztikai feladat, nincs előállítási költség sem, hiszen ma a felnőtt európai lakosság gyakorlatilag 100%-a rendelkezik mobiltelefonnal és a mobil hálózat vezeték nélkül bárhol elérhető. Bármilyen tranzakció és utas-aktivitás azonnal az adatbázisba kerül, ez nemcsak valós idejű elszámolást és pénzáramlást, hanem dinamikus kedvezményrendszerek későbbi kifejlesztését is lehetővé teszi. Hátránya, hogy az információ cserélő pontokat (virtuális jegyváltás, belépés-ellenőrzés, utazási jogosultság ellenőrzés) el kell látni a mobilhálózat felé folyamatos kapcsolatot biztosító eszközökkel, amelyek ma még elég drágák. Az utas azonosítása az egyébként is nála lévő mobiltelefonjának segítségével, az arra adatvédelmi szempontok figyelembevételével elküldött kód segítségével történik. Az ellenőrzési pontokon a központi adatbázisban az így kijelölt utasrekord kerül olvasásra és írásra. Előnye az azonnali és pontos adatcsere, hátránya, hogy az utas és a szolgáltató személyes interaktivitását igényli.

A ma ismert végső fejlesztési fázisban az interaktivitást is meg lehet szüntetni. Az utas díjfizetés ellenében megszerzett jogosultságait az adatbázis valamilyen személyes, például biometrikus azonosítóhoz köti és a tranzakciós pontokon az utas így közvetlenül a rendszerrel, adott esetben észrevétlenül kommunikál. A megvalósítás konkrét technikai megoldására ma még nem lehet egyértelmű javaslatot tenni, az ujjlenyomat-azonosítástól kezdve az arcfelismerésen át a közeltéri bluetooth technikáig számos futurisztikus megoldás felsorolható. A rendszer előnye a teljes automatizáltság, valamint az utas nagyfokú kényelme és szabadsága, hátránya az igen költséges technikai eszköztár és a ma még tisztázatlan személyiségi jogi környezet.

A költségek és a hatékony elszámolási rendszer működtetése szempontjából közép, de akár rövidtávon a papírbérlet helyett vagy mellett a mobilkommunikáción alapuló fejlődési szint mielőbbi elérése reális cél lehet. A mobiltelefon alapú fizetési rendszerek működésére van már igazolt gazdasági modell hazánkban, az adott viszonylatú (meghatározott zónákon keresztül) utazásra a virtuális jegy akár az interneten is megvásárolható. Az adatbázis igazoló viszontválasza az utas mobiltelefonjára letölthető. Adatbányászati és jogi kérdés csupán, hogy a cellainformáció alapján lokalizálható utast a lehető legkevesebbszer kelljen a jogosultság igazolásával zaklatni. Ilyen esetben is elegendő az igazoló kódjával az adatbázist on-line elérni és az információkat kicserélni. A szövetség szolgáltatóinak személyzetét és/vagy járműveit el kell látni speciális mobiltelefonokkal, melyeken erre a célra telepített célszoftver fut. Ezzel a megoldással menetjegy nélkül sikerült teljesíteni a menetdíj-bevétel és szolgáltatási teljesítmény-ellenőrzés on-line meglétének kritériumát.

A rendszer kifejlesztése érdekében mielőbb fel kell venni a kapcsolatot a hazai mobilszolgáltatókkal és a menetjegyet virtualizáló rendszert meg kell tervezni. Mivel

ilyen rendszer még nem működik, a projekt e fázisának megvalósítása számos pozitív szinergiával rendelkezik. A később ismertetendő információ-technológiai infrastruktúrának azonban a menetdíj elszámoláson kívül a szövetség egyéb informatikai feladatait is el kell látnia.

A szolgáltatói költségterítés fentebb bemutatott kombinált módszerét ezzel a korszerű IT infrastruktúrával könnyen és hatékonyan meg lehet valósítani. Mivel a bevételek és az igénybe vett teljesítmények jelentős része térben és időben szinte azonnal rendelkezésre áll, ezért az informatikai rendszer beüzemelése után a kombinált módszernél alkalmazott elszámolási mátrix súlyparamétereit iterációs módszerrel viszonylag könnyen meg lehet határozni. A rendszer próbaüzemét követően, az első év elteltével ki lehet értékelni a rendelkezésre álló forgalmi adatokat. Ezek birtokában a szövetség indulásakor rögzített, egyszerűsített elszámolási algoritmus már finomítható.

A kezdetekhez költségoldalon a közlekedési szolgáltatók fajtájától függő költségmutatókat és a rendelkezésre bocsátott férőhely-kilométert, teljesítmény oldalon a szolgáltatónál leutazott utaskilométert lehet figyelembe venni. Az egyszerű bevétel-felosztásnál ezen adatok alapján kerülnek kifizetésre a szövetség résztvevői, illetve a tényleges költségszintre ezen különbségképzés alapján fizetnek hozzá az adott arányban az ellátásért felelősök, természetesen a szövetségen, mint két irányból felhatalmazott lebonyolítón keresztül. A megfelelő informatikai háttér birtokában a rendszer önfejlődésre és önszabályozásra képes a szövetség belső érdekérvényesítő tulajdonságainak köszönhetően. Az IT rendszer következetes alkalmazása minőségi előrelépés a ma általánosan alkalmazott elvi modellekhez képest és újszerűségével képes arra, hogy a Balaton térsége ezzel tartós versenyelőnyre tegyen szert.

Mint írtuk, a szövetség központi szerepet tölt be a térség közlekedésében, szinte minden értelemben. Ennek tükrében a szövetség számára fejlesztendő IT-rendszernek a menetdíj-alrendszer kezelésén és az elszámolások döntés-analízisén kívül pénzügyi irányítási, belső információhálózati, döntés-előkészítési és komplex utastájékoztatási részfeladatokat is el kell látnia. A szövetség belső, vállalatirányítási és döntéstámogatási rendszerével itt külön nem kívánunk foglalkozni, csupán annyit jegyzünk meg, hogy a rendszert úgy kell kialakítani, hogy szabványos felületeivel a már meglévő ilyen alrendszereket magába tudja fogadni. Az utastájékoztatást a legszélesebben értelmezve a szövetség marketing tevékenységéhez jutunk, amely a verseny- és piacképesség szempontjából döntő jelentőségű. Itt a rendszerintegrációnak olyan mélységűnek kell lennie, hogy egyen-keresztmetszetet tudjon minőségi oldalon biztosítani az on-line menetdíj rendszer kényelméhez hasonlóan minden téren. A mobilkommunikációs alapra helyezett virtuális menetjegyekhez ugyanilyen alapú menetrendi és egyéb, a járatokkal kapcsolatos információnyújtásnak kell társulnia. A potenciális utashoz a legközelebb kell vinni a helyváltoztatáshoz kapcsolódó információkat, így a mobiltelefonjára hívható hely- és időadatokig bezárólag a számára elérhető közlekedési kínálatot fel kell tárni. A hálózat utasokkal érintkező részein szintén elérhetővé kell tenni mindezt, hiszen ha valaki nem „on-line”, akkor se rekesztődjön ki a számára hasznos információkból.

A szövetség létrehozására és működtetésére a 2007-13 közti időszakra az előzetes tanulmányban egy becsült keretösszeg került megjelölésre. Az európai uniós fejlesztési források terhére a szövetség infrastruktúrájának kialakítása finanszírozható, magának a szövetség működésének önfenntartónak kell lennie abban az értelemben, hogy a működési költségeit az egész régiós közlekedési hálózat működési költségei között biztosítani kell. A támogatható fejlesztések közé tartozik az elszámolást és a fentebb ismertetett egyéb feladatokat végző hardver és szoftver elemek beszerzése, amelyek az alábbi fő költségelemekből állnak:

- központi számítástechnikai rendszer (szerverek, kliensgépek, mobil gépek, hálózati eszközök és a hozzá tartozó szoftverek)
- mobilkommunikáción alapuló interfészek és átviteltechnikai eszközök
- mobilkommunikációs hálózati integrációt lehetővé tevő mobilszolgáltatói rendszer- és ügyfélszoftverek
- utastájékoztatási rendszerek különböző szintjeit kiszolgáló hálózati struktúra a végberendezések kivételével
- járműveken és személyzetnél elhelyezett mobil hardver eszközök a rajtuk futó célszoftverekkel.

Ugyancsak biztosítandó a szövetség működéséhez szükséges egyéb infrastrukturális feltétel, úgymint ingatlan, a tevékenységet lehetővé tevő, nem IT felszerelések, berendezések, szociális és egyéb kiegészítő eszközök.

A fenti lista alapján az előzetes becslésben szereplő egymilliárd forintos forrásigény nem nevezhető eltúlzottnak.

A szövetség szervezeti felépítésére az előző fejezetekben mutattunk be javaslatot, a szervezet operatív szintjén azonban a megfelelő szakképzettséggel rendelkező humán erőforrás biztosítása legalább annyira fontos, mint a jól megválasztott felső menedzsment. A már ismertetett, szerteágazó feladatok tükrében a jogi, gazdasági és műszaki területről az integrált látásmóddal rendelkező, innovatív gondolkodású szakemberek biztosítása nem könnyű feladat, erre kellő időben figyelmet kell fordítani. A kiválasztott szakembereket már a szövetség megalakulásának folyamatába be kell vonni, hiszen ez a hazánkban újszerű szervezeti és működési forma csak számos részterület ismeretének összegzésével fejleszthető ki hatékonyan a rendelkezésre álló viszonylag rövid idő alatt.

Összefoglalva elmondható, hogy a fentebb ismertetett javaslat messze túlmutat a jelenlegi hazai szabályozás horizontján és egy, az adott fejlettségi szintet nem utoléró, hanem meghaladó rendszer bevezetése mellett teszi le a voksot.

6. Vízi és légi közlekedés

6.1. Vízi közlekedés

A menetrendi hajóközlekedést a Balatoni Hajózási Zrt. (BHRT) látja el, magánvállalkozások a különjáratú- és sétahajózásban vesznek részt. Néhány kivételtől eltekintve a kikötők a BHRT kezelésében vannak.

A BHRT a MAHART balatoni leányvállalata volt, hajóival, telephelyeivel és eszközeivel együtt azonban 50%-ban önkormányzati tulajdonba került. Ezzel remélték a csökkenő vendégforgalom okozta visszaesést megállítani, illetve magát a céget megmenteni. Egyelőre ezt a törekvést nem koronázza siker, a menetrendi hajózásban az utasforgalom csökken, a tevékenység veszteséges, csak a különjáratú hajózásból és a kompok által termelt nyereségből finanszírozható.

A Balatonon tilos a motorcsónakok használata, bár többen folyamatosan lobbiznak a motorcsónakok ismételt engedélyezéséért, helyesnek tartjuk a Balatont elsősorban a vitorlázók számára kijelölt helyként fejleszteni. Számtalan kikötő épült és korszerűsödött az elmúlt években, ezen a téren a kereslet mégis meghaladja a kínálatot.

A balatoni személyhajózás forgalmának a csökkenése több okra vezethető vissza. Egyrészt az új, vagy felújított hajók sem képesek konstrukciós okok, illetve a csekély vízmélység miatt gyorsabban haladni, a legtöbb vonaljáraton a menetidő túl hosszú. A jellemző tendencia a nyaralások rövidülése, mely nem teszi lehetővé a sok időt igénylő programokat. A vendégek a kevesebb idejükből értelemszerűen kevesebbet szánnak az utazásra. Ha hajózni támad kedvük, egyre inkább a rövid időtartamú sétahajókat választják, a hosszabb járatokon való több órás utazást nem vállalják. Bizonyos vonaljáratokon alig van utas, ami egy idő után szintén visszatartó erő. Így a bevételek lassan eltolódnak a séta- és rendezvényhajózás irányába, holott ez utóbbi szegmensben több magánvállalkozás is erőteljesen jelen van. Az utazási kedvezmények megvonása is sokat rontott a helyzeten.

Ahhoz, hogy a menetrendi személyhajózásban legalább megállítható legyen a hanyatlás, szükség lenne gyorsjáratú hajókra, olyanokra, melyek nem keltenek nagy hullámverést, mégis jóval hamarabb átérnek a túlsópartra. Jelenleg ez a nyugati medencében jellemzően 30-45 perc, a szélesebb keleti medencében egy óra. Voltak kísérletek szárnyashajó alkalmazására, de ezt a potenciális veszélyek miatt elvetették. Létező megoldás, pl. a Velence számára tervezett új vaporetto. A 30 méter hosszú, 150 fő szállítására alkalmas hajó kis merülésű, kétszer olyan sebességgel haladhat, mint a hagyományos testű hajók, mégis alig kelt hullámokat.

A BHRT hajóinak többségével kapcsolatban sok kifogás nem merülhet fel, de tény, hogy a régebbi vízipusok csekély komfortjuk és nagy belső zajuk miatt hamarosan korszerűbb hajótípusokkal kell felváltani. A „Beloianisz”-t még ha így többbe kerül is (A Kulturális Örökségvédelmi Hivatal 2006 március 14-i keltezésű „Határozat”-ban a hajót védetté nyilvánította, így a felújítás nem történhet akárhogy), kuriózumként, működő rendezvény- és múzeumhajóvá lenne célszerű kialakítani, a parton kiállítani nem sok értelme van.

A BHRT a motorkorszerűsítési program mellett 1 db új „Füred” típusú katamarán, 3 db „Schwyz” típusú hajó beszerzését tervezi 2007-2014 között, saját építés keretében, illetve egy gyorsjáratú hajót vásárlás formájában. Véleményünk szerint az erőforrásokat a gyorsjáratú hajók beszerzésére kell átcsoportosítani, melyekkel a

menetidők a vonaljáratokon akár harmadával is csökkenhetnek. Ezen nagyobb, 200-250 személyes hajók (mint az előbb említett Schwyz) viszont nem alkalmasak rövid idő alatt hosszabb távok megtételére. Gyorsjáratú hajó alkalmazásával, a kihasználtság is javul, mivel egy nap több fordulót tud megtenni. További cél, hogy a hajójavító bázist (és a vízügy telephelyét is) Balatonkilitire helyezték át, amelyhez a Sió csatorna felső szakaszának az év legnagyobb részében hajózhatónak kell lennie.

A kompforgalom csökkenése is az általános tendenciákból következik. A rövidülő tartózkodási idő ugyanis kisebb mobilitást eredményez. A tendencia megfordítása az egész térség alapvető érdeke. Nyilvánvaló, hogy a hajóstársaság önmagában ezt a problémát nem tudja kezelni.

A második kompjárat beindítása évekkel ezelőtt nem járt sikerrel, 2006-ban azonban újult erővel került elő. Azt a BHRT is felismerte, hogy a jelenlegi kompok sebessége legfeljebb a Tihanyi-szorosban tesz lehetővé az utasok számára az elfogadható menetidőt. A tervek szerint Fonyód-Badacsony között 2009-re egy új kompjáratot állítanak forgalomba, az ehhez szüksége komp építése vagy beszerzése, valamint az üzembe helyezés költségei eléri a 850 millió Ft-ot. A nagyobb sebességű komppal a menetidő 20 percre csökkenne a két kikötő között, amely alapfeltétele annak, hogy az autósok egyáltalán igénybe vegyék. A badacsonyi rév kialakítására több változatot is megvizsgáltak, megítélésünk szerint azonban egyelőre nincs közöttük olyan megoldás, amely a komp által odavonzott, a térség szempontjából nemkívánatos tranzitforgalom kezelésére alkalmas lenne. Ahol ki lehet kötni, nincs sekély víz vagy védett nádas, ott a parton sincs elég hely. Ez a probléma még megoldásra vár.

Mind a menetrend szerinti személyhajózást, mind a kompforgalmat be kell vonni a tervezett Közlekedési Szövetség keretébe mind a menetrendek kialakításánál, mind pedig a tarifarendszer tekintetében. Jelenleg egyetlen közös ajánlat létezik, a Balaton Mix, amelynek lassan növekszik az ismertsége, és így a forgalma is, de a Déli Vasút egykori ajánlatait meg sem közelíti. *(lásd a plakátot a 10. oldalon)*

A BHRT önkormányzati tulajdonba kerülése olyan példa, melyet más közlekedési ágazatok, elsősorban a vasút esetében is meg lehetne valósítani. Mindazonáltal az önkormányzatok befolyásoló tevékenységüket elsősorban a közlekedési szövetségen keresztül tudják kifejezni, a tulajdonosi szerepben a többi közlekedési ágazat esetében külföldi vagy hazai szakmai befektető bevonása is jó megoldást nyújthat. A BHRT annak a tanulsága, hogy az egyes közlekedési ágazatok az állami „dinoszaurusz” vállalatokból kiszakítottan, regionalizált irányítással a közösségi tulajdon fenntartása mellett is sikeresek lehetnek.

A Sió-csatorna hajózhatósága is fontos gazdasági kérdés. Az öt évig tartó alacsony vízállás miatt a siófoki zsilip zárva volt, a hajókat csak speciális tréleren lehetett a Balatonra juttatni, a nagyobbakat pedig sehogy. A magas vízállás ezt a kérdést ugyan megoldotta, ám a problémát hosszabb távon feltétlenül kezelni kell. A jelenlegi duzzasztó helyett egy hajózsilipes műtárgy építését javasoljuk, amely egész évben lehetővé tenné a hajóforgalmat és a vízi turizmust (pl. a szintén a Balatontól távol tartandó jetski) a Sió-csatorna felső szakaszán, Siójuttól a Siófoki kikötő zsilipjéig, illetve a csatorna mellett található, jelenleg jórészt elhanyagolt területeken. Megszűnne az a „vizuális környezetszennyezés” is, melyet Siófok városának közepén lehet tapasztalni, a csatornában ugyanis csak vízleeresztés idején van víz. A téli időszakra, a siófoki kikötőben már bevált keringetőrendszer alkalmazásával a csatorna felső szakaszát fagymentessé lehet tenni, így semmi akadálya nem lenne, hogy mind a Vízügyi igazgatóság, mind a BHRT hajójavító telephelye kiköltözzön a Balaton egyik legértékesebb területéről és áttegye működését Kilitibe.

6.2. Légi közlekedés

Sármellék

Dinamikusan fejlődő repülőtér, melynek autóbuszos (lásd 8.1.3.) és kötöttpályás (lásd 7.1.2.6.) kiszolgálási lehetőségeivel is foglalkozik tanulmányunk.

Szentkirályszabadja

A repülőtér forgalmának tömegközlekedéssel történő kiszolgálására van lehetőség, elsősorban autóbusszal, de a Veszprém-Balatonalmádi vasútvonal újraélesztése esetén a kötöttpályás kapcsolat is megadható, hiszen a vasút a repülőtér közelében lenne található. Amennyiben erre igény merülne fel, nyilván nem az eredeti nyomvonalon lesz majd érdemes vezetni a vasútvonalat. Egyelőre a repülőtér még nem kapta meg közforgalmú státuszát.

Siófok-Kiliti

A csak füves kifutóval rendelkező repülőtér jelenleg nem üzemel, Siófok városa szeretné megszerezni az üzemeltetést a Budapest Airport-tól. Maga a repülőtér könnyen megközelíthető közúton, így ha igény merülne fel, autóbuszos kiszolgálása azonnal megoldható.

Összegzésképpen kimondhatjuk, hogy a Balaton környéki repülőtéri forgalom még sokáig nem fogja elérni azt a szintet, hogy a gazdaságossági vagy számításainkat befolyásolja, szolgáltatásbővítésként azonban a közlekedési szövetségi rendszer kezelni tudja a felmerülő igényeket. Félő azonban, hogy a gombamód szaporodó repülőterek (A Balatonhoz közel eső Börgönd szintén komoly fejlesztések előtt áll) ennyire közel egymáshoz nem tudnak majd megélni, kérdéses, melyikük tudja elérni pl. azt az utasforgalmat, amely rendszeres tömegközlekedési járatok indítását tenné szükségessé.

7. A vasúti infrastruktúra fejlesztése és költségei

7.1. Menetrendi- és pályafejlesztések

A vasúti infrastruktúra fejlesztését teljes összhangban kell kezelni az infrastruktúrán megvalósítandó menetrendi kínálattal. Ezzel ugyanis a fejlesztéseket, a második vágányok építését optimalizálhatjuk, költségmegtakarítást érve el. Így az egyes fejlesztési javaslatokat a tervezett menetrend alapján készítettük el. A fejlesztési javaslatok tárgyalását így minden esetben a menetrendi struktúra ismertetésével kezdjük.

A Balaton környéki vasútvonalak lehetséges kiszolgálását több változatban is megvizsgáltuk. Mindegyik menetrendi javaslat figyelembe veszi a távolsági, illetve a tehervonati közlekedés igényeit. Az első változat a jelenlegi infrastruktúrát (egyvágányú pálya, állomási vágányok) és 80 km/óra maximális sebességet feltételez, az esetleges eltéréseket külön jelezzük. A többi változatnál külön megvizsgáltuk a megoldás fejlesztési igényeit mind pálya mind jármű oldalról.

A menetrendi javaslatokhoz általánosságban hozzá kell tenni, hogy különösen főidényben csak a távolsági személyszállító vonatokkal egy rendszerben képzelhető el a vasútvonalak kiszolgálása. A távolsági forgalmat adott esetben más operátor (pl. MÁV ZRt.) is elláthatja, de csakis a közlekedési szövetség tagjaként.

Mindegyik menetrendi struktúra tervezésekor a következő alappontokból indultunk ki:

- Helyi forgalomban legalább órás gyakoriság (kompromisszumként csupán a csatlakozó vonalakon képzelhető el kétórás vonatkövetés)
- Távolsági forgalomban kétórás vonatgyakoriság, illetve az integrált ütemes menetrend illeszkedik a MÁV hosszú távú ITF stratégiájához.
- A 29 és 30 számú vasútvonalak minden állomásáról és megállóhelyéről közvetlen budapesti kapcsolat főidényben.
- Az alapütemen felül a főidényi mentesítő és a nemzetközi vonatok számára menetvonal.

A Balaton-part vasúti kiszolgálását két koncepció alapján vizsgáltuk meg. Az egyik esetben a távolsági forgalomban marad a jelenlegi menetrendi struktúra, ezt egészítik ki a Balaton partján a helyi személyvonatok. Ebben az esetben idegen operátorok bonyolítják a Balaton teljes távolsági forgalmát, csúcsidényben besegítve a helyi forgalomba is. E rendszer megtartása esetén ugyan a Balaton partján is bevezethető az ütemes menetrend, de a ma is meglévő problémákra (pl. hosszú, 2-3 kilométerenként megálló vonatok, lassú vonategyesítések Balatonszentgyörgyön, Budapesttől távol eső területek lassú elérése a sok megállás miatt) nem kínál megoldást.

Teljesen más szemléletet képvisel az alternatív megoldásként javasolt osztódó-zónázó rendszer. Ebben az esetben a Balaton távolsági forgalmát is az újonnan alapítandó vasúttársaság végzi, idegen operátorok súlya a forgalomból kisebb, továbbá a Társaság más területeken is szolgáltat. Az osztódó-zónázó rendszer legnagyobb előnye, hogy – ugyanakkora összférfőhely-kínálat mellett – megszűnnek a hosszú, nehéz, mindenütt megálló vonatok, és az eljutási idő is csökken.

Az alap (jelenlegi infrastruktúrát kihasználó menetrend) után megvizsgáltuk a továbblépési lehetőségeket és az azokhoz szükséges infrastruktúra-fejlesztéseket. A

javasolt fejlesztéseket modulokba rendeztük, amelyek külön-külön is végrehajthatóak. Egy-egy komplett modul megvalósításával a közlekedési rendszer egysége nem változik, ami megkönnyíti az egyes fejlesztések végrehajtásakor hozandó döntéseket.

7.1.1. A jelenlegi pályahálózaton megvalósítható fejlesztések.

7.1.1.1. Klasszikus menetrendi struktúra.

Ez a menetrendi struktúra hasonlít a legjobban a ma is érvényben lévő menetrendhez. Attól többletet csak az ütemes budapesti kapcsolatban, illetve az ütemes regionális vonatokban jelent. A menetrendben a következő három vonattípus közlekedik:

- 1) IC vonatok (nem azonosak a jelenlegi IC vonattípussal)
- 2) Gyorsvonatok (főidényi, mentesítő jelleggel)
- 3) Regionális vonatok

Az egyes vonattípusok tulajdonságait az alábbi táblázatban foglaltuk össze.

Típus	Útvonal	Jellemzők	Jellemző követés
IC	Budapest– Balatonfüred– (Tapolca)	Balatonakarattya– Balatonalmádi– Balatonfüred, utána mindenhol	2 óra
IC	Budapest–Siófok– Keszthely	Jelenlegi gyorsvonati megállások	2 óra
IC	Budapest–Siófok– Nagykanizsa	jelenlegi gyorsvonati megállások	2 óra
Gyors	Balatonfüred–Budapest	Balatonfüred–Csajág mindenhol, Székesfehérvár	2 óra (nem ütemes)
Gyors	Siófok–Budapest	Siófok–Lepsény mindenütt, Székesfehérvár	2 óra (nem ütemes)
Regionális	Tapolca–Keszthely– Lepsény	mindenütt	1 óra
Regionális	Csajág–Balatonfüred– Tapolca	mindenütt	1 óra

Az első táblázatban megadott vonattípusokkal a jelenlegi infrastruktúrán a következő közlekedés valósítható meg:

- Déli parton kétórás IC ütem, pókkal Siófokon, az északi parton kétórás IC ütem, pókkal Balatonfüreden. Az IC járatok a főidényi Balaton menti forgalom egy részét át tudják venni, főképpen a hosszabb távú utazásoknál (pl. Balatonfenyves–Siófok). A nyári főidényben a déli parton részben az IC vonatok menetvonalán kétóránként sűrítő járatok közlekednek Keszthelyig, ezek a járatok alkotják a Balaton ma is meglévő és megtartandó közvetlen kelet-magyarországi kapcsolatait, illetve a nem IC megállóhelyek közvetlen budapesti kapcsolatát. Főidényen kívül a nem IC megállóhelyekről a Főváros csak átszállással (Balatonfüred, Csajág, Siófok, Lepsény) érhető el.

- Az északi parton IC vonatok Budapesttól Balatonfüredig, kétóránként, ezt kiegészítve főidényben gyorsvonatok Balatonfüred és Budapest között kétóránként, Balatonfüred és Csajág között mindenütt megállva.

A távolsági vonatokhoz illeszkedően, de önálló rendszert alkotva regionális vonatok közlekednek a Balaton körül a következő viszonylatokban:

Szám	Viszonylat	Járműigény	Megjegyzés
B1	Tapolca–Keszthely–Siófok–Lepsény	14	A 3 viszonylat egyben B2 Lepsény–Csajág között üzemi okokból, lepsényi fenntartási központ esetén
B2	Lepsény–Csajág–Balatonfüred–Tapolca		

Az alaprendszert opcionálisan a következő viszonylatok egészíthetik ki, kétórás ütemben:

Szám	Viszonylat	Járműigény	Megjegyzés
B12	Tapolca–Keszthely–Marcali	2	Csatolás Balatonszentgyörgyön 1/B11-el
B3	Kaposvár–Fonyód	2	
B4	Siófok–Tab	1	kétórás ütem, csatlakozik az egész éves pókhoz Siófokon

A hálózat a jelenlegi infrastruktúrán, 80 km/h pályasebesség mellett megvalósítható. Balatonszentgyörgy–Fonyód között szükséges a 100 km/h pályasebesség biztosítása az IC vonatok közlekedéséhez. Félórás követéssel személyvonati közlekedés a jelenlegi infrastruktúrán nem megvalósítható.

A) Opcionális lehetőségek

1. Kétórás ütemes közlekedés Kaposvár–Fonyód között. Lehetséges Kaposvár–Siófok közvetlen járat indítása is összevonva a déli parti regionális vonallal, ezzel esetleg egy további szerelvény kinyerhető. A járáshoz két többlet szerelvényre van szükség. Fonyódon mindkét irányba csatlakozás van: IC Budapest felől/felé, regionális Siófok felől/felé.
2. Kétórás ütemes közlekedés Siófok és Tab között egy szerelvénnel. Feltétele a 40 km/h sebesség megléte az egész vonalon, továbbá egy tetszőleges állomásköz 50 km/h sebességre kiépítése. Siófokon minden irányból/irányba, minden vontattípusra csatlakozás biztosított. Vasúton csupán kétórás követés valósítható meg, ezért megfontolandó a viszonylat autóbuszos kiszolgálása.
3. Egy vonattal Balatonszentgyörgy–Marcali között, átszállással Keszthely felé, Budapest felé IC csatlakozás. Amennyiben megoldható a gyors vonategyesítés Balatonszentgyörgyön (elsősorban szabályozási kérdés), akkor közvetlen

Tapolca–Marcali kétórás ütem. Megfontolandó a viszonylat autóbuszos kiszolgálása, különösen akkor, ha csak a Marcali–Balatonszentgyörgy közötti közlekedés volna megvalósítható

4. Félórás személyvonati közlekedés, ehhez részleges kétvágányúsításra van szükség.

B) Nyári forgalom fenntartása, a Balaton Budapesten túli kapcsolatai

A megnövekedett nyári forgalom lebonyolítása többlet eszközök nélkül lehetetlen, ezt a jelenlegi rendszerben is más térségekből ideiglenesen átállomásított kocsikkal végzi a MÁV Zrt. A nyári többlet forgalom lebonyolítására a következő lehetőségek adódnak:

1. Északi parton közvetlen Budapesti vonatok kétóránként Budapestre Tapolca–Balatonfüred között a személyvonatok menetvonalán, Balatonfüredtől az IC menetvonalon. Az ellentétes órában Balatonfüred–Budapest vonat Balatonfüred–Csajág között a személy menetvonalán, így az északi parton regionális vonat csak kétóránként közlekedik, a másik órában a budapesti vonat adja a Balatonfüred–Tapolca mindenütt megálló járatot. A megoldás hátránya, hogy a menetrendet az ütemesség fenntartása érdekében a sok kocsi miatt lassabban gyorsuló budapesti vonathoz kell szabni, ez megnöveli a regionális vonatok menetidejét.

Minden időszakban a mindenütt megálló vonatok Regionális járatok. A távolsági forgalmat az ütemes Balatonfüred–Budapest IC vonatok meghosszabbításaként ütemen felüli zónázó vonatok látják el. A megoldás előnye, hogy nem érinti a regionális rendszert, az maradhat állandó a teljes menetrendi évben. Ezzel a megoldással a Balatonfüred–Tapolca vonalszakaszt gyakorlatilag HÉV üzeművé alakítjuk.

A fő-és a holtidény közötti átmeneti időszakban hétvégi mentesítő vonatok beállítása

C) Tehervonati menetvonalak

Még a nyári csúcsidei menetrendben az óránkénti IC vonatok mellett is korlátozottan van nappali tehervonati menetvonal Balatonszentgyörgy–Lepsény között, négy félreállással, a személyszállító vonatok minimális zavarásával, 80 km/óra sebességű tehervonat számára. Ha csak kétóránként közlekednek gyorsvonatok, két félreállással el lehet jutni Lepsényig. Ennek ellenére, csúcsidényben, az óránkénti távolsági IC vonatok közlekedése mellett a tranzit (Horvátország és Szlovénia irányú) tehervonatok közlekedése a jelenlegi infrastruktúra mellett csak nagy körültekintéssel javasolt, ám semmiképpen nem mellőzhető.

Különösen az északi parton kifejezetten előnyös lenne a teherforgalom egy részének vasútra terelése, a nagy közúti terhelés és az utak tönkretétele miatt. Erre a lehetőség adott, még a nyári csúcsidőben is, bőven van menetvonal tehervonat részére, így akár kerülő útvonalként is használható, igaz, diesel vontatással. Különösen fontos lenne az Uzsabánya felől érkező kőszállítás kizárólagosan vasútra terelése. Ugyan a tehervonatok többletterhelést okoznak, ám a közúti fuvarozás miatti súlyos környezeti károkkal összehasonlítva ez a terhelés elenyésző, ezért mindenképpen indokolt a teherforgalom vasútra terelése, akár adminisztratív eszközökkel is. Ilyenek lehetnek pl. az útdíj, a tengelyterhelés-korlátozás, melyeket az önkormányzatok a közútkezelőkkel egyetértésben vezethetnek be.

D) Járműigény

A menetrend járműigénye körülbelül 20 motorvonati egység, félórás követés esetén ennek a duplája. Ebben a rendszerben a Balaton környéki vasúttársaság csupán a helyi forgalmat látja el, a MÁV Zrt. a távolsági forgalomban továbbra is jelen van. Kérdés azonban, hogy a MÁV Zrt. járműállományának helyzete meddig engedi meg a Balaton kiszolgálását. Ezáltal felmerül a távolsági forgalom átvétele. Ezt vagy mozdonyvontatású járművekkel, vagy motorvonati egységekkel lehetséges. Motorvonati egységek használata esetében azonban célszerű a távolsági forgalomban azok előnyeit, – jobb gyorsulás, könnyebb vonategyesítés, adott esetben egyszerűbb fékpróba – jobban kihasználni, és egy teljesen új menetrendi struktúrát bevezetni. Ezt a 7.1.1.2 fejezetben elemezzük.

E) Nemzetközi vonatok

Nemzetközi személyszállító vonatok közlekedése a Balaton partján az idegenforgalom szempontjából csak abban az esetben indokolt, ha ezek a járatok számottevő utasmennyiséget hoznak az országhatáron túlról a Balaton partjára. Ilyen vonat a Bécs-Keszthely hétvégi gyorsvonatpár, illetve korlátozottan a Velencéből érkező Goldoni EC és Venezia EN a nyári időszakban. A Maestral és Kvarner nemzetközi gyorsvonatok szerepe a Budapest–Horvátország összeköttetés megteremtése, a Balaton partján belföldi IC-ként, illetve gyorsvonatként közlekednek. E vonatok (különösen a Maestral) rossz menetrendszerűsége csak zavarokat okoz a forgalom lebonyolításában, így amennyiben a menetrendszerűség nem javítható számottevően, e vonatok közlekedése a Balaton partján mellőzendő.

7.1.1.2. Zónázó-osztódó menetrendi struktúra

A jelenlegi menetrenden alapuló 7.1.1.1 szerinti menetrendi struktúra legnagyobb hátránya, hogy megmaradnak a mindenütt, illetve a sok helyen megálló 10-12 kocsis távolsági vonatok, mely egyrészt az energiafogyasztást, másrészt a menetidőt növeli. A vasúti közlekedés versenyképességének megőrzéséhez, távolsági forgalomban az utasvesztés megállításához, új utasok nyeléséhez teljesen új menetrendi struktúrára van szükség. Az itt bemutatott zónázó-osztódó menetrend motorvonati üzemre épít. A rendszer első változatban bevezethető a jelenlegi pályahálózaton, továbbfejlesztéséhez azonban egyes állomások (ahol a vonategyesítések történnek: Siófok, Balatonszentgyörgy, Lepsény/Csajág, Balatonfüred) kisebb átépítésére van szükség. Kétvágányúsításra – az északi parton egy állomásköz kivételével – ebben a rendszerben is csak a főidényi félóránkénti személyvonati közlekedés bevezetésekor van szükség.

Ez a rendszer a motorvonati egységek gyors egyesítésén alapul. Hasonló közlekedési rendszereket a világ számos országában – Németországban, Hollandiában, és Dániában – használnak, és itthon sem teljesen ismeretlen, ugyanis az 1990-es években Vác állomáson üzemszerűen egészítették ki a Szob felől Budapestre tartó személyvonatokat még egy egységgel, akkori menetrendben 4 perc várakozási idő alatt. A rendszer tehát a magyar szabályozási környezetben is megvalósítható, azonban meg kell jegyezni, hogy hatékonysága korszerűbb szabályozásokkal (pl. elektronikus fékpróba bevezetésével személyzet takarítható meg) javítható.

Az osztódó-zónázó rendszer legnagyobb előnye, hogy közvetlen, átszállás nélküli kapcsolatot biztosít minden balatoni megállóhelyre, a mindenütt megálló vonatok nélkül, ráadásul még eszköztakarékosan is. Ebben a menetrendben ugyanis a Budapest–Balaton távolsági forgalmat és a Balaton menti regionális forgalmat azonos járműparkkal

szolgáljuk ki. A megoldás előnye a kisebb Balaton parti megállóhelyek ütemes budapesti kapcsolata, továbbá a Fonyódon túli térségből a gyorsabb eljutás a fővárosba. A rendszer alapja a motorvonati kiszolgálás, további lényeges eleme a motorvonatok gyors csatlakozhatósága. Infrastrukturális oldalról lehetővé kell tenni Balatonszentgyörgy, Siófok, hosszú távon Balatonfüred állomásokon a foglalt vágányra járást, és a szerelvények gyors egyesítését.

A zónázó rendszer előnye, hogy a klasszikus menetrendi struktúra legnagyobb hátrányát, a mindenütt megálló 10-12 kocsis gyorsvonatokat feleslegessé teszi, továbbá 20-25 perccel gyorsabb eljutást tesz lehetővé a Balatonbogláron, illetve Révfülöpön túli nagyobb balatoni állomásokra. Ezen kívül a Keszthely–Tapolca szakasz kivételével minden balatoni állomás és megállóhely egész évben, ütemesen kétóránkénti közvetlen, átszállás nélküli fővárosi kapcsolattal fog rendelkezni.

E rendszerben a szolgáltatók súlya eltolódik a Balatoni Vasúttársaság javára. Míg a klasszikus struktúrában a téli menetrendben is szükség van a MÁV szolgáltatásaira, ebben a rendszerben csupán a nyári mentesítők, a nemzetközi vonatok, és esetleges erősítésekben van szerepe, cserébe a Balatoni Vasút szerelvényei látnak el más vonalakon feladatokat, bevételt hozva a társaságnak, és elősegítve a függetlenségét.

A) Az osztódó-zónázó rendszer megvalósítási lehetőségei a déli parton

A motorvonati kiszolgálás során kétóránként Budapestről elindul három egység, amelyből az utolsó leválik Siófokon. Az első kettő tovább közlekedik balatonlellel és balatonboglári megállással Fonyódig, a leakadt hátsó egység mindenütt megállva Fonyódon át Keszthelyig közlekedik. A megállás nélkül Fonyódig közlekedő egység Fonyódtól Balatonfenyves–Balatonmárfürdő–Balatonszentgyörgy (osztódás) Keszthely/Nagykanizsára közlekedik. Balatonboglár és Balatonlelle megállásokra az egyes vonatrészek azonos kihasználtsága miatt van szükség, ugyanis ebben a rendszerben ezek a vonatok alkotják a 30-as vonal távolsági vonatait, azaz Nagykanizsát és Keszthelyt is ki kell szolgálniuk, így viszont a Siófok után a gyors vonatrész kapacitása nagy, a leakadóé kisebb lesz.

A Siófok-Lepsény szakasz kiszolgálását Siófok-Budapest gyorsvonatok látják el, amelyek Siófok–Lepsény között mindenütt megállnak, így Siófokról összességében óránként biztosított az eljutás a Fővárosba.

A kétórás ütemen felül marad kétóránként (az üres órában) gyorsvonati menetvonal, amelyen főidényben mentesítő gyorsvonatok, továbbá az ország keleti feléből gyorsvonatok közlekedhetnek. A déli parton a zónázó menetrend járműigénye alapesetben 18-24 motorvonati egység, ez a későbbiekben a Budapest–Székesfehérvár felújításokkal csökkenthető.

A nyári, csúcsidei hétvégéken a budapesti elővárosi forgalomban felszabaduló további motorvonatokkal erősíthetők ezek a járatok, ekkor a Siófokig mindenütt megálló vonat két egységből áll, ezáltal a zsúfoltság elkerülhető.

A téli menetrendben a keszthelyi forgalom csökkenése miatt a Keszthelytől közlekedő gyorsított vonatrész elmarad, Keszthely közvetlen fővárosi kapcsolata továbbra is megmarad, a gyors eljutást pedig balatonszentgyörgyi átszállással biztosítjuk.

B) Az osztódó-zónázó rendszer megvalósítási lehetőségei az északi parton

Az északi partot is 3 szakaszra oszthatjuk, a vonatrészek egyesítése Csajágon (illetve a 29-es vonal későbbi fejlesztéseinek függvényében Balatonfűzfőn, illetve Lepsényben) történne. Az ugyancsak három egységből álló szerelvényből a Csajágon leakadó egy egység Balatonfüredig közlekedik, mindenütt megállva, a zónázó vonatrész pedig megállás nélkül. Balatonfüreden tovább osztjuk a szerelvényt, mindkét vonatrész Tapolcáig közlekedik, az első Révfülöpig megállás nélkül.

Opcionálisan lehetőség van az egyik egység Keszthelyig közlekedésére, ezáltal közvetlen budapesti eljutást teremtve minden balatoni állomásról és megállóhelyről.

Az osztódó-zónázó menetrendet egészítik ki személyvonatok, így a Balaton parton ütemes, óránkénti személyvonati közlekedés valósul meg, kétóránként közvetlen fővárosi eljutással.

C) Nemzetközi és nyári mentesítő vonatok

Az osztódó-zónázó menetrendben is rendelkezésre állnak a nyári átlós gyorsvonatok, illetve a nemzetközi vonatok részére menetvonalak, ütemen felül, óránként. A főidényben így a Nyíregyháza–Debrecen–Balaton, Szeged–Balaton, Miskolc–Balaton járatok illetve a most közlekedő három pár nemzetközi gyorsvonat közlekedésére lehetőség van. Meg kell jegyezni azonban, hogy a Budapest–Zágráb–Split között közlekedő Maestral nemzetközi gyorsvonat közlekedése a rossz menetrendszerűség miatt a Balaton partján nem javasolt.

(a menetrend-tervezetek és menetvonal-diagramok megtalálhatóak a DVD mellékelt Tervezett vasút/Menetrendek mappájában)

7.1.2 Pályahálózat fejlesztései

7.1.2.1. A Balaton körüljárhatósága

A) Siófok-Balatonalmádi(-Balatonfüred) vonatok

Siófok város vonzáskörzete kiterjed a Balaton keleti partjára is, ám a tömegközlekedési kapcsolat néhány ritka buszjáraton kívül nem létezik. A jelenlegi infrastrukturális és forgalmi kötöttségek mellett a Siófok–Balatonfüred menetidő 1 óra 30 percre adódik, ennél sokkal kedvezőbb eljutás biztosítható gyorsjáratú hajóval. A viszonylat vasúton értelmesebben csak akkor valósítható meg, ha a siófoki és a balatonfüredi pók egymástól fél órával el van tolva, továbbá ha a menetidő 1 óra 15 perc körüli. Így a jelenlegi infrastruktúrán, és a 7.1.1 pont szerinti klasszikus menetrendi struktúra esetén ilyen viszonylat közlekedése nem javasolt. Üzemi, és hosszú távú fejlesztések megvalósíthatósága miatt a Lepsény–Csajág vasútvonal üzemben tartása indokolt, különösen akkor, ha a hálózat egyik járműfenntartási központja Lepsényben helyezkedik el.

Az osztódó-zónázó menetrendben a Siófok–Balatonfüred vonatok kétóránkénti közlekedése megoldható.

Alternatív megoldásként szóba jöhet egy közvetlen Balatonaliga-Balatonakarattya átkötés megépítése. A terület nagyrészt sík, a nyomvonalon gyakorlatilag csak szántóföldek találhatók, semmilyen technikai akadály nincs. Bár ez a megoldás a

szükséges földvásárlások miatt mindenképpen drágább, mint a 27-es vonal felhasználása az összeköttetésre, ám annál jóval rövidebb, ezáltal versenyképes menetidő adódik. Amennyiben a Hajmáskér-Balatonfűzfő átkötés megépül, ennek a megoldásnak a létjogosultsága megerősödik.

B) Fonyód-Keszthely-Tapolca-Badacsony kapcsolat

Az infrastruktúra kötöttségei miatt választani kell, hogy Keszthelyen vagy Tapolcán biztosítunk várakozásmentes továbbutazási lehetőséget. Javítani ezen lehetséges infrastruktúra-fejlesztéssel, pályasebesség emeléssel. Az osztódó-zónázó rendszerben a déli parton 100 km/h sebesség mellett a Keszthelyi csatlakozások megoldhatóak.

Tapolca kikerülésére is létezik nyomvonalváltozat. Ez a 71-es út mentén, lényegi kisajátítások nélkül megépíthető és a rendkívül kedvező menetidő miatt a Badacsony-Keszthely közötti forgalom felértékelődhet.

(a térképek és fotók megtalálhatóak a DVD mellékelt Tervezett vasút mappájában)

7.1.2.2. Félórás követés bevezetése az északi parton

Az északi parton félórás ütemes személyvonati közlekedés bevezetéséhez elengedhetetlen a pálya részleges, szakaszonkénti kétvágányúsítása. Egyes szakaszokon 3-6 kilométer (esetleg teljes állomásközfok) kétvágányúsításáról van szó, a kétvágányú szakaszok kezdetén szükséges a 80 km/h sebességű közlekedés nagysugarú kitérőkön keresztül mindkét vágányra. A szükséges kétvágányú szakaszokat két szakaszra bontva is el lehet végezni, természetesen ebben az esetben a kimaradt szakaszokon a félórás követés nem valósítható meg. Fontos megjegyezni, hogy nem kell a vonalakat teljes hosszukban kétvágányúsítani, elég körülbelül a 30-40%-ukat.

A kétvágányú szakaszok pontos helye függ attól, hogy a balatoni menetrend hogyan csatlakozik az országos vasúthálózathoz, így azok végleges helyét egy országos menetrendi stratégia nélkül pontosan megállapítani nem lehet, csupán előzetes becsléseket lehet végezni. Az általunk elvégzett menetrendi számítások alapján a félórás személyvonati közlekedés bevezetéséhez a következő szakaszokon van szükség kétvágányú pályára:

Csajág-Balatonfüred szakasz:

- Balatonfűzfő–Balatonkenese
- Alsóörs–Balatonalmádi

Balatonfüred-Tapolca szakasz:

- Aszófő–Balatonakali–Dörgicse
- Zánka–Köveskál–Révfülöp
- Badacsonytomaj–Révfülöp, Balatonrendes mh. közelében
- Badacsony–Badacsonytördemic–Szigliget

Keszthelyig a félórás ütem megvalósításához a Tapolca–Keszthely szakaszon nincs szükség további második vágányra. Hosszú távon szükséges Balatonederics állomás biztosítóberendezésének korszerűsítése a vonatkeresztek gyorsabb lebonyolítása érdekében.

7.1.2.3. Félórás személyvonati követés bevezetése a déli parton

Siófok–Fonyód között a félórás követésű személyvonati közlekedés a következő szakaszokon igényel második vágányt (a zónázó-osztódó menetrendi struktúra esetén):

- Keszthely–Balatonszentgyörgyi elágazás
- Bélatelepe–Balatonfenyves alsó
- Balatonmáriafürdő elágazás–Balatonszentgyörgy
- Balatonboglár–Fonyód
- Balatonszárszó–Balatonszemes
- Szántód–Kőröshegy–Zamárdi felső
- Siófok–Balatonszabadi–Sóstó

E kétvágányú szakaszok közül a számítások szerint a Balatonboglár–Fonyód kétvágányú szakasznak van a legnagyobb jelentősége, ezért prioritásban ez a legfontosabb, szerepe a menetrendi struktúra stabilitásában alapvető.

7.1.2.4. A félórás személyvonati közlekedés fenntarthatósága

A félórás személyvonati közlekedés által teremtett kapacitás a holtidényben mindkét balatoni vonalon felesleges. Ekkor időnyen kívül az üzemi költségek csökkentése szempontjából elégséges az óránkénti követés. A megoldás lehet a főidényen kívül feleslegessé váló szerelvényeknek a budapesti elővárosi forgalomban, iskolaidőben való közlekedtetése, illetve a MÁV Zrt.-vel együttműködve a szükséges többlet szerelvények főidényre való bérlése. Mindkét megoldás megköveteli a saját járművek kompatibilitását a MÁV járműveivel.

7.1.2.5. Az északi part vasúti kapcsolatának fejlesztése

A 29-es vonal jobb és zavarmentes kiszolgálása, továbbá a balatoni vasúthálózat egységének megteremtése érdekében elképzelhető a Szabadbattyán–Csajág vonalszakasz felhagyása, a Balatonfüredi vonatok Lepsényen keresztüli közlekedtetése és a csajági delta megépítése. Ez a megoldás olcsóbb alternatíva a Balatonfűzfő–Sárszentmihály (Hajmáskér) átkötésre. Ez az említett átkötés a MÁV terveiben szerepel és immár, hosszas egyeztetések után megszerezte az engedélyeket – ugyanakkor nem került bele a Közlekedés Operatív programba, így 2014 előtt megvalósítása várhatóan nem történik meg. Az átkötés kétségtelen üzemi előnyöket jelentene a MÁV számára, hiszen villamos vontatással érné el Balatonfüredet (a terv rész a villamosítás), illetve kétségtelen kedvező helyzetbe hozza azokat az utasokat, akik a Balatonalmádi–Balatonfüred szakaszra kívánnak eljutni közvetlenül Budapestről. Ugyanakkor a Balaton keleti partja számára, ahol nagy kapacitású üdülõtelepek találhatók, egyúttal komoly negatív hatásokkal járna. Ellehetetlenítené a Balatonfűzfő–Csajág szakasz településeinek vasúti forgalmát, mert elvágná őket a közvetlen budapesti és székesfehérvári vasúti kapcsolattól. Továbbá veszítenének a Balatonfüreden túli szakaszra utazók is, amennyiben a MÁV Zrt. tervei szerint átszállásra kényszerülnének. Elveszne a 29-30 vonalak közötti összeköttetés lehetősége is.

Megvizsgáltuk menetrendi szempontból az északi part kiszolgálásának Lepsényen keresztüli megvalósíthatóságát. A rendszerben az északi partra tartó vonatok Lepsény

állomásig a 30-as vonalon közlekednek, ott irányváltással és gépcserével folytatják útjukat az északi part felé. A terv megvalósíthatóságához szükséges fejlesztések:

- Lepsény–Csajág vonalszakasz felújítása
- Csajági delta, a 27-29 sz. vonalak összekötése Balatonfőkajártól Balatonakarattyáig
- Balatonakarattya mh. környékén keresztezési lehetőség biztosítása.

A megoldás előnyei:

- Szabadbattyán–Csajág előnytelen magassági vezetésű vonalszakasz felhagyható
- Villamos vontatás Lepsényig, ezzel diesel vontatójárművek megtakarítása
- Balatonakarattya–Balatonfűzfő vonalszakasz továbbra is ki van szolgáltatva
- 1 óra 15 perces menetidővel Siófok–Balatonfüred vonatok közlekedtetése
- A Lepsény–Szabadbattyán szakasz kétvágányúsításával a zavarérzékenység csökken.
- Csupán 1 km új építésű vonal, a többi felújítás, azaz kisebb kisajátítási költség

Hátrányok:

- A balatonkenesei magaspart, ennek minden műszaki kockázatával.
- Szabadbattyán–Lepsény szakasz terhelése megnövekszik. A menetrendi zavarok csökkentése érdekében szükséges legalább a Lepsény–Kiscsérpuszta szakasz kétvágányúsítása.

Ha a gépcseré nem oldható meg Lepsényben, akkor célszerű a 27-es vonal kiágazásához is deltavágányt építeni, így az északi partra tartó vonatok már nem érintenék Lepsény állomást.

(a térképek és rajzok megtalálhatóak a DVD mellékelt Tervezett vasút mappájában)

7.1.2.6. A Sármelléki repülőtér vasúti kapcsolatai

A Sármelléki Fly Balaton Airport növekvő utasforgalma és a térség vonzóbbá tétele megkívánhatja a repülőtér vasúti kiszolgálását. Ezt csak abban az esetben érdemes megvalósítani, ha legalább félórás vonatkövetésre van igény, ugyanis ennél hosszabb várakozási idő nem engedhető meg egy repülőtéren. Minden megoldás esetén szükséges kb. 2 kilométer új vasútvonalat építeni Sármellékre. Amennyiben a Sármellék felől érkező vonatok Keszthely felé haladnak tovább, szükség van Balatonszentgyörgy-elágazásnál egy deltavágány építésére Keszthely irányából, továbbá a Balatonszentgyörgy-elágazás–Keszthely vonalszakasz kétvágányúsítására, illetve a megnövekedett vonatforgalom miatt a 75-76. számú főutak szintbeni kereszteződésének kiváltására. A Sármelléki repülőtér vasúti kiszolgálására több változattal is rendelkezünk:

1. A tervezett Hévíz–Keszthely villamosvonalon keresztül Sármellék–Hévíz járatok indítása. Az előzetes becsléseink alapján ehhez 5 darab hibrid diesel-villamos járműre van szükség.
2. Sármellék–Tapolca közvetlen járatok indítása, ezzel a repülőtérrel közvetlen eljutást adunk a Balaton északi partjára. Ebben az esetben egy vagy két többletszerelvényre van szükség. (Az említett két esetben a déli part fenékpusztai átszállással érhető el.)

3. Sármellék–Balatonszentgyörgy járatok indítása. A megoldás előnye, hogy megvalósítása olcsóbb, hátránya, hogy az egyik legfontosabb célpont, Keszthely csak átszállással érhető el, kétszer akkora menetidővel, ami a vasúti kapcsolat versenyképességét megkérdőjelezi.

7.1.3. A 29-es vasútvonal alternatív üzemeltetése HÉV üzemmódban

Az üzemeltetési költségek szempontjából felmerülhet a 29-es vasútvonal Balatonfüred–Tapolca illetve a Tapolca–Keszthely szakaszának HÉV üzemmódban való üzemeltetése. A megoldás előnye a költségek csökkenése; hátránya, hogy távolsági gyorsvonatok nem közlekedhetnek rajta, habár a közvetlen budapesti kapcsolat, a járművek átjárhatósága következtében megvalósítható.

A vonal sűrű megállóhely-kiosztása és az alkalmazott 80 km/h sebesség miatt a HÉV üzemben maximális 70 km/h sebesség nem jelent számottevő menetidő-növekedést. Az egységes járműpark és vonattípusok miatt a félórás személyvonati közlekedés bevezetése is egyszerűbb, nem igényel hosszabb kétvágányú szakaszokat, akár három szakaszon összesen 8 km hosszú kétvágányú pálya építésével megvalósítható. A tervezett kétvágányú szakaszok: Balatonudvarinál 2 km, Révfülöp–Balatonrendes 3 km, Badacsonytördemic-Szigliget–Nemesgulács-Kisapáti 3 km. A menetidőkkel a rendszer Keszthelyen, Tapolcán és Balatonfüreden illeszkedhet a többi vonalhoz, megfelelő csatlakozást nyújtva.

A Balatonfüred–Keszthely kapcsolat járműigénye félórás követés esetén 10, órás követés esetén 6 jármű. Adott esetben lehetőség van a vonatok Sármellékig való továbbközlekedésére, ez további két járművet igényel.

A járművek átjárhatóságával akár az osztódó-zónázó rendszerben Balatonfüredtől közvetlen budapesti kapcsolat is adható, ez azonban további 14 motorvonatot igényel.

7.1.4. Új vasúti megállóhelyek létesítése

Balatonőszöd

A település önkormányzata jelezte, hogy vasúti megállóhely létesítésére tartana igényt. A megállóhely létesítésének műszaki akadályja nincs, a menetrendi vizsgálat megállapította, hogy az adott szakaszon egy többletmegállás az ütemes menetrend felborítása nélkül is lehetséges. Természetesen a megállóhely a kis forgalmú vasúti megállóhelyek közé tartozna.

Szántódpuszta

A helyi tábor miatt csoportok utazására lehet számítani, ezért alapvetően feltételes megállóhely építéséről lehet szó. Műszaki akadály a létesítésnek nincs, a többletmegállás a menetrendben kigazdálkodható, különösen akkor, ha a Szántód-Kőröshegy – Zamárdi felső szakasz kétvágányúsításra kerül. A megállóhely létesítése azonban a különszintű útátjárók kérdése miatt is érdekes lehet (lásd 7.1.5.) mivel ez a megálló biztosíthatná a közvetlen kapcsolatot az északi parti vasútvonallal egy új buszjárat indításával (lásd 8.3 fejezet).

Aszófő-Tihany

Ezt az állomást eredetileg így hívták, innen indultak a buszok Tihanyba. Ma szinte kihalt, utasforgalma alig van. Ha a buszokat visszahelyeznénk ide, ismét felélénkülhetne a forgalom és Tihany ismét vasúti csatlakozáshoz juthatna. Ez a megálló lenne a déli parti Szántódpuszta „párja”.

„HÉV” megállók

Amennyiben HÉV jellegű üzemeltetést lehet bevezetni valamelyik vonalszakaszon (ez főleg a 29-es vonalon esélyes), akkor a megállóhelyek kijelölése sokkal szabadabban történhet. A könnyű vasúti járművek nem csak a mostani vasútállomásokon állhatnak meg, amelyek nem mindig ott helyezkednek el, ahol a fő utasforgalom közvetlenül megjelenik. Nagyobb strandok, turistavonzó helyek bejáratainál közvetlenül is megállhatnak. Az ilyen megállók kiépítése is egyszerűbb és olcsóbb.

7.1.5. Kiemelten nagy forgalmú közút-vasút szintbeli kereszteződések kiváltása

A Balaton partján a vasútvonalakon rengeteg az útátjáró. A sok áldozattal járó elhíresült baleset után az útátjárókat félsorompókkal szerelték fel, ám az egyre növekvő közúti terhelés miatt feltorlódó járművek ezekben az útátjárókban is fokozzák a balesetveszélyt. Az útátjárók teljes kiváltására nincs mód, ám néhány különösen nagy forgalmú, vagy különösen veszélyes kereszteződés átépítése feltétlenül szükséges. A kiváltott útátjárók a gyalogos és a kerékpáros forgalom számára – ha szükséges – természetesen továbbra is fenntarthatóak. Néhány példa:

Szántódpuszta

Az építendő új bekötőúttal Szántódrév megközelítése egyszerűbbé válna, valamint a mai két part menti, teljesen beépített üdülőhelyi környezetben levő bekötőutat tehermentesíteni lehetne az egyre növekvő mértékű közúti tranzitforgalomtól. Az üdülőövezetben a tranzitforgalom önmagában is nemkívánatos, ám a zaj- és levegőszennyezést, valamint a balesetveszélyt tovább növelik a szántódi és zamárdi vasúti átjáró hosszú zárásidője, illetve a kompra várás miatt kialakuló torlódások. A bekötőút tervét az M7-es autópálya-beruházáshoz kapcsolódóan elkészítették (bár az autópálya-beruházásnak nem része). Az új bekötőút *(lásd a DVD mellékletben a Közút mappában)* nagyrészt a Zamárdi és Szántód községek településhatárán húzódó földút nyomvonalán haladna, amely lakó- és üdülőépületek által még nem beépített és ettől a beépítéstől megfelelő szabályozással meg is védhető. Csupán a Szántódrév felőli oldalon szükséges néhány területet kisajátítani. Az új útnak természetesen a vasút felett, felüljárón történő átvezetése a kívánatos.

Aszófő

A 71-es út nagy forgalmú vasúti kereszteződése, indokolt lenne a különbszintűsítése. Ezen a helyen a terepviszonyok miatt a vasút lesüllyesztése kínálkozik, mint legösszegezőbb megoldás.

Siófok

A városon belül számos útátjáró található, közülük egyet megfelelően kiválasztva és átépítve akár a két szomszédos útátjáró is lezárható. Kínálkozik az Aranypart szállodasorra vezető Kinizsi Pál utcai átjáró kiváltása, itt a vasútvonal ráadásul két vágányú. A sűrű beépítésű környezetben azonban műtárgy elhelyezése nem egyszerű, részletes vizsgálatokat követel.

Balatonfüred

Három nagy forgalmú útátjárót is vizsgálni kell, a Fürdő utcát, az Ady Endre utcát, valamint Arácsot. Mindegyikük esetén indokolt lenne a különbszintű csomópont, ám Arácson a terepviszonyok, az Ady Endre utcában a sűrű beépítés okoz gondot. A Fürdő utca kínálkozik, mint megoldás, ez esetben az Ady Endre utcán a forgalmat csillapítani lehet.

Fonyód

A kikötőbe vezető úton egyre nagyobb a forgalom, a tervezett második kompedig különösen megnövelheti a sorokat és a várakozási időket. Ez zsúfoltságérzetet, idegeskedést, ezáltal balesetveszélyt, valamint plusz környezetszennyezést jelent.

Egy teljes körű felmérés során tisztázni lehet a prioritásokat, illetve a megvalósítás részletes műszaki lehetőségeit.

7.1.6. A vasúti zajforrások csökkentésének lehetőségei

A vasút által keltett zaj zavarja a helyben lakókat és az üdülővendégeket egyaránt. A helyzet javítására számos intézkedést hoztak, pl. a tehervonatok éjszakai közlekedését főidényben korlátozták, ám igazi megoldást az adminisztratív intézkedések nem hozhatnak. A vasúti zaj csökkentéséhez beruházni kell.

Nem javasoljuk zajvédő falak telepítését, elsősorban esztétikai okokból. Bár újabban a gyártók mindent elkövetnek, hogy a zajvédő falak divatosak vagy látványosak legyenek (lásd a DVD mellékelten a *Vasúti zaj mappában*) ám egy kiemelt üdülőkörzetben nem építhetünk falakat. A telepített növényzások sem érhetik el az embermagasságot.

Ugyancsak nem járható út a sebesség korlátozása. Ha a vonatok haladási sebességét lecsökkentjük, a zaj nem csökken a várt mértékben, cserébe tovább hallható, ráadásul jelentősen romlanak a menetrendi mutatók és így az utaselégedettség is. Ez nem lehet cél.

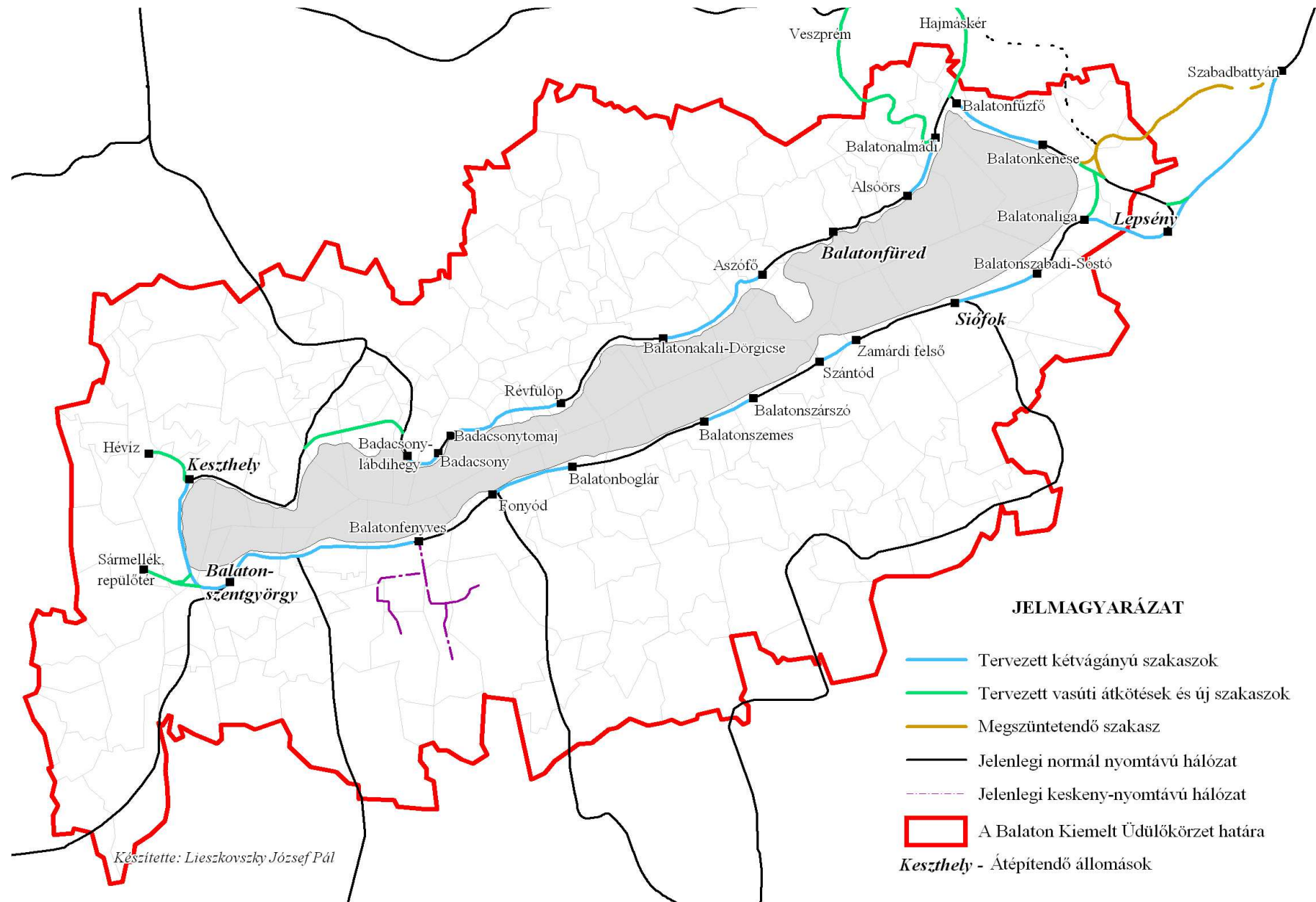
A vasúti járművek keltette gördülési zaj (és rezgés) csökkentésére egyre több helyen alkalmaznak különféle gumibetűs pályaelemeket (lásd a DVD mellékelten a *Vasúti zaj mappában*), alátétfóliákat, melyek alkalmazásával a gördülési zaj 5-10 dB-lel is csökkenthető. A váltókon áthaladó csattogó zaj más típusú, ún. mozgó szíves váltók használatával kiküszöbölhető. Ezek nem olcsó megoldások, ám a pályafelújítások során alkalmazni kell őket a legfontosabb, leginkább érintett pályaszakaszokon.

A legnagyobb, a lakosság és az üdülők által is érezhető változás az újfajta járműtípusok (lásd 7.2.) megjelenése során várható. Ezek a járművek, korszerű futóműveik miatt még az elhanyagoltabb pályákon is sokkal kisebb zajjal futnak, mint mostani, elavult társaik, a dízel járművek motorjai is sokkal csendesebbek.

7.1.7. Térségi vasúttársasági modell

Egész Európában gombamód szaporodnak a térségi vasúttársaságok. A nagy állami társaságok a fővonalakra, azokon belül is a korridorokra koncentrálnak, elhanyagolják a kisebb jelentőségűnek ítélt hálózati elemeket. A nagy állami társaságok struktúrája valójában nem is alkalmas a kisebb, rugalmasabb üzemvitel megteremtésére, pusztán azért, mert más nagyságrendben szolgáltatnak. A piaci rést gyorsan kitöltik a (részben magántőkével működő) térségi társaságok, melyek többsége sikeres, képesek felújítani a pályát, az állomásépületeket, új járműveket beszerezni. Miközben le tudják szorítani a költségeiket, elfogadható árú, minőségi szolgáltatást képesek nyújtani, amely az utasszám sokszor drasztikus növekedését eredményezi még az autókkal egyébként igen jól ellátott körzetekben is. Meggyőződésünk, hogy ez Magyarországon is lehetséges. Egy térségi vasút, ha jól vezetik, sokkal érzékenyebben reagál a helyi igényekre, képes magáénak érezni az adott hálózatot. A vasúti törvény immár lehetőséget ad rá, ezért az életképes térségi vasutakat engedni kell megalakulni.

(nemzetközi képes példák a DVD melléklet Külföldi példák mappájában találhatók)



7.2. Járműpark

A forgalom ellátásához – különböző darabszámban – villamos és diesel motorvonatokra van szükség. A járművekkel szemben megfogalmazható alapvető követelmények:

1. Kompatibilitás: a járműveknek egymással (akár vegyesen is) illetve a MÁV motorvonataival csatolhatóaknak és egy vezetőállásból vezethetőnek kell lenniük. Erre egyrészt a nyári balatoni forgalomban másrészt a télen felesleges járművek budapesti elővárosi forgalomban való felhasználásakor van szükség.
2. Jó gyorsítóképesség, induló gyorsulás $0.6-0.8 \text{ m/s}^2$, erre a sűrű megállóhely-kiosztás miatt van szükség. Továbbá a jó gyorsítóképesség többet számít, mint a nagyobb alkalmazott sebesség.
3. Kímélje a pályát, csendesen, felesleges rezgések és zaj keltése nélkül fusson.
4. Alacsony padlómagasság: 550-600 milliméter. Az 550 milliméteres padló esetében a magyar szabványok mellett megvalósítható a járművekbe a szintbeni beszállás, megkönnyítve nemcsak a mozgáskorlátozottak, de a nagy csomaggal, gyerekkoszival, kerékpárral utazók életét, illetve lerövidítve az utascsere időt is.
5. Lehetőség szerint legyen bővíthető. Nemzetközi tapasztalatok azt mutatják, hogy ilyen projektek esetében nem mindig sikerül jól megbecsülni a várható utasszámot, számos esetben előfordult, hogy a beszerzett járművek az utasszám előre nem látható növekedése miatt kicsinek bizonyultak. Olyan járművet kell beszerezni, amelynek a konstrukciója lehetővé teszi a bővítést.

Az egyes menetrendekhez szükséges járműszám a következő oldalon található. (A + jel az adott koncepcióhoz szükséges többlet járművet jelöli.)

Menetrend	Villamos	Diesel	Egyéb
Klasszikus, órás	6	9	vagy 14 diesel
Klasszikus, félórás	11	16	
Kaposvár–Fonyód		+2	
Siófok–Tab		+1	
Keszthely–Marcali		+1	
Sármellék–Tapolca– (Balatonfüred)		+2	
Hévíz–Sármellék			5 hibrid
Osztódó-zónázó, északi part		+14	
Osztódó-zónázó, déli part	+14		

A táblázatból látható, hogy a hálózat kiépítése elkezdhető diesel járművek beszerzésével; az első évben a déli parton is ezekkel közlekedtetjük a helyi személyvonatokat. Az északi parton a félórás közlekedés bevezetéséhez villamos motorvonatokat kell beszerezni, amelyek kiváltják a déli parton a diesel járműveket. A távolsági forgalom átvételéhez, az osztódó-zónázó rendszer bevezetéséhez nagyobb volumenű járműbeszerzésre lesz szükség.

7.3. A Veszprém–Balatonalmádi kötőtpályás kapcsolat visszaállításának elvi vizsgálata

7.3.1. Előzmények

A MÁV menetrendjében az 1960-as évek végén még szerepelt 11-es mezőszámmal az Alsóörs-Veszprém-Zirc-Veszprémvarsány-Győr vasútvonal. A Balaton északi partján futó vonalból Alsóörs állomáson kiágazó, Káptalanfüredtől Balatonalmádi belterületén a hegyoldalba kapaszkodó vasút szinte csak ívekből álló vonalvezetéssel hagyta el a part menti várost Öreghegyen és Remetevölgyön keresztül, Szentkirályszabadja mellett két óriási ellentétes ívvel fordult Veszprém irányába, majd a városon, pontosabban annak 60-as évekbeli keleti szélén átszelve érte el a székesfehérvári (20-as számú) fővonalat. A jelenlegi Veszprém állomás akkori neve Veszprém-külső volt.

A vasút a 70-es éveket jellemző első nagy megszüntetési hullám áldozata lett. Azóta időről időre felbukkant a visszaállítás gondolata, leginkább a néhai vonalvezetés természeti szépségének és a mellékvonali vasúti romantikának okán. A jellemzően vasútbarátok és természetjárók által felemlegetett vonal szerencsére nem tűnt el nyom és emlék nélkül a térképről. A néhai töltés egy szakaszán néhány évvel ezelőtt kerékpárutat építettek, Almádi belterületén egy közutat áthidaló műtárgy pedig a vasút emlékét megőrzendő védelmet kapott. A légi felvételeken még ma is jól látható a néhai nyomvonal, Veszprém területére érve a Veszprém ipartelepek megállóhely épülete Bakter vendéglőként fennmaradt, a veszprémi belvárosi állomásépület pedig túlélte a közvetlen szomszédságába épült Balaton Pláza létesítésének viszontagságait is.

Jóllehet, ma már a vonal bizonyos részei a felismerhetetlenségig elépültek, a települések lassan benőtték a vonat helyét, azonban a kötött pályás balatoni kapcsolat szükségessége legalább a kérdés feltevésének erejéig ismét figyelmet kapott.

Az előzetes megvalósíthatósági tanulmányban alapötlet szintjén újra nyilvánosságot kapott egy Veszprém - Balaton vasúti kapcsolat lehetősége. Ennek az egyelőre elvi vizsgálatnak a kiindulási pontjaként pedig az egykor volt vasútvonal szakmailag is helyes támpontul szolgált.

7.3.2. A projektterv indokoltsága

Bár Veszprém városa kívül esik a BKÜ kormányrendelettel meghúzott területén, ennek ellenére a Balaton közvetlen környékének legnagyobb városa. A mintegy 15 kilométeres távolság felveti a nagytérségbe szervesen bekapcsolható városi szerepet Veszprém számára, azonban ennek realitása épp a nagyobb kapacitású, gyors és közúttól független kötőtpályás kapcsolat hiánya miatt ma még kérdéses.

A táj szépsége, a természet védelme és a várható forgalom ma még együttesen sem képvisel akkora súlyt, hogy egy visszaállított vasútvonal gazdaságos fenntartásával kapcsolatban feltétlenül pozitív megállapításokat lehetne tenni. Ha azonban a kérdést másképp tesszük fel és azt vizsgáljuk, hogy van-e olyan megvalósítási alternatíva, legalább elvben, amely a közlekedési kapocs szerepén kívül más, addicionális tényezőkkel együtt képes lenne alátámasztani egy ilyen projekt létjogosultságát, akkor erre már pozitív válasz is adható.

A térség gazdaságának jelentős részét adó turizmus felől megközelítve a kérdést, a részletesen kifejtett Keszthely-Hévíz villamoshoz hasonlóan itt is a vonzerőként való megjelenés és a többirányú forgalmi feladatok együttes elláthatóságának ígérete vázolhat fel vizsgálatra alkalmas alternatívákat.

7.3.2.1. Forgalmi indokoltság vizsgálata

Balatonalmádi és Veszprém között a vasút megszüntetését követően a személyforgalmat autóbuszra terelték. A helyközi buszközlekedés látja el ma is a két város közötti közösségi közlekedési feladatokat, még hozzá úgy, hogy - jellemzően inkább Almádiban - a járatok belterületi szakaszán helyi jellegű forgalmat is kiszolgálhatnak ezen az útirányon közlekedő buszok. A rövid helyközi vonalon alapvetően szóló autóbuszok közlekednek, de az utasszám nagysága miatt sokszor csuklós kocsik is megtalálható egy-egy járat fordájában. A figyelmet itt érdemes a helyi igényekre fordítani. A településen belül régebben közlekedő egyetlen helyi járatú autóbuszt az önkormányzat finanszírozási hiányosságokra hivatkozva megszüntette, azóta nincs kizárólagosan helyi jellegű buszközlekedés Almádiban. Az ilyen igényeket a Balaton Volán erre járó helyközi járatai többé-kevésbé jól ki tudják szolgálni, de tény, hogy egy, a néhai vasút nyomvonalán, azaz az egész városon átlós irányban áthaladó viszonylat egy rendszeres közlekedést feltételezve ma még lappangó igényeket tárhatna fel és elégíthetne ki. Tipikus példája annak, ha a szolgáltatás bővítésével, mint új, kényelmes eljutás felajánlásával forgalom generálható.

Nincs ez másként a vonal másik végpontján, Veszprémben sem. A Szentkirályszabadja felől a városhatárnál található lehetséges belépési pont és a jelenlegi vasútállomás között itt már jelentősebb helyi forgalom tapasztalható, így egy ilyen, itt is átlósnak mondható vonalvezetéssel számos utas nyerhet a kötött pályás szolgáltatás számára. Ez az a tény, amellyel a jelenlegi helyzet alapvetően különbözik a 40 évvel ezelőtti vonalbezárás akkor védhető indokaitól.

A kötöttpályás vonal forgalmi viszonyaira tehát hármas tagozódásban kell tekintenünk. Egyrészt fel kell mérni az Almádiban kiszolgálható helyi forgalmi igényeket azok fejlődési prognózisával együtt. Ez önmagában még nem perdöntő ugyan, de a létesítéssel kapcsolatos pozitív megállapítások erősítésére alkalmas.

Másrészt a két település közötti helyközi forgalom igényeit kell egy jövőbeli, a vasút ismételt létének időpontjára vetítve megbecsülni. Itt megállapítható, hogy az igen szép tájon futó, természetközeli vonalvezetés és a közútnál adott esetben gyorsabb kapcsolat már jelentős forgalomvonzó tényező. A turisztikai szempontból is vonzerőként szereplő vasút jelentős számú kirándulónak nemcsak eszköze, de egyben célja is lehet.

Harmadrészt a Veszprémen belüli helyi forgalom kiszolgálása lehet olyan további addicionalitás, amely a projekt érdemi vizsgálatához vezethet el.

Megállapíthatjuk, hogy az ismerttetett hatások összegződésével és a régió közösségi közlekedésének fejlődésével, a turisztikai termékek megszorodásával hosszabb távon reálisan prognosztizálható olyan jövőbeli utasszám, amely már eléri egy kötöttpályás kapcsolat visszaépítésének gazdaságossági határát.

7.3.2.2. Településszerkezeti indokoltság vizsgálata

Mind Balatonalmádi, mind Veszprém jelentős fejlődésen ment keresztül az utóbbi években, többek között azon a területen is, ahol a néhai vasútvonal futott.

Almádiban lakóövezet épülte körül a töltést, Veszprémben a néhai peremkerületi vonal ma a belvárosban futna. A város egyik legdinamikusabban fejlődő területe épp a jelenlegi vasútállomás és a klasszikus városmag között található, az új lakónegyed jelentős távolságra van a központtól. Itt a forgalmat meglehetősen sűrűn közlekedő autóbusszjáráttal oldják meg, a vonalon már ma is csuklós kocsik közlekednek és a lakónegyed tovább terjeszkedik. Míg Almádiban a kialakult kertvárosias lakóövezet közvetlen kiszolgálásának lehetősége, addig Veszprémben a fejlődő új városrész szolgálata húzza alá egy ilyen vonal jelentőségét. Veszprémben ráadásul néhány éven belül egyébként is törvényszerűen fel fog merülni az eddigi autóbusszos kiszolgálásnál hatékonyabb kötöttpályás megoldás igénye. Ennek lehet a jelen elvi vizsgálattal elébe menni és a terv felvázolásával a bővülő lakónegyed fejlődését elősegíteni.

7.3.2.3. Turisztikai indokoltság vizsgálata

A jelen tervünkben szereplő vonal helyközi szolgáltatásának felhasználói mindkét irányban célturisták. A városból a Balatonhoz igyekvő pihenni vágyók és a másik irányban a partról a város forgataga és kulturális kínálata iránt érdeklődők vennék igénybe a közlekedésnek a helyközi busznál kétség kívül nagyobb élményt nyújtó módját. Ennek jelentősége attól függ, hogy mennyire lehet majd ennek a közlekedési eszköznek az egyediségét a megvalósítás műszaki terveibe beépíteni és ennek hatására mennyire válhat maga az utazás is egyfajta turisztikai céllá, élmények átélésének terepévé.

Az előzetes indokoltsági vizsgálat alapján tehát megállapíthatjuk, hogy a vonal újbóli létesítése - vagyis a Balatonalmádi és Veszprém közötti kötöttpályás kapcsolat – minél előbbi részletes elemző vizsgálatot kíván.

7.3.3. A vonal helye a BKÜ közlekedési rendszerének jövőjében, kapcsolata a Balatonon létrehozandó közlekedési szövetséggel

A beruházás várható költségigényeire tekintettel, valamint az ötlet alacsonyabb előkészítettségének okán a vonal megvalósításának megkezdésére csak a tervidőszak második felében, 2013 környékén látunk reális esélyt. A jelentősebb távolság okán (mely meghaladja a 15 km-t) az építésre forrást elkülöníteni a regionális OP terhére csak a következő időszakban, 2014 után lesz lehetőség. A vasútvonal becslésünk szerint 2015-ben lenne üzembe helyezhető.

A pontos gazdasági tervezéshez és a döntéseknél a helyes mérlegeléshez szükség lesz a Keszthely-Hévíz vonallal szerzett üzemeltetési és gazdasági tapasztalatokra, tekintettel a kiszolgáló járműtípusra és a hasonló térségi jellegű üzemvitelre (amit majd a későbbiekben bemutatunk) így ma még nem állnak rendelkezésre tapasztalati ténytípusok, ezért ezt a projektet most csak időtávlatban tudjuk elhelyezni a BKÜ közlekedési rendszerében. Természetesen a következő, 2014-2020 közötti tervidőszakban folytatódik a közlekedési szövetség részéről a tervezés folyamata, remélhetőleg ezt a vonalat már a létrejött Balatoni Közlekedési Szövetség fogja megvalósítani, mint a rendszerébe illeszthető új hálózati elemet, azonban az előkészítési munkafázist 2012-ig be kell fejezni.

7.3.4. Előzetes elvárások az üzemeltetéssel szemben

A vizsgált vonal lehetőségének sajátossága, hogy az általa feltárható közösségi közlekedési igények három részre bonthatók fel. Ezen belül ennek a vonalnak az üzemét is jelentős részben a turisták igényeinek minél szélesebb körű kielégítésének kell alárendelni. Az ebből következő elvárások:

- minél alacsonyabb költségű szolgáltatás szervezése
- a közlekedési szövetség területén már működő típussal azonos járművek napi forgalomba adása a gazdaságos üzemnagyság biztosítására
- magas minőségű helyváltoztatás biztosítása akadálymentes, komfortos, korszerű járművek alkalmazásával
- átszállásmentes hálózati integráció a térség vasúthálózatára a nagytérség további vonzerőinek feltárására
- a vonallal átszelt táj utazás közbeni, élményalapú bemutatathatóságának biztosítása
- Veszprém város és elővárosa belső, helyi közlekedési igényeinek kiszolgálása a hivatásforgalom, a szabadidős tevékenységek és az egyéb, lakossági szükségletek tekintetében
- Balatonalmádi helyi forgalmának kiszolgálása

7.3.5. A tervezett vonal, mint jövőbeni közlekedési kapcsolat Veszprém városának a balatoni térségbe történő integrálására

7.3.5.1 Vonalvezetés

A tervezett útvonal előzetes javaslata a következő: Balatonalmádi vasútállomás – József Attila út – Vécsey Károly köz – Töltés utca – Remetevölgy – Szentkirályszabadja – Veszprém, Mester utca – Kisállomás utca – Ádám Iván utca – Jutasi út – Veszprém, vasútállomás (össz vonalhossz: 20 km)

(a térképek és fotók megtalálhatóak a DVD mellékelt Tervezett vasút mappájában)

Tekintettel a terep sajátos domborzati viszonyaira, a gondolatmenet nem szakadhat el a négy évtizeddel ezelőtt már üzemelt útvonaltól, más nyomvonalon a hegy csak fogaskerekű üzem módban, vagy csak igen drága infrastrukturális beruházások (alagút, viadukt) által szelhető át, ami szinte biztosan nem teszi megtérülővé a projektet. Sajnos, ezen nyomvonal egyes részeit jelentősen beépítették, így Almádiban a 71 sz. főút felett egykoron átívelt híd helyett más megoldást kell választani a mai 29 sz. vasútvonallal kialakítandó kapcsolatra. Annál is inkább, mivel az új vonal bekötésére Almádi vasútállomása lényegesen kedvezőbb pontnak mutatkozik, épp a településen belüli forgalmi igények és a strand közelsége miatt. A káptalanfüredi városrész határában a meglévő vasúti pálya szintjénél lényegesen magasabban fekvő utcáról a korábbi nyomvonallal ellentétes irányú ív segítségével való lejutás komoly problémába ütközik. Ráadásul a néhai töltés mentén lakóövezet alakult ki, amelynek feltáró közútjaként szerepel a töltés részbeni leaszfaltozásával a tervezett nyomvonal. Ezekből következik, hogy a vonal hagyományos nagyvasútként való megépítése gyakorlatilag kizárt. A két fennmaradó alternatívát a 760 mm-es keskeny nyomközű vasút és a közúti vasúti üzem (villamos jelleg) jelenti. A kisvasúti alternatíva olcsóbb, ám ellene szól az

előzetes alapfeltételnek tekintett hármas funkció (főként Veszprém helyi közösségi közlekedése) mellett a csatlakozó hálózati részekre való átjárhatóság követelménye is, melyet nem tud teljesíteni. A tervezés során alapvetően közúti pályába integrált vasútban kell a települések belterületén gondolkodni, a forgalom lebonyolítására tram-train jármű lehet alkalmas.

Külön kérdést vet fel a vontatási nem alkalmazásának kérdése az egyes funkcionális szakaszokon. A nyílt terepen futó, jelentős távolságot áthidaló vonalszakaszon a villamosítás racionalitása megkérdőjelezhető. A villamos jellegű üzem Almádi belterületén vizsgálendő, a veszprémi szakaszon azonban racionális lehet városi villamosként üzemeltetni a vonalat. Ezzel Veszprém is csatlakozhat azon hazai városokhoz, ahol a következő évtizedben villamosfejlesztési projekt veheti kezdetét.

7.3.5.2. Kitérők, üzemmenet, járművek

A vonalon két forgalmi kitérő (Balatonalmádi illetve Veszprém határában, ez utóbbi betétjáratok visszafogására alkalmas háromvágányos kialakítással a mai Bakter Vendéglő szomszédságában) létesítésével 30 perces helyközi csúcsforgalmi követési időköz tartására válik alkalmassá a pálya. Veszprémen belül a villamos betétjáratok alkalmazásával a követési időköz 10 percre csökkenthető. Itt megvizsgálendő, hogy további kitérőre, esetleg a teljes vonalon két vágány megépítésére szükség van-e.

A menetidő a teljes vonalhosszon a tram-train részére kb. 40 perc, Veszprém központ és Balatonalmádi, vasútállomás között leszorítható 30 percre. A vonal mindkét végén csatlakozik a nagyvasúti pályához, így a tram-trainek folytathatják útjukat távolabbi települések átszállásmentes kiszolgálására. Ez különösen a Veszprém állomáson keresztül Zirc irányában való haladást jelenti, hiszen a balatoni tram-train rendszerrel gyakorlatilag gazdaságosan kiszolgálhatóvá válik egy villamos-szerű üzemben az a turisztikai jelentőségű, rendkívül szép természeti képpel rendelkező 11. számú mellékvonal, melynek megszüntetése körül évek óta folyamatos harc dúl.

A vonal városon belüli áramellátásáról 600 V névleges egyenfeszültségű, 100 mm² keresztmetszetű réz munkavezetékekkel és mellette az oszlopon végigfűzött tápellátó vezetékkel kialakított felsővezeték-rendszer gondoskodhat. A betáplálás 20kV-os ellátású városi alállomásokról történhet. A többi vonalszakaszon célszerűbbnek látszik a kettős üzemű tram-train dízelmotorját felhasználni.

A vonal forgalmának lebonyolítására (itt csak a Veszprém központ – Balatonalmádi közötti szakasszal számolunk, a Veszprémen belüli közlekedéssel nem) 2015 körül, tartalékkal számolva, 2-3 db, legalább 70%-ban alacsony padlós egyterű, kettős üzemű, a korábban bemutatott járműtípussal lehetőleg megegyező tram-train szerelvény beszerzése indokolt. A járművek tárolása, karbantartása és forgalomba adása a térségben máshol is szolgáltatást teljesítő ugyanilyen járművek helyszínéhez kapcsolódik. Önmagában ilyen kevés kocsiszerzés és üzemeltetése fajlagosan drága, tehát csak úgy van reális esély a megvalósításra, ha olyan járműveket vásárolunk, amelyek egy nagyobb flotta tagjai és csak „mellékállásban” közlekednek ezen a vonalon, karbantartóhelyük sem itt van. Erre a megoldásra a Déli Vasút megalakítása lehet az esély, így összejöhet annyi szükséges jármű a Balaton északi partján, mely a méretgazdaságosságot megalapozza.

7.3.6. A vonal létesítésének előzetes költségbecslése

Az alábbi beruházási elemeket vettük számításba:

- Pályaépítés eltérő fajta pályaszakaszokként km egységáron
- Áram ellátás belvárosi vonalszakaszokon km egységáron
- 2 db állomás létesítése teljes bekerülési egységáron
- infrastrukturális létesítmények kiegészítő beruházási értéke az alapberuházás százalékában, tételes elemzéssel korrigálva
- a járulékos, és egyébként a vonal megépítése nélkül is megvalósítani szándékozott beruházások figyelmen kívül hagyásával számoltunk.

7.3.6.1. Pálya

A következő pályaelemeket megépítésére van szükség:

- megépítve 1,5 km vasúti pálya
- 7,2 km belterületi, útburkolatba épített, zaj- és rezgéscsillapított, burkolt közúti pálya.

Egységár: 320 millió Ft/km, költsége: 2304 millió Ft

- 11,6 km nyíltvonali, zúzottköves könnyűvasúti pálya

Egységár: 150 millió Ft/km, költsége: 1740 millió Ft

Pályahossz (km)	Pálya jellege	Egységár km-ként (millió Ft)	Teljes költség (millió Ft)
1,5	kész vasúti	0	0
7,2	útburkolatba épített	320	2304
11,6	nyílt vonali	150	1740
	ÖSSZESEN		4044

7.3.6.2. Esetleges áramellátás Veszprémben

- 4,2 km városi, függesztett keresztsodronyos felsővezeték-rendszer kompletten (munkavezeték, betáp- és visszavezető kábelek, oszlopok, kereszttartók).

Egységár: 75 millió Ft/km, költsége: 315 millió Ft

- 2 db 0,9 MVA teljesítményű 20kV AC/600 V DC állomás konténerben, telepítve.

Egységár: 110 millió Ft/db., költsége: 220 millió Ft.

Pályahossz (km)	Pálya jellege	Egységár km-ként (millió Ft)	Teljes költség (millió Ft)
4,2	Városi	75	315
2 db	0,9 MVA trafóáll.	110/db	220
	ÖSSZESEN		535

7.3.7. További feladatok a projekt előkészítésével kapcsolatban

Az előzetes helyszíni szemle és a két város önkormányzatánál tett projektindító látogatások során nem merült fel olyan tényező, amely a megvalósítást eleve kizárta volna. Ellenkezőleg, a felvetett ötlet és a terv vázlatos ismertetése újabb gondolatokkal gazdagította mindkét településen az éppen aktuális rendezési tervek lehetséges alternatíváit.

Balatonalmádiban a kiviteli szintű tervek elkészítésével a megvalósulás előtt áll az a kerékpárút-építési projekt, amely épp a szóban forgó nyomvonalon, a néhai vasúti alépítményen létesítene részben többcélú közutat. A belterületi szakasz műszaki dokumentációját és a kerékpárút terveit megkaptuk, az abban feltárt állapotjelzők műszakilag alkalmasnak mutatják a vonalszakasz városi vasúti jellegű, akár a kerékpárúttal kombinált megépítését. Bár ezeken a szűk helyeken a a tervünkben szereplő tram-train járművek hatósági előírások folytán valószínűleg csak 30 km/h sebességgel haladhatnak, mégis jól ki tudják szolgálni az adott területet. A villamos-szerű közlekedési eszköz felkeltette a település figyelmét, így a konkrét tervezés megkezdésekor nem zárkoznak el a helyi rendezési tervek módosításától sem. A vonal alsó, káptalanfüredi szakaszán a már említett problémás helyszíni viszonyok miatt több ingatlan részbeni kisajátítása és egy épület teljes lebontása látszik szükségesnek, azonban a rendelkezésre álló idő elegendőnek mutatkozik arra, hogy a helyi konfliktusok kérdései rendezhetők legyenek. A vonal visszaépülésével a város újra kapna helyi közösségi közlekedést, ráadásul rendkívül attraktív, korszerű formában.

Veszprémben az elképzelés felvetése meglepetést okozott azzal, hogy a várost egyébként foglalkoztató két különálló problémára, nevezetesen a Balatonnal való kapcsolat kérdésére és a helyi közösségi közlekedés fejlesztésére a tervvel egy integráns javaslat tehető. Ezért a város vezetésével egy több fordulós egyeztetés látszik szükségesnek, mert a vonallal alaposan bele kell nyúlni a városfejlesztési tervekbe, érinti a középtávú veszprémi településfejlesztési koncepciót és a helyi területfejlesztési terveket is. A fizikai megvalósításra egyébként a terület szerencsés módon viszonylag szabad, csupán egy ideiglenes jellegű faépület elbontása látszik szükségesnek, lévén a város szabályozási tervében a nyomvonal egy szakaszának helyén kétsávos feltárási út szerepel már ma is.

A helyszín szemrevételezése alapján megállapítható volt, hogy a javasolt nyomvonalon elfér a normál nyomtávú városi villamos úrszelvénye, nagy valószínűséggel akár két vágányon is. A vonal vasútállomási végpontján bőséges terület áll rendelkezésre a csatlakozás tetszés szerinti kialakítására, nehézséget csupán a városközpontban az autóbusz pályaudvar feletti vonalszakasz kialakítása jelent majd. Az emelkedési viszonyok a beépítettségi helyzet okán vonalvezetési nehézségeket jelentenek. Megoldásukra a város vezetésével több alternatívát kell majd kidolgozni.

A fentiekből következik, hogy a vonal létesítési tervének egyeztetését ugyanabban a hármas tagolásban kell végrehajtani, amely a forgalmi és településkapcsolati részfeladatokat jellemzi. Azaz Almádiban felső vezeték nélküli városi-elővárosi villamosról, Veszprémben egy újonnan épülő, a lakótelepet és a vasútállomást a centrumhoz kapcsoló villamosról, a két város között egy kiránduló jellegű hegyvidéki vasúti mellékvonalról van szó, amely érintőlegesen kapcsolja be Szentkirályszabadja települést és az ott fejlesztés előtt álló repülőteret.

A Déli Vasút által, vagy esetleg a Keszthelyen és környékén a villamost üzemeltető társaság által biztosított járművekkel felvett városi-városközi könnyűvasúti forgalom a csatlakozó Zirc-Győr iránnyal Európa egyik leglátványosabb, a közismert

tátrai villamost messze meghaladó vonzerővel rendelkező vidéki tram-train vonalát lehet létrehozni.

Indokoltságát hálózati szintű integrációja, a BKÜ térségén túlnyúló közlekedésfejlesztő hatása és a vázlatosan megemlített szinergiák sokkal inkább alátámasztják, mint egy 40 évvel ezelőtt megszüntetett vasút nosztalgikus rehabilitációja mentén felsorakoztatható érvek. A vonalat megvalósításra rendszerszintű szemléletünk okán feltétlenül javasoljuk, azonban épp a komplex hatásmechanizmus miatt már a tervezés fázisában is szélesebb felületű együttműködés kialakítására van szükség.

7.4. A Keszthely–Hévíz villamosvonal létesítésének vizsgálata

7.4.1. Előzmények

Száz éve, hogy a két települést összekötő villamosvonal terve a legközelebb állt a megvalósuláshoz. Már akkor felismerték Keszthely és Hévíz egymásra utaltságát és azt, hogy egy korszerű, kényelmes és gyors eszközzel kell a hévízi gyógyfürdőt és Keszthely városrészeit bekapcsolni a térség közlekedésébe. A Balaton déli partján megépült kanizsai vasútvonal és az ahhoz az 1800-as évek végén épített Balatonszentgyörgy-Keszthely szárnyvonal kényelmes vasúti utazást tett lehetővé a tó legtávolabbi sarkáig. Logikus gondolat volt 1899-ben ezt a kötőpályás kapcsolatot valamiképp Hévízig elvinni. Az első terv keskenynyomközű, gőz- esetleg villamos üzemű vasútról szólt. A megvalósuláshoz a legközelebb mégis 1907 nyarán járt a villamos, amikor a Ganz Villamosság Rt. bekapcsolódásával az akkor már a működő budapesti villamosokkal kompatibilis járművek számára épülő vonalnak a hatósági bejárását is megtartották.

A felmerült igényekre alapozva a Ganz gyár 1908-ban ajánlatot is tett az érintett településeknek. A tervezett útvonal a következő volt: Keszthely „Balaton-fürdő”-vasútállomás–„főutca”-Hévíz. Az 550 V üzemfeszültségű, egyenáramú felsővezetékes rendszerű villamosvasutat 1000 mm-es nyomtávval 8000 m hosszban, a kitérőkkel együtt 8540 m pályahosszban tervezték megvalósítani. (Az 1895-ben Pozsonyban, az 1897-ben Szombathelyen és az 1900-ban Sopronban megnyitott villamosvasút is 1000 mm nyomtávú és 550 V egyenfeszültségű volt.) Kocsiszínt, várócsarnokokat, javítóműhelyt és üzemi telefont is terveztek. A járműparkot a Ganz gyár szállította volna. Az elektromos áramot a városi villanyteleptől kívánták beszerezni. A beruházás teljes költségvetését 531 000 koronában állapították meg, a vasútüzemet pedig részvénytársaság formájában kívánták létesíteni. Az építéshez, létesítéshez szükséges tőkét 5350 db 100 koronás részvény kibocsátásával gondolták előteremteni. Az átadás után évi 30 ezer utasra és 3045 korona tiszta nyereségre számítottak

A tervből a vonal által gazdaságilag érintettek közömbössége miatt nem lett valóság, azonban a gondolat kézenfekvőségét mutatja, hogy még a világháborút közvetlenül megelőzően, sőt az 1920-as évek közepén is napirenden volt a terv megvalósítása. Ehhez azonban nyilvánvalóan hiányzott a meglévő igényeken kívül még egy külső indíttatás, amely eldönthette volna a beruházás megindításával kapcsolatos, alapvetően anyagi jellegű kérdést.

A Balatoni Fejlesztési Tanács 2006-ban megbízást adott közlekedési és turisztikai szakértőknek a régió közlekedési stratégiájával kapcsolatos előzetes megvalósíthatósági tanulmányának elkészítésére. E munka során kibontakozott a Balaton régió közlekedésével kapcsolatos szervezési és infrastruktúra-fejlesztési feladatok sorozata. Ezen belül Keszthely és Hévíz közlekedési integrációja a Balaton közlekedési rendszerébe – épp speciális helyzetük okán – egyedi megoldást igényelt.

7.4.2. A projekt indokoltsága

Ahogy az előzményekből is látható, a kötőpályás vonal létesítésének indokoltságát több oldalról is vizsgálni szükséges. Az elsődleges szempont nyilvánvalóan egy színvonalas kapcsolat létesítésének igénye egy évszázados utasáramlási irányban, azonban ma már a nem kötőpályás eszközök fejlettsége is van olyan minőségi színvonalon, hogy a kérdéses feladatot el tudják látni, ellentétben a száz

évvel ezelőtti állapottal. Ennek megfelelően mind a mai napig a két település közötti forgalmat autóbuszok bonyolítják le. A tanulmány korábbi részében vizsgált napi 125 autóbuszjárat által nyújtott teljesítmény figyelemre méltó, de önmagában még nem indokolná egy villamosvonal létesítésének szükségességét.

7.4.2.1. Forgalmi indokoltság vizsgálata

A Keszthely-Hévíz autóbusz viszonylaton a napi 125 járatot az óránként induló, kizárólag a két település közötti céljárat mellett a két helységet érintő távolsági járatok összessége adja. A vonalon szinte kizárólag 45-60 férőhelyes szóló autóbuszok közlekednek, csuklós járművet elvétele látni. Ehhez a kapacitáshoz hozzáadódik a Keszthelyen belüli, a Kossuth utca, mint hossz tengely mentén lebonyolított, Vasútállomás-Hévízi út-Kertváros irányú helyi-elővárosi járat forgalom, amely azonban a fentieknél kisebb utasszámmal, de jelentősen járul hozzá a tervezett vonal mentén mérhető igényekhez. Az ezekből az adatokból a napközben átlagosan megfigyelhető 60-65%-os zsúfoltsági tényezővel számolva az egy órai utasszám jelenleg önmagában még nem indokolná villamosvonal építését. Azonban itt számos további tényező is szerepet játszik. A tervezett vonalvezetés Keszthelyen olyan belső utasáramlási irányt fed le, amely különösen a nyári szezonban frekvenciát és ezt a belső irányt (kikötő-kastély-Kertváros) ma még közvetlenül ki nem szolgálta utazási igények jellemzik. A tervezett alternatívák közül a sétáló utcán áthaladó és a kastélyparkot előlről megkerülő vonalvezetés ráadásul olyan útvonalon halad, ahol más közlekedési eszközzel a szolgáltatás nem megoldható, hiszen a város elképzelései szerint a Kossuth utca további szakaszai (egészen a Kastélyig) sétáló övezet kialakítása céljából lezárásra kerülnének. Ez tehát olyan lappangó utazási igények feltárását jelentheti, amelyek eddig nem jelenhettek meg. A kastély és a sétáló utca által két részre vágott belvárosi rész között a ma csak jelentős kerülővel közlekedő autóbusszal lehet utazni, a szorosan a belvárosba, a kastélyba igyekvők számára jelentősebb gyaloglási távolsággal kell számolni. Ez a tény mindenképp a villamosvonal és a sétáló utcai vonalvezetési alváltozat mellett szól.

Tovább forgalmi igényről beszélhetünk akkor, ha megvizsgáljuk a tervezett villamosjárat jövőbeli kínálati viszonyait és figyelembe vesszük egy 20 perces, vagy annál gyakoribb indulás versenyképességét az egyéni, közúti közlekedéssel szemben. Tekintve, hogy a vonal szinte végig a közúti forgalomtól elkülönítetten halad, illetve ahol nem, ott kialakítható a villamos prioritását biztosító forgalomtechnikai megoldás, így számottevően pontosabb településközi forgalom képzelhető el a jelenlegi közösségi közlekedési kínálatához képest. A csúcsidényben a városban lassan araszoló autóbusz, vagy a parkolóhelyet kereső, a szűk mellékutcákban keringő gépkocsik utasai szemszögéből a kulturáltan haladó villamos utazási igényeket gerjeszt.

Harmadsorban figyelembe kell venni azokat a megteendő forgalomkorlátozó intézkedéseket, amelyeket mindkét településen a fenntarthatóság érdekében viszonylag hamar be kell vezetni. Belátható, hogy a gépkocsijukból adott esetben adminisztratív módon kikényszerített közlekedők száma igen jelentősen növelheti a villamos iránti keresletet, így ezek a prognosztizált forgalmi hatások gyorsan összeadódnak.

Megállapíthatjuk, hogy az ismerttetett hatások összegződésével reálisan prognosztizálható az az utasszám, amely már eléri egy villamos gazdaságossági paramétereinek alsó határát.

7.4.2.2. Településszerkezeti indokoltság vizsgálata

A fentebb vizsgált forgalmi indokokon túlmenően azonban település-szerkezeti érvek is szólnak a vonal létesítése mellett. A település-szerkezeti következtetések megalapozottságát azonban a helyi gazdasági, ezen belül a turizmussal kapcsolatos kölcsönhatások vizsgálatával kell alátámasztanunk. A turizmus önálló hatásaival lentebb külön is foglalkozunk, egyelőre vizsgáljuk meg ennek a sajátos gazdasági szektornak a két városra, mint agglomerációs egységre gyakorolt hatását. A balatoni turizmus sajátosságait vizsgálva ugyanis megállapítható, hogy a Hévízhez hasonló, egész évben üzemelő, folyamatos keresletet jelentő turisztikai attrakciók létfontosságúak lennének a balatoni szezonális csökkenésében. Ezeket a kínálati elemeket azonban települési szinten is integrálni kell a Balaton-part turisztikai kínálatába. Hévíz és Keszthely bizonyos turisztikai kínálati elemek tekintetében jelenleg csak komplementerei, kellően attraktív kapcsolattal ellátva viszont tényleges kiegészítői lennének egymásnak. Egy ilyen kapcsolattal az ide látogató számára egy egységes, komplexen vonzó pihenési agglomeráció bontakozhat ki a mai két, szeparált, és tegyük hozzá, a turizmus szempontjából eltérően hiányos kínálati tényezőket tartalmazó település képével szemben. A villamosvonal megteremti az egész évben funkcionáló „Keszthely-Hévíz város” turisztikai desztinációt, ahol a sűrűn közlekedő villamos a két település közötti elővárosi térséget, Kertvárost és részben Cserszegtomaj-Dobogómajort hozza „közel” a kettős centrumú ikervárosokhoz. A vonal létesítésének másodlagos urbanizáló hatása az, hogy a két helység közötti területek, ingatlanok felértékelődnek, a kertvárosi szolgáltatók nincsenek többé kirekesztve a két turistaközpont forgatagából, így ezen területek tekintetében újabb fejlődési szakasz indulhat meg. Nem elhanyagolható az a szubjektív tényező sem, hogy egy villamos közlekedése mindig egy fejlettebb, urbanizáltabb mikrotársadalom képét jeleníti meg, így a magát sokszor – néha sikertelenül – a Balaton fővárosának elképzelt Keszthely mind saját lakosai előtt, mind az ide látogatók előtt fokozott presztízzsel jelenhet meg. Az ilyen szubjektív elemek az ingatlanpiaci hatásokon keresztül jelentősen befolyásolhatják a helyi urbanizációs folyamatokat, amelyek a vonal révén a spontán irányból a tervezhetőség irányába mozdulnak el. Végül, de nem utolsósorban figyelembe kell venni azt, hogy egy villamosvonal megvalósítása olyan mélységben nyúl bele egy kisváros mindennapi életébe, arculatába, imázsába, az önmagáról alkotott képébe, hogy ezek a településfejlesztési hatások összességükben jelentősen erősítik a vonal indokolhatóságát.

7.4.2.3. Turisztikai indokoltság vizsgálata

Elöljáróban az általánosság szintjén leszögezhetjük, hogy egy közlekedési eszköz, legyen bár kellően magas színvonalú is, önmagában nem minősül vonzerőnek. Ez alól is vannak azonban kivételek. Igen jelentős, bár kétségtelenül keskeny piaci szegmenst jelentenek a turizmuson belül azok az érdeklődők, akik kifejezetten egy műszaki létesítmény csodálataért, az azok iránti szeretet okán, az ezekkel kapcsolatos hobbyjuknak élve kelnek útra. Az ilyen, nevezzük műszaki turizmusnak a legjellemzőbb, egyben legnépesebb – és egyben kifejezetten fizetőképesnek számító – táborát a közlekedési, ezen belül a kötött pályás szerkezetek turizmusa jelenti. A vasút, a monumentális létesítmények, a géperő csodája, a komoly emberi tudást tükröző műszaki megoldások együttesen adják e célpiac tagjai számára a vonzerőt. Ezen belül nem csekély azoknak a száma, akik a villamos iránti hobbyjuknak hódolnak utazásaik során is, sőt, az európai statisztikák szerint a számuk egyre nő. Nem elhanyagolható az sem, hogy szubjektív okok miatt (talán mert a városi létünk egyik tudatalatti meghatározó élménye a villamos, az „emberközeli mindennapi vasút”) a villamosok azok körében is

igen kedveltek, akik (például a hölgyek elsőpró többsége) nem tartoznak az előbb említett hobbysták kategóriájába. Mindezek a közúti közlekedésről nem mondhatók el. Egy autóbuszvonalért vagy egy buszért nem kelnek útra még a közlekedésbarátok sem, míg egy különleges mozdonyért, vagy villamoskocsiért, (különösen ha nemcsak megnézni, hanem megfogni is lehet, sőt fel lehet szállni rá, végső esetben utazni lehet vele, vagy akár vezetni is!), gyakran kontinensnyi távolságot utaznak be. Vagyis turizmus piaci tény, hogy a kellően megválasztott célcsoport számára a villamos nemcsak vonzerő, hanem komoly idegenforgalmi üzlet is. Ha egy turisztikai célterület rendelkezik ilyen infrastruktúrával és az ebben rejlő lehetőségeket felismeri, akkor kialakulnak olyan, világhírnévre szert tett speciális attrakciók, mint például az angliai Blackpool városának villamosüzeme. Az egyébként is turisztikai célpontnak számító tengerparti város különleges, egyedi élményt adó villamosaival a régió turistáinak kedvence. Ebből a szempontból a tervezett Keszthely-Hévíz vonal még előnyösebb helyzetben is van. A két város együttes adottságai, a Balaton-part, a kisváros légköre, romantikája, a kastély történelmi hangulata és kultúrája szinte predesztinálja a villamosvonal élő múzeumként való üzemeltetését. A megfelelő marketing menedzsment alkalmazásával a napi forgalom lebonyolítása mellett, pontosabban azzal szerves egységben egy a világon egyedülálló attrakció alakítható ki. A vonalon elsősorban eredeti állapotába helyreállított, működképes, műszaki emlék villamoskocsik közlekednének normál utasforgalmi üzemben, így ez lenne a világ egyetlen élő, napi közlekedési funkcióval is rendelkező villamosvasútja, s mint ilyen, igazi kuriózum. A járművek a világ számos országából érkeznének a vonalra, tartós szolgálatra, vendégségbe, vagy éppen parádézni valamely kulturális rendezvényhez kapcsolódva. Ezek a villamosok nemcsak állagmegőrzést, karbantartást, vagyon- és emlékmegővást, valamint valódi funkciót kapnak a helyi kocsiszínben, hanem a hozzájuk kapcsolódó rendezvények révén komoly nyilvánosságot és ezzel további hozzáadott értéket is. A turisták számára egy-egy időszakban a helyi nemzetközi eseményekhez köthető országok járművei olyan vonzerőt jelentenek az ugyanezen nemzeti célpiac turistái számára, amely aligha becsülhető túl. A Balatonnál pihenő külföldi választása nem kérdéses, ha az autójával vagy egy megszokott busszal való araszolás helyett a saját hazája régi villamosán utazva közelítheti meg az üdülési színhelye látnivalóit. Elég itt csak a keszthelyi kikötőre, a kastélyra, a hévízi tóra, vagy a pihenőparkokra utalni. (Nyilvánvalóan az esélyegyenlőségre is gondolva ezen régi járművekkel felváltva, tervezett ütemes menetrendben elviselhető gyakorisággal a legkorszerűbb, alacsonypadlós járművek forgalomba adásáról is kell gondoskodni.)

Nem kétséges tehát, hogy az eddig talán nem túl erősnek ítélt forgalmi-gazdasági érvek mentén esetleg kockázatosnak ítélt villamost ilyen addicionális piaci lehetőségek kiaknázása mellett üzletileg is érdemes megépíteni. Az indokltsági vizsgálat alapján összességében megállapíthatjuk, hogy a vonal létesítése - mint azt a gazdaságossági vizsgálat során alá is támasztjuk - a két településre gyakorolt összehatásának figyelembe vételével feltétlenül és minél előbb javasolt.

7.4.3. A vonal helye a BKÜ közlekedési rendszerében, kapcsolata a Balatonon létrehozandó közlekedési szövetséggel

A vonal létesítésének javaslata nem választható el a jelen tanulmányban vizsgált komplex közlekedési fejlesztési javaslatok más részeleimeitől, sőt le kell szögeznünk, csak azzal együtt működképes. Nem célszerű ugyanis – legyen bár kiemelkedő attrakció is amit építünk – egy önálló, semmi mással összefüggésében nem értelmezhető szigetvasutat építeni. Ez az elvi alapvetés, mint majd később látjuk, jelentős részben

meg fogja határozni a villamos létesítésével kapcsolatos műszaki paramétereket, vállalható alternatívákat.

A Keszthely-Hévíz villamosnak szervezetenként, tarifális kérdések oldaláról vizsgálva és mint összhálózati elem egyaránt a közlekedési szövetség integráns részét kell képeznie. Ez azt jelenti, hogy a vonal használatát a Szövetség jegyeivel, bérleteivel lehetővé kell tenni, személyszállítási feladatait, adott irányban mutatott kapacitásait be kell tervezni a Szövetség hálózati tervébe.

Az is nyilvánvaló, hogy a vonalat építő, majd a kész vonalat üzemeltető társaság (amely nem szükségképp azonos!) tagja a Szövetségnek, függetlenül attól, hogy ez a villamostársaság milyen tulajdonosi szerkezettel áll fel. Menetrendjére, informatikai rendszerével kapcsolatban ugyanazok az elvárások és integrálhatósági követelmények, mint a Közlekedési Szövetségben részt vevő bármely más szolgáltatóra.

A szövetséggel való szerves kapcsolat szükségessége legmarkánsabban a tarifális, menetrendi és utastájékoztatási területen ragadható meg. A tarifaközösség és a Szövetség többi járatának menetrendi összehangoltsága mellett a teljes balatoni térségre alkalmazott egységes informatikai rendszert és utastájékoztatási megoldásokat, arculatot, technikát és módszertant alkalmazni kell. E szempont miatt a villamostársaság nem fejleszt és nem létesít önálló utastájékoztató IT alrendszert, hanem a sajátos üzemvitel miatti többlet-követelményeket a Szövetségen keresztül, annak közreműködésével valósítja meg. Ilyen, nyilvánvalóan sajátos feladat a járat érkezési és indulási adatainak felül a muzeális járművek adatainak ismertetése, az éppen elérhető villamostársaságokról közzeendő érdekességek és mindazok a speciális tudnivalók, amelyek mint értéket növelő információk elősegítik a villamosvonal turisztikai termékként való értékesíthetőségét.

Másik oldalról, a Szövetség oldaláról tekintve ugyanezt a problémát, a térségi információs rendszert eleve úgy kell megtervezni, hogy a megszokott adatszerkezeten túlmenően ilyen speciális igények kiszolgálására is alkalmas legyen.

7.4.4. A villamosvonal gazdasági-jogi környezetének vizsgálata

A vonalnak rendelkeznie kell vasúthatósági engedéllyel, a vonalon üzemelő társaságnak vasúttársasági státuszban kell lennie. A vonallal kapcsolatos gazdasági-szervezeti forma tekintetében jelen értekezésünkben nem kívánunk állást foglalni a konkrét társasági formára vonatkozóan, csupán megemlíjük a lehetséges alternatívákat.

- **önkormányzati társaság a két város közös működtetésében, Kft.**

Szerződéses alapon jön létre, a két település között önkormányzata megállapodik a villamostársaság, mint közszolgáltató működtetésében. A bevételek és a kiadások szerződés szerint terhelik őket.

- **nonprofit gazdasági társaság**

Mint sajátos non-profit gazdasági társaság, a két város javára üzemelteti a vonalat, az esetleges nyereséget a társasághoz kapcsolt mechanizmussal a vonalra és az ahhoz tartozó kulturális és egyéb jellegű turisztikai vonzerőfejlesztésre, rendezvényekre fordítja

- **részvénytársaság, nyrt.**

Többszereplős tőkeegyesítő gazdasági társaság. A részvényesek közt lehet kizárólag a két város önkormányzata, de elképzelhető más személyek, akár

piaci szereplők, akár magánszemélyek által történő részvényjegyzés is. Profitorientált piaci tényező. A nyereség felosztásáról a tulajdonosok határoznak tulajdonarányaik-költségviselésük súlyának megfelelően. Nyílt alapítású, vagy tőzsdén jegyzett részvénytársaság nem reális.

- **egyesület, alapítvány**

Csupán a teljesség kedvéért említjük meg, hiszen nemcsak nyugat-európai, hanem immár hazai példa is van arra, hogy egyesület rendelkezik villamos vasúti járművel és azzal turisztikai célú meneteket kíván lebonyolítani. Azonban a vonal gazdasági vonatkozásaira tekintettel, továbbá a Szövetséggel való integráció okán ennek a formának itt nincs létjogosultsága.

- **állami tulajdonban álló zártkörű részvénytársaság, zrt. (esetleg vasúttársaság)**

A tanulmányban javaslatként megfogalmazott és a Balaton térségére létrehozni kívánt új, állami tulajdonú vasúttársaság, a Déli Vasút Zrt. szerepét is érdemes külön is megvizsgálni. A kiemelten kezelést az is indokolja, hogy a villamosvasúti üzem javasolt továbbfejlesztésének szakaszában a tram-train forgalom bevezetésével átfedés keletkezik az említett vasúttársaság tevékenységi területével és tevékenységi körében is. Nyilvánvalóan lehetőséget kell teremteni arra, hogy az elkülönülő érdekek helyett egységes szemlélettel legyen menedzselhető az egész régió kötőtpályás szolgáltatása. Egy ilyen társasági forma sokkal inkább közszolgáltatás- semmint piac-orientáltságú lehet, annak minden előnyével és hátrányával együtt.

A legvalószínűbb forgatókönyv szerint vegyes tulajdoni szerkezetű, zártkörű részvénytársaság fog létrejönni két lépcsőben, két elkülönült feladatra, miközben a vonal létesítéséhez és megépítéséhez kapcsolódó funkcionális munkamegosztás mentén egy háromszereplős modell alakul ki. A három szereplő a döntéshozók szintjén megjelenő aktorok csoportja, a hozzájuk feladatorientáltan alárendelt, a vonal létesítését menedzselő gazdasági társaság és a vonal üzemeltetését végző gazdasági szereplő. Esetlegesen negyedik szintként beléphet a megépült pályán külső vállalkozóként szolgáltatást nyújtó további szervezet is.

Az üzemeltető szervezet a saját profitja és a vonal megvalósításáért felelős, a modellben középső szintűnek bemutatott szervezet vagyongazdálkodása érdekében piacképes módon forgalmat bonyolít le, árulja és értékesíti a villamosvasutat a szó legtagabb értelmében. Mint később még látjuk, ez sok minden egyéb tevékenységet is magában foglalhat. Ebből a szempontból a méretgazdaságosság tekintetében előnyös alternatívának mutatkozik a Déli Vasút Zrt. üzemeltetőként való megjelenése, hiszen a technikai háttér, a karbantartási lehetőségek és a vonal fejlesztésének szakaszában történő járműbeszerzés lehetőséget ad a részben közös járműpark létesítésére. Nagyobb időtávlatban, figyelemmel a következő fejezetben ismertetett további kötőtpályás fejlesztési lehetőségekre, az egységes üzemvitel és járműállomány-kezelés jelentősen növelheti az üzemgazdasági hatékonyságot.

7.4.4. Üzemeltetési elvárások

A Keszthely-Hévíz villamosvonal sajátossága, hogy az általa biztosított szolgáltatás fontossága szempontjából előtérben van a turizmus és a hagyományos értelemben vett közösségi közlekedési igények kielégítése csak másodlagosan játszik

szerepet. Ennek megfelelően a vonal üzemét a turisták igényeinek minél szélesebb körű kielégítésének kell alárendelni. Az ezzel kapcsolatos fő funkciók:

- minél izgalmasabb nosztalgia és múzeumi menetek szervezése
- sokszínű, és műszaki kulturális értelemben vett módon értékes járművek napi forgalomba adása
- magas minőségű helyváltoztatás biztosítása akadálymentes, komfortos, korszerű járművek kombinált alkalmazásával
- átszállásmentes hálózati integráció a térség vasúthálózatára a nagytérség további vonzerőinek feltárására
- addicionális kulturális rendezvények lehetőségének biztosítása
- a normál üzemmenethez kapcsolódó belső karbantartási és egyéb folyamatok turisztikai terméként történő értékesíthetősége

és csak ezt követően, de nem mellékesen:

- Keszthely város és elővárosa belső, helyi közlekedési igényeinek kiszolgálása a hivatásforgalom, a szabadidős tevékenységek és az egyéb, lakossági szükségletek tekintetében
- Hévíz helyközi forgalmának Keszthely vonatkozásában helyi jellegű kiszolgálása (tekintettel arra, hogy Keszthely közigazgatási határa közvetlenül a Hévízi-tó mentén van, továbbá a vonal megépítésével immár közös vonzerőként megjelenő reumakórház és gyógyfürdő kiszolgálása jeleníthető meg hévízi alapfeladatként)

7.4.4.1. A villamosvonal vonzerőként való megjelenésének elemei

A *vonalvezetés*, beleértve a két végpontot, a végállomások környezetét, valamint az útvonal jelentős részét és az érintett helyszíneket (Balaton parti pihenőpark, védett épületek, kikötő, vízparti romantika, érintett intézmények-ingatlanok, úgymint Balaton Múzeum és/vagy századfordulós utcakép, a Helikon Kastély és/vagy parkja, a Hévízi-tó melletti sétány és pihenőpark, a Tófürdő a másik végállomáson, valamint az érintett dobogómajori üdülőcentrum)

A *járműállomány*, beleértve a hazai, esetleg saját honos muzeális motor- és pótkocsikat, a forgalomban időszakosan részt vevő, a hazai járműállományt bemutató kocsikat, a külföldi muzeális járműveket, akár ideiglenes, akár tartós vendégszereplésre, valamint a korszerű, vegyes nagyvasúti-közúti vasúti forgalomra alkalmas, innovatív kombinált technikájú ún. „vonatvillamosokat”, a tram-train-eket

A *kiszolgáló infrastruktúra*, ide értve a Kastélymúzeum szomszédságába tervezett kocsiszínt, mely élő, nyílt múzeumként és kulturális rendezvényhelyszínként funkcionálva az éjszakai üzemszünetben látogatható „industrial art” létesítmény, az esetlegesen multifunkcionális célra átalakított és a védetségnek megfelelően megőrzött külsejű Balaton szállót, a Kastélypark szomszédságának környezetét és a keszthelyi sétálóutcat is. A villamoshoz kapcsolható kulturális, történeti-történelmi, nemzetközi gasztronómiai és egyéb rendezvények mint event-marketing elemek összessége.

7.4.5. A villamosvonalat működtető társaság

7.4.5.1. A társaság alrendszerei:

- gazdasági alrendszer (tulajdonos társaság és üzemeltető társaság)
- üzemviteli infrastrukturális alrendszer (vállalatirányítás és adminisztráció)
- forgalmi alrendszer (napi vonali szolgáltatás biztosítása, forgalomirányítás)
- humán erőforrás alrendszer (képzés, oktatás, szociálpolitika)
- pénzügyi alrendszer (elszámolások, tarifális és költségviselői kapcsolatok, ide értve a közlekedési szövetséggel való kapcsolódást is)
- műszaki alrendszer (pálya és járműkarbantartás, műszaki irányítás és fenntartás)
- marketing (piaci kapcsolatok, gazdasági tervezés, célok, termékek fejlesztése, arculat, imázs és PR)
- Turisztikai-közlekedési menedzsment a BKÜ térségi közlekedési rendszerben való integráció és a közös célrendszer megőrzésére (stratégiai tervezés, hálózat- jármű és programfejlesztés)

7.4.5.2. Szervezeti felépítés és marketing

Az ebben a fejezetben tárgyaltak keretei között a szervezeti felépítésre nem teszünk konkrét javaslatot.

Mint fentebb ismertettük, a különböző alternatívák közötti döntés után determinálódnak a lehetséges szervezeti formák. Így a marketing kérdésében is csak a funkcionális megközelítés útját választhatjuk. E tekintetben számba kell venni azokat a termékeket, amelyek piacra vitelével a villamosvasút nyereségessége biztosítható.

Mint minden közlekedési társaságnak, ennek is a fő feladata a helyváltoztatási szolgáltatás. Ennek során az élményorientált marketing szemléletet kell következetesen érvényre juttatni. Ennek két módja a járműállományon keresztül történő utazási élmény, mint egyedi tapasztalat. A muzeális járművek jelentőségéről már szóltunk, a másik végpontja a kérdésnek az átszállásmentes térségi hálózati kapcsolat olyan járművek segítségével, ahol a komfortérzet lehetőleg maximális. Ez a beszerzendő járművek oldaláról támaszt egyedi, de műszakilag-gazdaságilag nem kivitelezhetetlen követelményeket. A járművek oldaláról vezethető le az arculattal kapcsolatos marketingfeladat is. Tekintettel arra, hogy a közlekedésnek a közönség számára legmeghatározóbb eleme a jármű, hiszen az utas ezzel kerül elsőként kapcsolatba, így a jármű tulajdonságai, annak vonzó, barátságos volta, arculata már meghatározza az előítéletek szintjén a többi termék fogadtatását. Ezért nem lehet sem arculatról, sem imázsról beszélni a járművekkel kapcsolatos kérdések megkerülésével. Erre a későbbiekben visszatérünk.

Az addicionális jellegű termékek tekintetében a lehetőségek spektruma a kocsiszíni performansz éjjelektől a több helyütt is árult, arculati jellemzőkkel bíró villamost ábrázoló emléktárgyakig, a kapcsolódó kulturális értékek komplex, csomagban történő piacra viteléig terjed. Az erre vonatkozó részletes marketingterv, a termékmix és marketingmix összeállítása lényegesen meghaladja a jelen tanulmány kereteit és nyilvánvalóan a megvalósítás során felálló szakmenedzsment feladatkörébe tartozik. Így ezeknek csupán megemlézési szintjén maradtunk fejezetünkben.

7.4.6. A villamosvonal, mint komplex feladatot ellátó közlekedési kapcsolat

7.4.6.1. Vonalvezetési alternatívák

A tervezett útvonal javasolt alapváltozata az alábbi:

(a térképek és fotók megtalálhatóak a DVD mellékelt Tervezett vasút mappájában)

„A” alternatíva (a javasolt megállók vastag betűvel szedve)

Hévíz Tófürdő bejárat végállomás (delta vagy hurokforduló) - Dr. Schulhof sétány – Park u. - **Deák Ferenc tér** - Kölcsey Ferenc u. - **Széchenyi u.** - Parkoló - **Autóbusz állomás** - városi bekötő út – Hévíz-Keszthely közig. határ - Ady Endre u. - **Dobogó major** kitérő - Ady Endre u. - **Sümegei u.** - Sümegei u. - **Mély u.** - Sümegei u. - **Vadaskerti u.** - Hévízi út - **Goldmark Károly u.** - Pál u. – **Múzeumi kocsiszín** - Bástyá u. - Sopron u. - **Helikon Kastély kitérő** - Kastély u. – **Főkapu** - Kastély u. - Kossuth L. u. sétálóutca - **Fő tér** - Kossuth L. u. - **Csók István u.** - Kossuth L. u. - **Balaton Múzeum kitérő** - Madách u. - Park u. – **Vasútállomás** – 1. vágány - vasúti pálya - Helikon szálló parkolója - **Hotel Helikon** - Balaton part - **Keszthely kikötő végállomás** (hurokforduló)

A javasolt és preferált változat számított vonalhossza kb. 8,9 km, a lefektetendő vágányhossz 10,3 km a kitérőkkel, a hurokfordulókkal és a Helikon Kastély parkja melletti területre javasolt kocsiszíni vágányokkal együtt.

„B” alternatíva

Lényegében az „A” változattal megegyező, azonban a vonal az állomás háta mögött és nem pedig az épület előtti vágányon vezet és a Kossuth utcát a Mártírok útján át éri el. Itt a Balaton Múzeum megálló a múzeum telkének másik oldalára kerül.

Hévíz Tófürdő bejárat végállomás (delta vagy hurokforduló) - Dr. Schulhof sétány – Park u. - **Deák Ferenc tér** - Kölcsey Ferenc u. - **Széchenyi u.** - Parkoló - **Autóbusz állomás** - városi bekötő út – Hévíz-Keszthely közig. határ - Ady Endre u. - **Dobogó major** kitérő - Ady Endre u. - **Sümegei u.** - Sümegei u. - **Mély u.** - Sümegei u. - **Vadaskerti u.** - Hévízi út - **Goldmark Károly u.** - Pál u. – **Múzeumi kocsiszín** - Bástyá u. - Sopron u. - **Helikon Kastély kitérő** - Kastély u. – **Főkapu** - Kastély u. - Kossuth L. u. sétálóutca - **Fő tér** - Kossuth L. u. - **Csók István u.** - Kossuth L. u. - **Balaton Múzeum kitérő** – Mártírok útja – Kazinczy u. – **Vasútállomás** – Kazinczy u. - vasúti pálya - Helikon szálló parkolója - **Hotel Helikon** - Balaton part - **Keszthely kikötő végállomás** (hurokforduló)

Ennek a változatnak a vonalhossza mintegy 1,2 km-rel kevesebb, mint az „A” változaté, azonban az építési megtakarítás csupán 0,6 vonalkm, mert a vonal itt rövidebb szakaszon használja a meglévő vasúti pályát.

„C” alternatíva

Hévíz Tófürdő bejárat végállomás (delta vagy hurokforduló) - Dr. Schulhof sétány – Park u. - **Deák Ferenc tér** - Kölcsey Ferenc u. - **Széchenyi u.** - Parkoló - **Autóbusz állomás** - városi bekötő út – Hévíz-Keszthely közig. határ - Ady Endre u. - **Dobogó major** kitérő - Ady Endre u. - **Sümegei u.** - Sümegei u. - **Mély u.** - Sümegei u. - **Vadaskerti u.** - Hévízi út - **Goldmark Károly u.** - Pál u. – **Múzeumi kocsiszín** -

Bástya u. - Sopron u. - **Helikon Kastély** kitérő - Kastély u. – **Főkapu** - Kastély u. - Kossuth L. u. sétálóutca - **Fő tér** – Erzsébet királyné utca - **Petőfi u.** - Erzsébet királyné utca - **Kazinczy u.** – vasútvonal keresztezése - **Keszthely kikötő végállomás** (hurokforduló)

Ez a változat az „A” variánshoz képest 2,9 km-rel rövidebb pályát jelent, ez már költségekben érezhetően kedvezőbb.

„D” alternatíva

Elméletileg elképzelhető a két település közötti szakasznak a nemrég megépült kerékpárúttal párhuzamos vezetése is, azonban mind a védett lápot, mint természetvédelmi problémát tekintve, mind a pálya alépítmény kialakításának műszaki problémái miatt, mind a Gyöngyös-patak áthidalására szolgáló műtárgy okán, mind pedig a Kertváros magasságában található emelkedési viszonyok miatt már műszaki szempontból sem javasolt.

„E” alternatíva

Megegyezik az „A” variánssal, csupán a hévízi hurokforduló a néhai autóbusz állomás helyére kerül, a vonal nem éri el a tavat. Ez arra az esetre vállalható megoldás, ha a Dr. Schulhof sétányon tervezett 820 méteres, füves pályás vonalszakasz bármely okból megvalósíthatatlannak bizonyul.

„F” alternatíva

Megegyezik az „A” variánssal, csupán a hévízi bekötőút helyett a korábbi közút nyomvonalán, a fasoron éri el a Park utcát. Előnye, hogy esztétikusabb és 130 méterrel rövidebb, hátránya, hogy az új autóbusz állomást és a parkolót elkerülve fontos átszállási kapcsolatokat veszít. Nem javasoljuk.

„G” alternatíva

Amennyiben az „A” variáns sétáló utcai szakasza meghiúsulna, akkor elvileg elképzelhető lenne a sétálóutca Lovassy Sándor utca – Lehel utca irányú megkerülése. Ezzel a megoldással azonban olyan hátrányok kerülnek a rendszerbe, amelyekkel szemben még a jelentős kompromisszumok és konfliktusok árán történő „A” variáns megépítése is kedvezőbb alternatívának mutatkozik.

7.4.6.2. Az alternatívák elemzése

A variánsok összevetése során az „A” jelű mellett foglaltunk állást. Bár a legnagyobb vonalhosszal, következésképp a legmagasabb költségekkel ez rendelkezik, azonban a többi változathoz képest jelentős előnyökkel rendelkezik. Műszaki oldalról jelentős építési könnyebbség a meglévő vasúti pálya jelentős hosszban történő használata (Keszthely vasútállomás 1. vágány és kihúzóvágány ill. nyíltvonali 670 méter Tapolca irányába), a Madách u. – Park u. emelkedő kevésbé zavaró módon történő kialakíthatósága és a rendelkezésre álló hely a Deák Ferenc utcánál a Balaton Múzeum kitérőre. Valamennyi változatnál szűk, problémás vonali keresztmetszeti pont a dobogómajori Gyöngyös-patak hídján való átvezetés, az itteni kitérő elhelyezése a fasor

megóvása miatt, valamint a sétálóutca egy rövid hosszban való igen szűk keresztmetszete.

Forgalmi oldalról kedvező az alternatíva széles feltáró jellege, hiszen közös peronos átszállást ad a vonatra az állomáson, jó a csatlakozás az ottani autóbusz végállomáshoz, érinti a Balaton Múzeumot, a sétálóutcat, a Kastélyt, a dobogómajori üdülőközpontot és a Tófürdő bejáratát.

A „B” variáns rövidebb vonalhosszáért cserébe problémásabb vasútállomási és Balaton múzeumi kapcsolatot ad, az emelkedő viszonyai a Mártírok útján nem jelentősen kedvezőtlenebbek.

A „C” variáns jelentős vonalhossz, menetidő és költségmegtakarítással rendelkezik, kevésbé zavarja a jelenlegi közúti forgalmi rendet, illeszkedik a város forgalomcsillapítási elképzeléseibe és a vonalvezetése esztétikusabb a park és a századelői hangulatú villák között. Hátránya, hogy nem kapcsolja be a Kossuth utcát a forgalomba, a vasútállomást elkerüli és a későbbi hálózatfejlesztésre tekintettel deltavágány létesítése szükséges mindkét irányba a vasúti kereszteződésnél, melynek kialakíthatósága épp úgy problémás, mint a Fő tér előtti emelkedő kiegyenlítésére szükséges utcai földmunkák szükségessége. Mindazonáltal másodlagos alternatívaként erős kompromisszumokkal fenntartható az „A” variáns mellett.

A „D” variáns természetvédelmi és alépitménnyel kapcsolatos műszaki nehézségekbe egyaránt ütközik, a rövidebb pályahosszáért igen hátrányos forgalmi kapcsolat-vesztéssel kell fizetni. Nem javasolt.

A „G” alternatíva forgalmi, és szolgáltatás-értékesítési szempontból legalább annyira előnytelen, mint városszerkezeti szempontból. Ez a vonalvezetés a villamos és a város célközönségét, a fizetőképes turistát vonja el a rendezettebb belvárosi övezetből, a sétáló utcából, amely az ott működő vállalkozóknak kevésbé kedvező, mint a villamos közlekedésével kétségtelenül együtt járó bizonyos korlátozások elfogadása. Alternatívaként való megtartását csak nagyon alapos megfontolás után tartjuk reálisnak.

7.4.6.3. Nyomtáv alternatívák

A nyomtávolság tekintetében a nagyvasúti európai normál nyomtáv (1435 mm) mellett alternatívaként felmerült 1000 mm nyomköz alkalmazása is, amely szintén elég elterjedtnek mondható Európában a városi villamosok között. A vizsgálatok azt mutatták, hogy a kisebb űrszelvény nem okoz jelentős költségcsökkenést, és bár a vonalvezetés ívviszonyai tekintetében jelentősen kedvezőbb lehetőségeket kínált, azonban a normál nyomtáv elterjedtségének okán ez biztosította a több muzeális járművel való kompatibilitást. Legfőbb érvként a meglévő hazai villamos és nagyvasúti hálózattal való átjárhatóságot vettük figyelembe, mert csak ez biztosítja a tram-train üzem bevezethetőségét, amely a hálózat bővítésének elengedhetetlen kritériuma.

Ezért első javaslatként a pálya normál nyomközű 1435 mm nyomtávolságú közúti vasúti pályaként, alapvetően egyvágányú vonalvezetéssel kerüljön megépítésre.

A kérdést némiképp árnyalja az előbb említett keskenyebb nyomtáv viszonylagos elterjedtsége az európai városok jelentős részében, továbbá az a tény, hogy a vonal egyedi múzeumvasútként épül. Nincs műszaki akadálya annak, hogy a vonal háromsínés rendszerben, mindkét nyomtávval rendelkező kocsik futtatására alkalmas módon kerüljön megépítésre. A megoldásra az évtizedek óta sikeresen működő stuttgarti közös Stadtbahn (1435 mm)-Strassenbahn (1000 mm) hálózati üzem az élő példa. Ezért alternatív javaslatként felvetjük ennek a három sínszálás rendszernek a megvalósítását. A

normál nyomtávú pályához képest – tekintettel a kitérők és elágazások viszonylag csekély számára – a háromsínés rendszer mintegy 15%-kal növeli meg a költségek pályaeépítési részelemeit, így a beruházás költséggazdálkodása során érdemesnek látszik és javasoljuk egy újabb döntési pont beiktatását a tervezési folyamatba.

Az emelkedési és ívviszonyok két műszaki határértékét a száz évvel ezelőtti motorkocsi adhéziós vontatási erőátadása, illetve a legkorszerűbb tram-train jármű minimális úrszelvény és bejárható ívsugár mérete határozza meg. Ezen geometriai paraméterek betartásával valamennyi változat megvalósítható, azonban a jellemzően a Kazinczy u. és a Kossuth L. u. közötti szintkülönbség, illetve a Kertváros-Dobogómajor szintkülönbség kiegyenlítése jelentős alépítményi földmunkával, egyes változatokban egy-egy ingatlan részbeni kisajátításával és kártalanítással jár együtt. A vágányok közötti fektetése igen rövid, viszont városi emelkedési szakaszokon a közúti forgalom megtartását kizárja a jelentősebb töltés-bevágás szintkülönbség miatt.

7.4.6.4. Kitérők, kocsiszín helye, üzemmenet

A vonalon három forgalmi kitérő (Balaton Múzeum, Kastély és Dobogómajor, illetve „C” variánsnál kettő: Kastély és Dobogómajor), valamint egy kocsiszíni kiágazás megépítésével 10 perces csúcsforgalmi követési időköz tartására alkalmas a hazai közúti vasutak F2 forgalmi utasítása szerinti egyvágányú ellenmenet biztosítási eljárás alkalmazásával. A menetidő a normál forgalmi (azaz múzeumi) kocsik számára 25 perc, Tram-train részére 18 perc. A vonal mindkét végén hurokforduló kerül kiépítésre, hogy az egyirányú járművek és a pótkocsi szerelvények is meg tudjanak fordulni. Amennyiben a kitérőkben a peronkialakításra szigetperon javasolt, az egyirányú villamosok utascseréjének biztosítására az ajtóoldal miatt rendszeren balmenetben való közlekedést kell alkalmazni. A kitérőben való haladást zajcsillapított, rugós visszacsapó váltó biztosítja.

A megálló 54 méter hosszú szerelvények kiszolgálását is lehetővé tevő járdával, egységes balatoni arculatú esőbeállóval készülnek, kitérőben igény szerint szigetperonnal. A megálló normál üzemmenet esetén rendkívüli kettős megállóként szolgálnak.

A vonal áramellátásáról 600 V névleges egyenfeszültségű, 100 mm² keresztmetszetű réz munkavezetékekkel és mellette az oszlopon végigfűzött tápellátó vezetékkel kialakított felsővezeték-rendszer gondoskodik. A betáplálás két 20kV-os ellátású városi alállomásról történik. Az alállomások egyenkénti névleges összteljesítménye 0,9 MVA, nagyobb teljesítmény beépítése a kevés jármű miatt nem indokolt.

A kocsiszín elhelyezésére – tekintettel a muzeális értékű járművekre – őrzött területen belül, lehetőség szerint múzeumi létesítmény közvetlen környezetében kell lehetőséget biztosítani. A keszthelyi Helikon Kastély, mint múzeumi komplexum és parkjának rehabilitációs tervében szereplő elképzelésekhez jól illeszkedik a kastélypark közvetlen szomszédságában elterülő ingatlanon felépíthető, múzeumi bemutatótérként is funkcionáló kocsiszín. A kocsiszínnak legalább hat forgalmi jármű, egy karbantartás alatt lévő jármű védett tárolására alkalmasnak kell lennie, továbbá egy tisztító állással és két jármű restaurálására alkalmas fedett kézi műhellyel kell rendelkeznie.

A napi forgalom a járművekre telepített, több feladatot ellátó utaskísérők segítségével kerül lebonyolításra. Az utaskísérők nemcsak idegen nyelvet beszélő kalauzok és a menetdíj-ellenőrzésben vesznek részt, hanem múzeumi szemszögből idegenvezetőknek is tekinthetők, emellett biztonsági és őrzési feladatokra is kiképzik

őket. Ezzel a magas szintű utas-kiszolgálás mellett az állagmegóvás feltétele is biztosított.

7.4.6.5. Járművek

A vonal forgalmának lebonyolítása alapvetően muzeális járművekkel történik. Ezek a járművek jellemzően felajánlasként vagy megőrzési céllal érkeznek, idegen tulajdonként üzemelnek, így itt beruházási költségekkel nem, csupán bérleti díjakkal számolunk. A bérleti díjak prognosztizálását – akár a hagyományos értelemben vett bérleti konstrukcióról, akár bér munkában elvégzett restaurálással szembeni barter-megállapodásról van szó – a lentebb ismertetett üzemköltségek között szerepeltetjük.

A vonal üzembe helyezését követően tervezzük a forgalom kiterjesztését a további települések irányába a meglévő vasúti hálózaton tram-train járművek segítségével. A Balatonszentgyörgy és Tapolca közötti forgalom kiszolgálása céljából, tartalékkal számolva, hat darab, legalább 70%-ban alacsony padlós egyterű, kettős üzemű (dízel és 600V=) tram-train szerelvény beszerzése indokolt. Ezek az új járművek többféle finanszírozási konstrukcióban érkezhetnek a térségbe, akár önálló üzleti konstrukció keretében, akár egy Déli Vasút általi üzemeltetés esetén azzal közös beruházásban.

Az új járművek beszerzéséig az akadálymentesített és magas komfortfokozatú közlekedés biztosítására ütemes menetrend szerint - óránként egyszer - alacsonypadlós villamos forgalomba adásáról is gondoskodni kell. Az ehhez szükséges két járműszerelvényt ideiglenesen szintén bérelni kell.

A járművek költségei tehát mint időszakosan és ismételten felmerülő költségelemek, az üzemköltségek között mutathatók ki.

7.4.7. A vonal létesítésének költség számítása

A költségek meghatározásánál a normatív alapú, átlagos egységdíjas összehasonlító elemzés módszerét alkalmaztuk a becslésre. Az alábbi beruházási elemeket vettük számításba:

- Pályaépítés eltérő fajta pályaszakaszonként km egységáron
- Áramellátás belvárosi és külterületi vonalszakaszokon km egységáron
- 2 db elektromos állomás létesítése teljes bekerülési egységáron
- infrastrukturális létesítmények kiegészítő beruházási értéke az alapberuházás százalékában, tételes elemzéssel korrigálva
- a járulékos, és egyébként a vonal megépítése nélkül is megvalósítani szándékozott beruházások figyelmen kívül hagyásával számoltunk.

7.4.7.1. Pálya

A legnagyobb költségű alternatíva megvalósítása során a következő pályaelemeket kell megépíteni:

- 0,8 km díszburkolóval kövezett, zaj- és rezgéscsillapított, burkolt közúti pálya.
Egységár: 320 millió Ft/km, költsége: 256 millió Ft

- 0, 9 km füvesített, zaj- és rezgéscsillapított, burkolt közúti pálya. Egységár: 300 millió Ft/km, költsége: 290 millió Ft
- megépítve 1,2 km vasúti pálya, átépítési költsége: 50 millió Ft
- 0,5 km íves vasúti pálya nyíltvonali kitérővel, biztosító berendezéssel. Egységár: 200 millió Ft/km, illetve 65 millió Ft/db, költsége: 165 millió Ft
- 3,2 km belterületi, útburkolatba épített, zaj- és rezgéscsillapított, burkolt közúti pálya. Egységár: 320 millió Ft/km, költsége: 1024 millió Ft
- 4,8 km nyíltvonali, zúzottköves könnyűvasúti pálya. Egységár: 150 millió Ft/km, költsége: 720 millió Ft

Pályahossz (km)	Pálya jellege	Egységár km-ként (millió Ft)	Teljes költség (millió Ft)
0,8	díszburkolatos	320	256
0,9	füvesített	300	290
1,2	kész vasúti	0	0
0,5	íves vasúti kitérővel	200+65	165
3,2	útburkolatba épített	320	1024
4,8	nyílt vonali	150	720
	ÖSSZESEN		2455

A pálya összköltsége tehát kb. 2,5 milliárd Ft + Áfa. Ebben benne van egységre vetített költségként a villamosvonali kitérők és a pályához szorosan kapcsolódó egyéb létesítmények építési díja is.

7.4.7.2. Áramellátás

- 4,8 km nyíltvonali felsővezeték-rendszert kompletten (munkavezeték, betáp- és visszavezető kábelek, oszlopok, keresztartók). Egységár: 30 millió Ft/km, költsége: 144 millió Ft
- 5,4 km városi, függesztett keresztsodronyos felsővezeték-rendszert kompletten (munkavezeték, betáp- és visszavezető kábelek, oszlopok, keresztartók). Egységár: 75 millió Ft/km, költsége: 405 millió Ft
- 2 db. 0,9 MVA teljesítményű 20kV AC/600 V DC alállomás konténerben, telepítve. Egységár: 110 millió Ft/db., költsége: 220 millió Ft.

Pályahossz (km)	Pálya jellege	Egységár km-ként (millió Ft)	Teljes költség (millió Ft)
4,8	nyíltvonali	30	144
5,4	Városi	75	405
2 db	0,9 MVA trafóáll.	110/db	220
	ÖSSZESEN		769

7.4.7.3. Egyéb beruházási elemek

Ingatlan beruházási és közmű kiváltási járulékos költségekre (a km-egységköltségben tartalmazott részen felül) a fenti összegek 20%-a számolható, ez túlbecsült érték a kocsiszín létesítése és felszerelése vonatkozásában, de reális akkor, ha a Balaton szálló épületét, mint vállalati infrastrukturális létesítményt és a külön nem vizsgált közműproblémák megoldását is hozzászámítjuk. Benne foglaltatik továbbá a megálló peronjainak kialakításának költsége és berendezési tárgyai (utasváró/esőbeálló, utastájékoztató, padok, virágládák, egyéb díszítőelemek) is. Korrigált összege: 740 millió Ft.

A Keszthely-Hévíz villamosvasút, mint új létesítésű kötöttpályás infrastruktúra teljes bekerülési költsége működőképes állapotban és felszerelve, de járművek nélkül mai árakon mintegy 4 milliárd Ft + Áfa.

Az egységköltség mutatókat 2007. évi építő szakértői iránymutatás alapján, versenypiaci feltételek között vettük figyelembe.

7.4.8. Hálózatfejlesztési lehetőségek

A vonal forgalomba helyezését követően, ideális esetben már a 2009. évi nyári szezonban célszerű megvizsgálni a beindított nosztalgiaüzem mellett az új beszerzésű tram-train járművekkel végrehajtható hálózatbővítési lépéseket. Nyilvánvalóan minél hamarabb kell a korszerű járművek beszerzéséről gondoskodni, mert addig a nosztalgiamenetek közti akadálymentes villamosok bérlése a társaság költségvetését terheli. A tram-train beszerzés a bérelt alacsonypadlós járművek feladatait kiváltja és a kettős energia ellátás okán azonnal bekapcsolhatóvá teszi a rendszerbe a Sármelléki repülőtér, Balatonszentgyörgy, illetve a kellő utazási kereslettel kecsegtető, az előzőnél sokkal ígéretesebb Gyenesdiás-Vonyarcvashegy-Balatongyörök útirányokat a meglévő vasúti pálya változatlan állapotú felhasználása mellett. Az irányváltás-mentes hálózati kapcsolat kialakítására csupán egy alig 200 méter hosszú deltavágány megépítésére van szükség Keszthelyen. Ezen hálózatfejlesztésnek az egyébként is szükséges járműbeszerzésen túl csupán minimális szintre hozó karbantartási igénye van és ezen a téren a villamostársaság már a közlekedési szövetség partneri együttműködésére is számíthat, hiszen jelentősebb részhálózati szolgáltatóvá lépett ezzel elő. A forgalomszervezésre az a javaslat tehető, hogy az óránként közlekedő, korszerű tram-train Hévízről Keszthelyre menet folytatja útját Balatongyörökig, esetleg Tapolcáig és ezzel a két város agglomerációjába vonja be a távolabbi part menti településeket. A legalább hat darab, megfelelő kapacitású, legalább 70%-ban alacsony padlós egyterű, kettős üzemű járművek panoráma ablakokkal, légkondicionálóval, forgatható utasülésekkel, mosdóval, részben minibárral és utaskísérő munkahellyel felszerelten, a villamostársaság egyedi homlokmodul dizájnjában kerülnek leszállításra. A darabonként mintegy 550-870 millió Ft-ba kerülő szerelvények finanszírozására számos előnyös pénzügyi konstrukció dolgozható ki a bérleti, operatív lízingelési, gyártói finanszírozású szállítási eljárásokon kívül a bankhitelen át a PPP konstrukcióig.

7.4.9. Időbeli ütemezés, kapcsolódás az operatív programokhoz

Tekintettel a fentiekben kimutatott pozitív hatásokra, a BKÜ közlekedési stratégiájának ezt a projektjét a lehető leghamarabb meg kell valósítani. A terv előzetes vázlatának ismertetésével és az ehhez kapcsolódó sajtócikkkel a projekt társadalmi

egyeztetése már most megkezdettnek tekinthető. A vonal tervét elvi szinten támogatásáról biztosították az érintett települések vezetői és a regionális politika szereplői is. A jelen tanulmányban írt megállapítások tükrében a megvalósítás irányába a további előkészítő munkát haladéktalanul meg kell kezdeni. A 2007. évi előkészítést követően a megvalósításért felállított szervezetnek (melynek modelljét fentebb ismertettük) 2008-ban képessé kell válni arra, hogy érvényes és támogatható pályázatot nyújtson be az EU kohéziós alapjára a Közlekedési Operatív Program keretében. A várhatóan 30% alatti önrész biztosítására alternatív javaslatokat kell kidolgozni és elő kell készíteni a tervezéssel és a kivitelezéssel kapcsolatos közbeszerzési eljárásokat is. A projektnek olyan fokú készültséget kell elérnie, hogy a megvalósult beruházással a 2009.-ben megnyíló, nyertes pályázati forrás felhasználására az aktivált beruházással el tudjon számolni és a támogatást sikerrel lehívhasa. A forgalom felvétele és a hálózatbővítéshez kapcsolódó járműfejlesztés időpontja 2009-2010-ben a létesítési modellben említett aktorok döntésén és aktivitásán múlik.

A megvalósítás több irányú egyeztető tevékenységgel veszi kezdetét. A beruházás gondozására létrehozott szervezet (a fentebb ismertetett háromszintű modellünk középső szervezete) a két érintett önkormányzat előkészítő forrásainak felhasználásával beilleszti az aktuális településrendezési tervekbe a jelen tanulmány szerinti koncepciót. Előkészíti a képviselőtestületi döntéseket és javaslatot tesz a pályázati támogatások lehívhatóságát megelőző időszak finanszírozására. Az előkészítő források terhére, a közbeszerzési eljárásokkal kiválasztja a tervezőt, megtervezteti a vonalat és lebonyolítja a kivitelezéssel kapcsolatos tervek birtokában az építő kiválasztását.

Ezeket a munkafolyamatokat a két önkormányzat által közösen kialakított célfejlesztési alapból lehet finanszírozni, amely a projekt saját erejének részét is képezi. Ennek minimális összege 100 millió Ft körülire becsülhető.

A várhatóan 2008.-ban megkezdendő építkezések előfinanszírozására rövid lejáratú, áthidaló jellegű bankhitelt, vagy PPP konstrukcióban külső egyéb forrást lehet igénybe venni. A sikeres pályázati bírálatot követően, - bár a pályázatok utófinanszírozásuk és utólagos elszámolással bonyolódnak – az első részteljesítéshez kapcsolva a 2009. évi kifizetésű pályázati forrás terhére lehívást kell szorgalmazni. A kivitelezés során a fővállalkozóval a lehető legelőnyösebb utófinanszírozásra kell törekedni a fizetési kondíciók tekintetében, a lehető leghosszabb számlakiegyenlítési határidővel. Szállítói finanszírozási elvárás akár a kivitelező kiválasztására indított közbeszerzési eljárás során is meghatározható.

A likviditási problémák elkerülésére a beruházó szervezetnek kellő forgóeszköz-hitel tartalékkal célszerű rendelkezni. Ezek áttételes hatásaként az önkormányzat átmenetileg jelentősebb eladósodottsága megjelenhet, de ez egy ekkora volumenű fejlesztés ilyen feszített ütemű végrehajtása során természetes. A likviditási problémák minimalizálása végett a pályázati elszámolásokat és az utolsó részlet lehívását lehetőleg még 2009.-ben be kell fejezni.

7.4.10. Céлиндikátorok

A projekt megvalósításával rövid és hosszú távú, valamint közvetlen és közvetett eredményekről kell indikátorok segítségével meggyőződni.

A) Eredmény indikátorok

- A modal-split arány megváltozása, a közösségi közlekedést választók aránya a vonalmentén 3-5%-kal növekszik a gépkocsi forgalom rovására.
- Az eljutási összigidő a keszthelyi belvárosi célpontok tekintetében átlagosan 3-5 perccel csökken az összes teljesített utazásokat vizsgálva.
- 55 fő részére munkahely teremthető.
- A városi életminőség mérhetően nő, új közszolgáltatás jelenik meg.
- A települések közösségi közlekedési szolgáltatásokkal kapcsolatos kiadásai vagy csökkennek, vagy magasabb színvonalú kiszolgálás biztosítható.

B) Hatás indikátorok

- A közösségi közlekedést használók aránya jelentős mértékben, 10% körül nő.
- A forgalomcsillapító intézkedések bevezethetőségével a települések bevétele nő.
- A lakosság számának mértékben nő.
- A turista érkezések száma legalább 10%-kal nő.
- Az átlagos tartózkodási idő legalább 0,3 nappal nő.
- A települések idegenforgalmi adóbevétele 0,8%-kal nő.
- A helyi vállalkozói adóbevétel legalább 1%-kal nő.
- A levegő szennyezettsége a két város térségében csökken.
- A Keszthelyt Hévíz irányába elhagyó, illetve onnan érkező közúti járművek egységjármű/nap mutatója 8%-kal csökken.
- A parkolóhelyek forgási sebessége 15%-kal nő.

7.4.11. A döntési javaslat indoklása

Amikor az ötlet megszületett, az előzetes megvalósíthatósági tanulmány szintjén kizárólag nonprofit alapú, nagyrészt ajándék, vagy gyűjtők tulajdonát képező járműveket üzemeltető villamosüzem szerepelt az elképzelésben, működési modellként az amszterdami villamosbarátok múzeumvasútjának példáját szem előtt tartva, megvalósításként pedig a blackpooli tengerparti villamosüzemet mintázva.

A VÁTI az előzetes megvalósíthatósági tanulmányból kiindulva a lehető legkisebb beruházási költségek érdekében a létező legegyszerűbb és egyben fizikailag legrövidebb nyomvonal megépítésével kalkulált, a keszthelyi pályaudvart dél felé elhagyva, a várost dél felől kerülve nyílegyenesen a Hévízi tó felé és annak kifolyásával szemben, az út túloldalán végződött volna, gyakorlatilag lakott területek érintése nélkül. Ezen a nyomvonalon jórészt használt, vasúti fővonalak átépítése során kinyert bontott anyagok felhasználásával minimalizálni lehetett a kivitelezésének költségeit. Többek között elegendő volt egyetlen transzformátorállomás is. A VÁTI ezen felül főleg főszезoni, kismértékben előszезoni üzemeltetéssel számolt.

A Balaton Fejlesztési Tanács az elmúlt időszakban tárgyalásokat folytatott Keszthely és Hévíz polgármestereivel, valamint a keszthelyi Kastélymúzeum igazgatójával. Ezen tárgyalások folyamán bizonyosságot nyert, hogy az eredeti ötletet tovább kell fejleszteni, feltétlenül el kell érni Keszthely belvárosát, a kastélyt, a cserszegtomaj-dobogómajori üdülőfalut, mert így a vonal sokkal nagyobb területet fedne le és várhatóan sokkal több utasa lenne. Kiderült, hogy Keszthely a sétálóövezet kiterjesztését tervezi a jelenlegi sétálóutca folytatásaként a kastély bejáratáig, valamint, hogy Hévíz ki fogja költöztetni az autóbusz-állomást a jelenlegi helyéről.

Természetesen az eredeti, a megvalósíthatósági tanulmányban ismertetett költségkalkuláció egy ilyen helyzetben már nem tartható, ezért a tanulmány arra vállalkozott, hogy ezt a sokkal összetettebb, de összhatását tekintve lényegesen előnyösebb és messzebb mutató elképzelést is kidolgozza.

Az említett változtatások miatt a beruházási költségek növekedése a következő fő tételekben jelentkezik:

- a nyomvonal hossza megduplázódott, a teljes vágányhossz mintegy 10,2 km
- az áramellátáshoz egy helyett két transzformátorállomás szükséges
- a vonal felét beépített területen kell vezetni, ezen belül is
- a belvárosi, sétálóutcai környezetben csak jóval drágább pályatest és felsővezeték-rendszer építhető.

Mindezekkel a költségnövelő változtatásokkal szemben azonban az ilyen módon megnövekedett méretű projektnek jelentős többlet hozadéka is van. A növekedés, mint azt a gazdaságossági számítás is alátámasztja, a kedvezőbb költségviszonyú, hatékonyabb üzemnagyság irányába vitte tovább a vonalat.

Mindez nem jelenti azt, hogy az eredetileg elképzelt fő üzemeltetési forma, azaz az adományozott és restaurált muzeális járművekkel történő forgalom ne jelenhetne meg. Sőt, a projekt turisztikai hozadéka épp ezen a tényezőn alapul. Továbbra is adott, és a tanulmány számol is az adományozott, vagy jelképes összegért beszerzett nosztalgia járművekkel, a nonprofit, civil szervezetek tevékenységével, melyek segítségével az üzemeltetés költségei jelentősen csökkenthetők. Ugyanígy, a nem belvárosi szakaszokon továbbra is nyitott a lehetőség használt nagyvasúti anyagok beépítése segítségével a beruházási költségeken megtakarításokat elérni, hiszen ezek az anyagok a nagyvasúti kocsiknál jóval könnyebb villamosokat hosszú időn át is műszakilag teljes értékűen ki tudják szolgálni.

A fejezetben többször hivatkozott szinergia hatása miatt a közel 4 milliárd Ft nettó forrásigényű beruházás összhatását tekintve kedvezőbb képet mutat, mint az előzetes megvalósíthatósági tanulmányban felmerült változat.

7.5. A Balatonfenyvesi Gazdasági Vasút helyzete

7.5.1. A vasút története

A Kis-Balaton egyik közlekedési látványossága volt a Balatonfenyvesi Gazdasági Vasút, amely egykoron behálózta az egész Nagybereket; s a személyszállítási (Somogyszentpál, Pálmajor, Központi Főmajor, Táska és Csiszta irányokkal) funkcióin kívül eredetileg – mint neve is jelzi – gazdasági feladatokat látott el.

A kisvasút története az 1920-as évekig nyúlik vissza, amikor is a balatonfenyvesi nagyvasúti állomás és Imre-major között egy 600 mm nyomtávolságú pályát fektettek le, amin csak mezőgazdasági termények szállítása folyt, személyszállítás nem. Azonban ez a vonal a II. világháborúban elpusztult.

Mivel a Nagyberék süppedős-tőzeges talaján szilárd burkolatú utat akkoriban még nem tudtak építeni, így a mezőgazdasági termények elszállítására a Balaton-nagybereki Állami Gazdaság újra kisvasút építése mellett döntött, s az első szakasz már 1950-ben elkészült Balatonfenyves MÁV állomás és Hunyadi akol között. (A vasútépítési munkálatokat köztörvényes rabokkal végeztették.) A tervek szerint egy 72 km hossz hálózatnak kellett volna kiépülnie, melyet a későbbiekben össze akartak kötni a kaposvári cukorgyár hálózatával. Azonban ehelyett csak egy 46 km hosszú hálózat jött létre, mivel a munkálatokat 1957-ben abbahagyták.

Az Állami Gazdaság növekedésével a személyszállítási tevékenység is megindult 1956-ban, először Balatonfenyves és Táska között, majd később Somogyszentpál irányába (Jelenleg is a kisvasút az egyedüli közvetlen közlekedési eszköz Somogyszentpálról Balatonfenyvesre.). Ebben az évben azonban egy másik fontos esemény is történt a Nagy-Berekben; olajfúrás közben ásványi anyagokban gazdag meleg vizet találtak Csisztapuszta területén. A forrás egyre kedveltebb lett a turisták körében, s később egy fürdőt is létesítettek.

A személyszállítás elkezdésével párhuzamosan a teherszállítás is fellendült, a nagyvasúton igen nagy mennyiségben érkezett mészsizap, amelyet az átrakás után a gazdasági vasút a felhasználási helyére szállított, vissza irányba pedig kukoricát illetve cukorrépát fuvarozott. (A teherszállítás 1991-ben szűnt meg).

A kisvasúti hálózat gerincét a Balatonfenyvesi GV állomás valamint az Imremajor (Központi Főmajor) közötti 5 km-es szakasz alkotja. Innen ágazik el nyugati irányba a 11 km hosszú somogyszentpáli szárnyvonal, valamint a fővonal folytatása Táskai elágazás–Csiszta gyógyfürdő irányába. A táskai elágazástól keletre folytatódik a fővonal Csiszta gyógyfürdő irányába, valamint délre Táska felé. A vonal eredetileg csak Csisztáig tartott, 1987-ben hosszabbították meg egészen a gyógyfürdőig. Menetrendszerinti személyforgalom csak ezeken a vonalakon zajlott. Teherforgalom számára tartották fenn a feketébézsényi valamint a kundpusztai szárnyvonalakat, amelyeket azóta már felszedtek.

A Balatonfenyvesi Gazdasági Vasutat is elérte az 1968-as Közlekedéspolitikai koncepció szele, a tervezet 1973-ra irányozta elő a vasút megszüntetését. Ugyan a vonalat nem számolták fel, de a MÁV folyamatosan csökkentette a fenntartásra szánt összegeket, annak ellenére, hogy a forgalom folyamatosan nőtt. A pályán kisebb-nagyobb felújítások zajlottak, de az elmaradó komolyabb karbantartások miatt 1997-ben az egész hálózaton 5 km/h-s sebességkorlátozást léptettek életbe, majd 1997 szeptemberében a teljes forgalmat leállították. Helyi tiltakozásoknak köszönhetően 1997-98-ban nagyobb felújításokra került sor a táskai és a somogyszentpáli vonalon.

A kisvasút életében 2002. szeptember 1-je egy szomorú dátum; ettől a naptól kezdve ugyanis szünetel a forgalom a csisztai fővonalon és a táskai mellékvonalon. A táskai vonal megszüntetésre került, s a pályát eredetileg csak Balatonfenyves–Imremajor–Pálmajor között újították volna fel, azonban a Pálmajor–Somogyszentpál közötti vonalszakasz is átkerült a felújítandó kategóriába, így a somogyszentpáliaknak sem kell nélkülözni a kisvasutat. Közel egy éves felújítási munkákat követően, – amelyet közvetlenül a Gazdasági- és Közlekedési Minisztérium finanszírozott – megindult a közlekedés a somogyszentpáli szakaszon. Az Imremajor–Csisztafürdő közötti vonalon 2002. szeptembere óta szünetel a forgalom, a felújítása eddig elmaradt. A közvetlen ok természetesen a pénzhiány, de közvetetten a már jelzett okok is közrejátszanak.

7.5.2. Kezdeményezések a kisvasút megmentésére

A kisvasút fejlesztése és megmentése érdekében napjainkban is folynak munkálatok, sajnos kizárólag csak elméleti, tervezési szinten. A térség 14 önkormányzata 2002-ben, Balatonfenyves székhellyel létrehozta a Balaton-Boronkai Kisvasút Kht-t, amely a kisvasút fenntartása érdekében több célt is előírányzott. Mindegyik cél továbbra is a kisvasút turisztikai célú hasznosításában látja a megmaradási és felhasználási lehetőséget, azonban nem csak a jelenlegi formában „leszűkítve”, hanem sokkal grandiózusabb formában.

A Balaton-Boronkai Kisvasút Kht. eddig elkészült legfontosabb tervdokumentuma a Via Kárpátia cég által készített *„A Balatonfenyves–Csiszta gyógyfürdő–Táska–Somogyszentpál, továbbá a Mesztegnyő környéki keskeny-nyomközű vasutak összekötésének, illetve korszerűsítésének megvalósíthatósága és hatásvizsgálata”* c. dokumentum. Ebben a fejlesztési tervben azonban a kisvasút nemcsak a jelenleg is (félig-meddig) létező nyomvonalán haladna, hanem Balatonfenyvestől egészen Nagybjomig kötné össze a településeket. Ezzel lehetőség nyílna a két, egymással kapcsolatban soha nem álló somogyi kisvasút, a balatonfenyvesi és a mesztegnyő-felsőkaki összekapcsolására, valamint a Nagyberék–Marcali fürdő–Boronkai erdő–Nagybjomi fürdő idegenforgalmi létesítmények érintésével egy átszállásmentes útvonal létrehozására.

Ezen grandiózus elképzeléssel hazánk egyik leghosszabb kisvasúti vonala jönne létre (151 km össz vonalhossz). Azonban meglátásunk szerint az elkövetkezendő években igen kevés az esély arra, hogy a kisvasútnak a tervdokumentumban felvázolt változata létrejöjjön. Egyrészt az érintett önkormányzatok távolról sem rendelkeznek olyan pénzügyi háttérrel, aminek során ezt a nagyméretű tervet meg tudnák valósítani, még EU-s pénzek bevonásával, a minimális önrész felmutatásával sem. Kétséges az is, hogy egy ilyen hosszú szakaszon vajon mennyien utaznának végig, illetve az új szakaszon lenne-e elegendő mennyiségű felszálló utas, azaz indokolt-e a két vonalat úgy összekötni, hogy a köztes új szakasz semmilyen turistacsalogató látványossággal nem rendelkezik.

A tervek szerint összekapcsolásra váró két kisvasút jelenleg egymástól eltérő funkciót tölt be. Míg a somogyszentpáli vonalon a hivatásforgalom a fő funkció, addig a mesztegnyői vonal kifejezetten turisztikai célokat lát el, esetenként speciális kíváncsalmaknak is eleget tesz. (vadász-vonatok indítása). (A mesztegnyői vonalat egykoron hivatásforgalmi céllal is használták, de Felsőkak-pusztá elnéptelenedését követően ez a használati forma megszűnt.) Ugyan készült felmérés az új szakasz előrebecsült hivatásforgalmáról, azonban véleményünk szerint a vonatot ilyen céllal igen

kevesen vennék igénybe, azaz hivatásforgalom továbbra is csak a meglévő somogyszentpáli szárnyvonalon maradna fenn.

A hivatásforgalommal a fejlesztések során azonban nem érdemes számolni. A somogyszentpáli szakaszon is javarészt iskolások közlekednek. Az előbbi tények tudatában elmondható, hogy a kisvasút jövője csakis a turizmusra alapozódhat, a hivatásforgalom kiegészítő elemként tüntethető fel.

Anyagunkban a kisvasútnak kifejezetten a Balaton Kiemelt Üdülőkörzetben elfoglalt helyét és betöltött szerepét elemezzük és mutatjuk be. A továbbiakban nem célunk foglalkozni a kisvasút nagyobb lélegzetű fejlesztési elképzeléseivel, hanem csak az általunk felvázolt lehetséges hasznosítási formákkal, továbbá azért sem, mivel a korábban említett fejlesztési dokumentumban felvázolt hálózat által érintett települések döntő hányada már nem a Balaton Kiemelt Üdülőkörzethez tartozik. A fejlesztési elképzeléseinket a Balaton Kiemelt Üdülőkörzet területén valósítanánk meg.

Jelen dokumentum nagymértékben támaszkodik a Via Kárpátia által készített tanulmányra és sok adatát kiindulási pontnak tekinti, ám egyes elemei kiegészítésre és változtatásra szorulnak. Ezt, ahol szükséges volt, megtettük.

7.5.3. A Balatonfenyvesi Gazdasági Vasút jelenlegi forgalma és műszaki adatai

A jelenleg működő, Balatonfenyves-Somogyszentpál közötti 14 km hosszú vonalon szinte egyáltalán nincs turistaforgalom. A naponta közlekedő 5 pár vonatot az imremajori és a pálmajori dolgozók és iskolások használják. Somogyszentpálról Balatonfenyvesre az utazóközönség száma igen csekély. Pálmajorból és Imremajorból is főként csak iskolások utaznak, ráadásul jó idő esetén az imremajori iskolások nem is szállnak vonatra, hanem hazagyalogolnak, mivel a távolság a fenyvesi állomás és az imremajori megálló között mindössze 5 km.

A forgalmat egy vonat bonyolítja le, amihez csak egy kocsit szoktak kapcsolni, az sem telik meg a legtöbb esetben. Teherszállítás már régen nincs a vonalon, az utolsó tehervonat 1990 májusában gördült ki a fenyvesi állomásról. (Az autópálya építéséhez sem vették igénybe a vonat teherszállító kapacitását.)

A néhány évvel ezelőtti felújítás eredményeképp 25 km/h-val számoltak a menetrendben, azonban ezt a sebességet a mozdonyok sem bírták és a pálya sem volt rá igazán alkalmas, így 20 km/h-ra csökkentették. Jelenleg a 14 km-es utat 40 perc alatt teszi meg a kisvonat. (Összehasonlításképp a 29-as fővonalon ugyanilyen távolságot egy személyvonat 22 perc alatt tesz meg)

A 2002-es csisztapusztai üzemszünetet követően mégis sok kiránduló érkezik Balatonfenyvesre és szeretne vonatozni, ha Csisztafürdőbe nem is, de legalább Somogyszentpálra, már csak a kisvasút-érzés végett. Azonban ez nem ilyen egyszerű. Mivel MÁV kezelésű kisvasút, így az üzemvezető keze is meg van kötve, hiszen a különmenetek szervezéssel nem helyben, hanem a MÁV központjában foglalkoznak. Sajnos nem tehetik meg azt, mint bármelyik erdei kisvasúton (a Mesztegnyőin vagy a Kaszóin), hogy az akár helyben történő különvonati igényt pár órán belül teljesítik. Ezen probléma részleges feloldására a menetrendbe bekerült 11 órára egy külön rendeltre közlekedő vonat, amelyen előzetes megrendelést követően lehet utazni. *(fényképek a DVD mellékletben a Jelenlegi vasút/Balatonfenyves mappában található)*

A Balatonfenyvesi Gazdasági Vasút vonalhálózatát három csoportba lehet osztani a pálya állapota szerint. A balatonfenyvesi állomást követő 2,7 km szakaszt régebben újították fel, itt sebességkorlátozás van érvényben, a pálya erős irányhibákkal terhelt, de a felépítménye megfelelő, rendbe hozható. A 2003-ban felújított szakasz a 27+00 szelvénytől egészen Somogyszentpálig, illetve a csisztai elágazást követően a másik vonalon 1 km hosszan tart. Ezen a szakaszon a felépítmény jó állapotú, azonban ugyancsak terhelt irány- és fekszinthibákkal. A Csiszta gyógyfürdőre és Táskára vezető szakaszon 2003 óta szünetel a forgalom, a pálya szinte teljesen tönkrement és sínszálakat egyenként, vagy külön-külön ellopták, kb. 3 km-es hosszban.

A működő vonalszakaszon négy helyen, Balatonfenyves állomáson, Imremajor állomáson, Pálmajor megállóhelyen és Somogyszentpál végállomáson van utascserére alkalmas építmény. Ezek állapota azonban igencsak eltérő. Míg Balatonfenyvesen az állomás épületének állaga kielégítő, addig a másik végállomáson, Somogyszentpálon egy autóbusz-beálló stílusú megállóhelyiség funkcionál végállomásként. A pálmajori megálló igen rossz állapotban van, Imremajorban 2006 őszén építettek egy esztétikus esőbeállót. A vonalon egyedül a balatonfenyvesi állomáson van forgalmi szolgálat.

A balatonfenyvesi állomás területén a legkülönbözőbb sínszálakat és leerősítéseket lehet megfigyelni. Az állomás elrendezése megfelelő, a pályájának felújítása szükséges lenne, de a jelen üzemnek megfelel. A mostani előírások miatt azonban gőzmozdony közlekedtetésére nem alkalmas, ehhez nagyobb teherbírású pályát kell építeni. Erre az okra hivatkozva vitték el a gőzmozdonyt is, holott a korábbi előírások szerint megfelelt a pálya minősége a gőzmozdornak. A gőzmozdony a Széchenyi-hegyi Gyermekvasúton jelenleg is működik, azonban hatósági engedélye 2007. dec. 31-ével lejár. Ezután a Gyermekvasút nem kívánja üzemeltetni, mivel teljesítménye a hegyi pályára nem elegendő, helyettesítésére Romániából vásároltak nagyobb teljesítményű gőzmozdonyt. A fenyvesi gőzös így szabaddá válik, felújítása (kb. 10-15 millió Ft) után visszaszállítható a Balaton partjára.

7.5.4. A Nagy-berek és ezen belül a Balatonfenyvesi Gazdasági Vasút komplex turisztikai fejlesztésének hatásvizsgálata

7.5.4.1. Idegenforgalmi fejlesztések, költségei és hatásai

A) A fejlesztés célterületei

A Nagy-bereki térség és a Balatonfenyvesi GV fejlesztése során 4 kiemelt fontosságú projektelemet tártunk fel. Ezen idegenforgalmi fejlesztéseket egy közös turisztikai csomagban kell a vásárlónak, a turistának adni, azért, hogy lehetősége legyen a kombinációk kihasználására.

- A Nagy-berek természeti adottságainak feltárása kifejezetten turisztikai szempontok alapján, aminek a kisvasút egy fontos, de nem kizárólagos eleme.
- Az immáron gyógyfürdői minőségű Csisztafürdő EU-s normák szerinti fejlesztése. és ehhez kapcsolódóan a kisvasút fejlesztése és továbbvitele Buzsákig.
- A táskai szárnyvonal fejlesztése és a Pince partyk újjáélesztése
- A Marcali-halastó fejlesztése és kisvasúti kapcsolata

A Nagy-berek a múlt század közepéig a Balaton öbleként állandó vízborítás alatt volt, majd a Sió csatorna kiépítésével a tó vízszintje csökkent, s a Nagy-berek magasabb

részei szárazra kerültek és ezeken a területeken fás, ligetes, bozótos részek alakultak ki, egyéb területein pedig sás- és nádtakaróval borított ősláp jött létre, amelynek igen gazdag a madárvilága.

A lápos, vízi növényzettel átszőtt, illetve a fás-ligetes területek változtatják egymást, s mozaikszerűen találhatók meg a Nagy-berekben, ami egyben a szépséget is kölcsönöz neki. Ezen természeti értékek bemutatására az egyik legjobb kifejező eszköz a tanösvény, amely nemcsak az iskolás gyermekek, hanem a felnőttek számára is csodálatos élményt jelenthet. Az Imremajor kezdőponttal tervezett tanösvény egyrészt a major körül lévő területekre vezetne, valamint a Nagy-bereket behálózó csatornák mentén futna, s érintené a Fehérvízi-lápot is.

A tanösvényhez további turisztikai infrastrukturális elemek csatlakoznak. Az Imremajor központjában található kúria teljes felújítását követően egy kisebb vendéglőnek, valamint egy panzióknak adna otthont; a dísztermében pedig akár kisebb színházi előadásokat is rendezhetnek. A kerékpáros túrázókra is számítanak; ugyan nem kiépített kerékpárúton, de a Balatonfenyves-Imremajor közötti táv megtétele után lehetőségük lesz frissítőhöz jutni az újjáéledő kocsimában. Szervezett program keretében a vonat utasait akár egy rövid időre itt vendégül is tudnák látni, s ezt követően folytatnák útjukat tovább a tanösvényen, esetleg kerékpárral vissza Balatonfenyvesre.

Magának Balatonfenyvesnek az igazi idegenforgalmi erősségét a Balaton parti elhelyezkedése adja. A nagyméretű szabadstrandján nyáron számtalan magyar és külföldi turista fordul meg. Balatonfenyves főleg a part menti helyzetéből valamint a sok panziója, magánszálláshelye révén a kisvasút ún. „turistaelszállásoló háttérterületként” szerepel, s adja a kisvasúti utazóközönség alapvető forrását. Reményeink szerint a színvonalas fürdőfejlesztések nyomán egyre több nyaraló ill. helyi lakos fogja felkeresni Csiszta gyógyfürdőt valamint a hozzá kapcsolódó idegenforgalmi létesítményeket.

A kisvasút fenntartásához és életben maradásához egyik igen fontos feltétel a csiszta-pusztai fürdő rekonstrukciója. Magát a fürdőt éltető vízre olajkutatás közben bukkantak. A víz hőmérséklete 42 Celsius-fok, mely ásványi anyagokban gazdag és nagymennyiségű szénsavat tartalmaz, ezáltal mozgásszervi és reumatikus betegségek kezelésére alkalmas.

A fürdő jelenleg csak meghatározott időszakban (március közepe és október vége) között üzemel, s ehhez igazodik a környezetében található vendéglátóipari egységek nyitvatartási ideje is. A fürdőhöz a kisvasúton kívül egy portalanított út vezet az 5 km-re távolabb lévő Buzsákról, ahová közigazgatásilag tartozik. Azonban a Balaton partjával egészen az M7-es autópálya új nyomvonalának létrejöttéig nem volt kapcsolata; annak az építése során egy munkagépek által használt jó minőségű földutat hoztak létre a 7-es út és a fürdő között, amely a későbbiekben portalanított úttá fejleszthető.

A fejlesztésekben mindenféleképpen helyet foglal a kisvasúti forgalom visszaállítása is. Az utolsó években évente átlagosan 12 ezer fő vonatozott a fürdőhöz, ez vonatonként akár 80-100 utat is jelentett. Nyári idényben külön rendeleltre emelt díjszabású gőzvontatású nosztalgia-vonat közlekedett a fürdőig, amit előszeretettel vettek igénybe külföldi csoportok is. Ehhez a vonathoz a zárt kocsik mellett nyitott kocsikat is kapcsoltak, annak érdekében, hogy még inkább feledhetetlen maradjon az utazás, s hogy a turisták élvezni tudják a Nagyberek szépségét, s nem utolsó sorban a vonat füstjét is. A gőzvontatású nosztalgia-vonatozás még a 2002-es üzemszünet előtt megszűnt, mivel a kisvasúti pálya rossz állapotára hivatkozva az egyetlen gőzmozdonyát 2000-ben a MÁV Széchenyi-hegyi Gyermekvasújtára szállították. Csisztafürdő egyedüli közforgalmú közlekedési kapcsolata a kisvasút volt, így annak megszűnte óta a nyaralótulajdonosok csak személygépkocsival tudják megközelíteni a telepet.

A tervek között szerepel a fürdő környezetét alkotó üdülőházas térség rendezése is. A kisvasút végállomása (amely a fürdőtelep déli részén található) és a központban helyet foglaló fürdő között található az ún „bódéváros”, amely kis, összetákolt alacsony komfortfokozatú üdülőházak sora. A telep nem nyújt túl esztétikus látványt, azonban a terület 25 éves bérleti joga lejárt, Buzsák község nem újítja meg, ezért az ott található épületeket le kell bontani. A fürdőtől északra viszont jó néhány megfelelő színvonalú magánszálláshely létesült.

Csiszta gyógyfürdő fejlesztésére fél évvel ezelőtt pályázatot írtak ki, ennek eredményéről 2007. március végén dönt a buzsaí képviselő-testület. A pályázati úton kiválasztott beruházó és Buzsák település legfőbb célja az, hogy a jelenleg 2 medencés fürdőt kibővítsék és fedett részt is létrehozzanak, hogy a nyári idény mellett télen is tudjon üzemelni a fürdő. A fejlesztést az is elősegíti, hogy a termálvizét 2006-ban a Gyógyfürdő Igazgatóság gyógyvízzé nyilvánította, ezáltal sokkal nagyobb lehetőség kínálkozik új reumatikus kezelések bevezetésére és a jelenlegi paletta kiterjesztésére. (A fürdő átlagos látogatottsága egy nap jelenleg is megközelíti a 400 főt.)

Buzsákra mintegy 4 km hosszúságú új pályát szükséges építeni. A végállomás a falu északi részén lenne, ahonnan lovaskocsival, nyitott autóbusszal vagy gyalog meg lehet közelíteni a falu nevezetességeit. (Faluház, Tájház, János-hegyi pincesor). A faluban minden évben megrendezésre kerül a pünkösdi folklórtalálkozó, a buzsaí búcsú valamint a szüret alkalmával szüreti felvonulás és bál. Ezek közül a legismertebb a buzsaí búcsút, amelyen évente akár 15-20 ezer fő is részt vesz.

A balatonfenyvesi kisvasút táskai szárnyvonalán – a csisztaíhoz hasonlóan – 2002 szeptemberében szűnt meg a forgalom. A hivatásforgalom már akkor is minimális volt Táska és Balatonfenyves között. A szárnyvonalra betérő utasok javarészt kényszerből tettek látogatást a táskai szárnyvonalon, mivel a fenyvesi végállomásról délben induló Csisztafürdőhöz tartó személyvonat betért Táskára is, majd onnan folytatta útját a Fürdőhöz. (Habár egyesek kifejezetten azért választották ezt a vonatot, hogy eljussanak Táskára.) Utascsere ritkán fordult elő.

a Pince-partykra utazó vendégereg használta a szárnyvonalat, akik Táskán be is fejezték útjukat. A Táskán megrendezésre kerülő híres Pince-partyk, a Hubertus esték mellett az egyik legismertebb esemény volt a Nagyberékben. A Pince-partykhoz szorosan hozzákapsolódott maga a kisvasút is. Az összetett programsorozat következtében, a pincesoron eltöltött 2,5 óra nem bizonyult kevésnek, sőt bőven elegendő volt, így vált teljessé a program. A résztvevők között magyarok és külföldiek is voltak vegyesen, sőt a kiváló hírverés hatására Délkelet-Ázsiából is jöttek csoportok és sokat költöttek.

A party sorozat 10 éven keresztül minden évben megrendezésre került, egészen 2002 szeptemberéig, amikor is a kisvasúton elrendelt üzemszünet halálra ítélte azt. 2003-ban a szervező buszos eljutással is próbálkozott, de az már jóval kevesebb turistát vonzott.

A táskai szárnyvonalon található a Fehérvízi-láp is, amelynek egy külön megállóhelye is volt (Fehérvízpuszta), ennek visszaállítása során a madarászoknak újra lehetőségük lesz a madár-élőhelyek közeléig vonatozni, ill. a vonatról megfigyeléseket végezni. Táskán a tervezett menetrend szerint a Csiszta gyógyfürdőre igyekvőknek lehetőségük lesz hosszabb sétára, a fehérvízpusztai kapcsolódó tanösvény igénybe vételére, a táskai nevezetességek megtekintésére vagy piknikezés megtételére anélkül, hogy lekésné a vonatot, mivel 3 esetben kisebb szünet van beiktatva a menetrendbe.

A Marcali-víztározóhoz kapcsolódóan a város Önkormányzata egy vízi-vidámpark létrehozását tervezi. (Boronkai élménypark) Ehhez első körben egy víztisztító berendezést kell megvásárolni és üzembe helyezni, a fejlesztések csak ezt követően kezdődhetnek meg. A vízi-vidámpark közvetlen közelébe egy üdülőfalut is terveznek, amely magas színvonalon szolgálná ki a vidámpark vendégeit (szállás, vendéglátó egységek). Természetesen horgászatra is lenne mód. A Boronkai élménypark létrehozása során a kisvasúttal érkező vendégekre is számítanak, azonban ennek a tervei még igencsak gyerekcipőben járnak. Somogyszentpál és Marcali, üdülőfalu közötti 4 km-en új pálya építése szükséges, ahhoz, hogy a vendégek meg tudják közelíteni.

B) Az utasforgalom meghatározása és várható bevételei

Az előrebecslési bizonytalanságok miatt 3 változatot (szkenáriót) vázolunk fel, amelyeket a későbbi számítások során is alkalmazunk. A forgalom előrebecslésének alapját egyrészt arra alapozzuk, hogy az utolsó évben nyáron 12 ezer fő utazott a vonalon; ami az egész évre vetítve megközelítőleg 17 ezer fő; másrészt pedig a magyarországi kisvasutakról nyert tapasztalatokkal támasztjuk alá. (Királyréti kisvasút, Nyírvideki Kisvasút). A balatonfenyvesi kisvasúthoz jellegében igazán egyik hazai kisvasút sem hasonlítható, így egyes kisvasutak forgalmi adataiból átlagoltunk, s azt használtuk az előrebecsléshez. (VKF)

Szkenáriók:

1. Alacsony szolgáltatást nyújtó kisvasút, a tervezett fejlesztéseknek kevesebb, mint egyharmada valósul meg, átlagosnál rosszabb idegenforgalmi marketinget feltételez.
2. Közepes szolgáltatást nyújtó kisvasút, a tervezett fejlesztések fele valósul meg, az idegenforgalmi marketing közepes, de az előzőnél jobb.
3. Magas szolgáltatást nyújtó kisvasút, a tervezett fejlesztések több mint 80%-a megvalósul, kifejezetten jó idegenforgalmi marketinggel rendelkezik.

A teljes hálózat megépülte után az alábbi forgalmi rétegek (melyek döntően turisztikai jellegűek) kialakulásával lehet számolni:

1. utazási réteg: kirándulók, természetjárók – kisvasúti természetjárás céljából érkeznek a térségbe.
2. utazási réteg: Múzeumokat, faluházakat, borozókat felkeresők
3. utazási réteg: Csisztagyógyfürdő és a tervezett Boronkai-élménypark napi látogatói
4. utazási réteg: A térségben szállodákban, panziókban, kulcsos házakban megszállók.
5. utazási réteg: A Balaton parti települések ifjúsági táboraiban, erdei iskoláiban nyaraló fiatalok
6. utazási réteg: Az évente megrendezésre kerülő események (pl. buzsáki búcsú) látogatói

A különböző szkenáriók alapján a vasútvonal forgalma:

1. szkenárióban évi 40 ezer főre
2. szkenárióban évi 60 ezer főre
3. szkenárióban évi 110 ezer főre becsülhető.

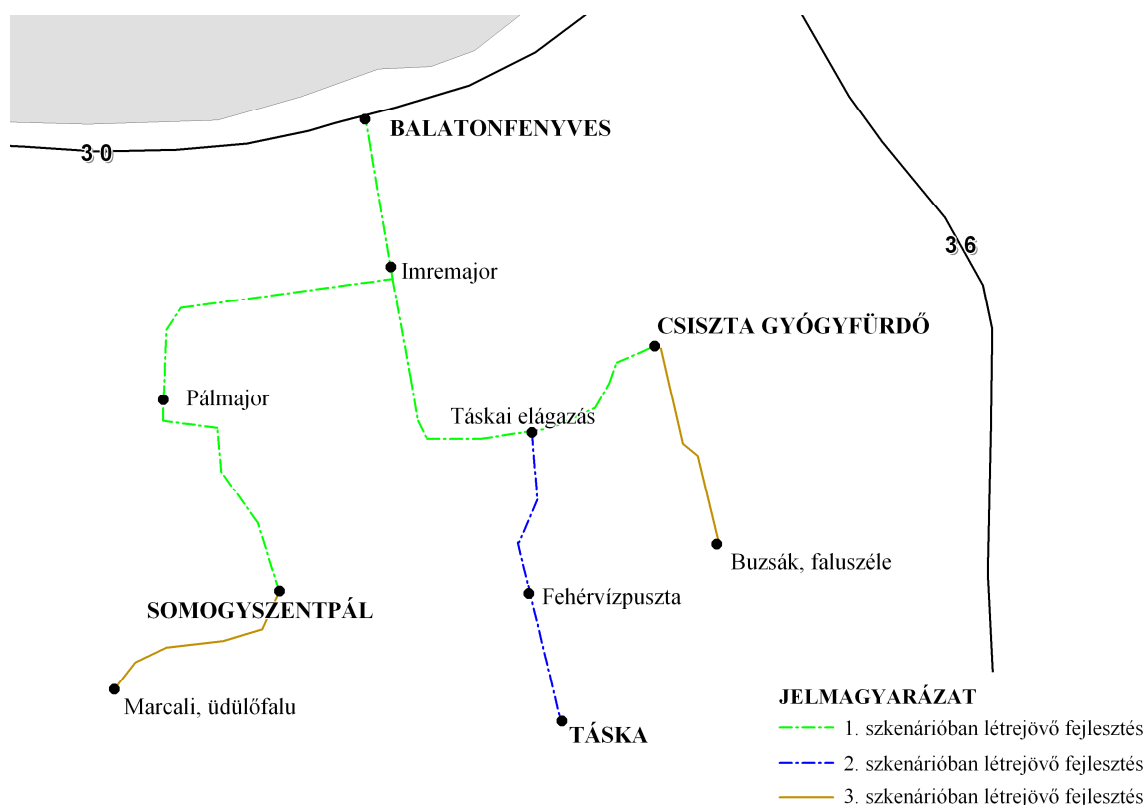
7.5.4.2. Műszaki fejlesztések, költségei és hatásai

A) Vonalhálózati fejlesztések

A tervezett vonalhálózat pályái a hazánkban is szabványos 760 mm nyomtávolsággal építendőek meg. Az építés szempontjából három, alapvetően eltérő adottságokkal rendelkező pályatípust különböztethetünk meg.

- Megfelelően kiépített pálya, amelyet szabályozni kell, vagy esetenként a szükséges kapcsolódó létesítményeket kell felépíteni. Ilyen a pálya Balatonfenyves és Somogyszentpál között.
- Új pálya meglévő nyomvonalon: A gazdasági vasút Imremajor és Csiszta gyógyfürdő, valamint Táscai elágazás – Táska közötti szakasza gyakorlatilag tönkrement, több kilométer hosszúságban ellopták a síneket, illetve az ágyazatot is újra kell építeni. Azonban a meglévő nyomvonalon történő újjáépítés költségei alacsonyabbak, mintha még új nyomvonalat is létre kellene hozni.
- Új pálya új nyomvonalon: Somogyszentpál és Marcali, üdülőfalu (4 km), valamint Csiszta gyógyfürdő és Buzsák, faluszéle (4 km) közötti nyomvonal meghatározása és megvalósítása a legjelentősebb feladat.

Jelen tervezetünkben két helyszínen, Somogyszentpál – Marcali, víztározó, valamint Csisztagyógyfürdő – Buzsák között kell teljesen új nyomvonalon új pályát létesíteni. A fejlesztés során törekedtünk arra, hogy a vonalakat minél szebb környezetben vezessük, s a meglévő és tervezett turistavonzó létesítményeket minél rövidebb vonalra való felfűzése. Buzsák esetében még a jelenlegi rossz megközelíthetőség is egy fontos szempont, hiszen a Balaton partját tömegközlekedési eszközzel is csak hosszú kerülővel tudják elérni.



Tervezett fejlesztések a Balatonfenyvesi GV vonalán

A pályaépítés során először a tisztítás keretében a növényzet kivágása szükséges, majd az apróbb javítások elvégzése. A szabályozás alkalmával az 1. szcenárió esetében kézi verővel, a 2. és a 3. szcenáriónál pedig aláverő gépet célszerű használni. A pályaépítés során a teljes pálya (alépítmény+felépítmény) kialakítása történik. Meglévő nyomvonalra épülő pálya esetében alacsonyabb költséget kell számolni.

A 4 km-es új szakaszok becsült adatok alapján kilométerenként 100 millió Ft-ból építhetők meg, azaz összességében 400 millió Ft-ba kerül (kiegészítő létesítmények nélkül).

	Új pálya építése	A szakasz teljes újjáépítése
1. szcenárió	-	Imremajor – Csiszta fürdő 7,2 km
2. szcenárió	-	Táscai elágazás – Táska 5 km
3. szcenárió	Csiszta gyógyfürdő – Buzsák, faluszéle 4 km Somogyszentpál – Marcali, üdülőfalu 4,6 km	-

A megállóhelyek egységes arculatot kell, hogy kapjanak. Ennek keretében a jelenleg kisebb megállóhelyek, az Imremajorihoz hasonló fából készült esőbeállót kapnának. (Somogyszentpál felső mh. megszüntetésre kerül). A korábban felhagyott szakasz állomásai és megállói közül Fehérvízpusztán, Táskán, Táscai elágazáson, Csisztán és Csiszta gyógyfürdőn létesülne újból megálló (Kundpuszta, Feketeakol megállók nem kerülnének felújításra). Csisztagyógyfürdőn a gyógyfürdő új arculata és a

kisvasúti imázs ötvöződéssel jönne létre új állomás, ahol akár a nyári csúcsidőben egy fős személyzetet is alkalmaznának (főleg a buzsáki szakasz megépültét követően). Táskán kisebb vizesblokkal ellátott épület létesítése szükséges. A többi megállóhelyre a korábbi favázás esőbeálló megfelelő.

Az új állomások, nevezetesen Buzsák, faluszéle és Marcali, üdülőfalu végállomások kisebb épülete a helyi igényeknek megfelelő stílusban épülne meg. A megállóhelyek kialakítása (esőbeálló, padok, peronok, tájékoztató táblák) építésének fajlagos költségei km-enként 0,8-1 millió Ft közé tehetők, ezekkel az értékekkel számoltunk.

Az építési költségeket a mellékletben található táblázat tartalmazza. Az 1. szkenárió esetén – mivel csak a csisztai vonalon indulna meg újra a forgalom – 454 millió Ft-ba kerülne a pálya felújítása és a kapcsolódó létesítmények megépítése. A második szkenárióban már egy fokkal minőségibb felújítást tervezünk, továbbá a táskai ág felújítása ugyancsak egy magasabb fokon szerepel, így a költségek 757 millió Ft-ra emelkedtek. A 3. szkenárió esetén, ahol már kifejezetten magas színvonalú, minőségi pályakorrekciót és kifejezetten új pályák építését feltételezünk, a megvalósítás költségei mintegy 1,325 milliárd Ft-ra emelkednek.

	A pálya-szabályozás költségei (Ft) 12-18 millió Ft/km	A pálya újraépítésének költségei (Ft) 55 millió Ft/km	Új pálya építésének költségei (Ft) 100 millió Ft/km	Összes építési költség (Ft)
1. szkenárió	46 800 000 (3,9 km)	396 000 000 (7,2 km)	-	442 800 000
2. szkenárió	70 200 000 (3,9 km)	671 000 000 (12,2 km)	-	741 200 000
3. szkenárió	221 400 000 (12,3 km)	671 000 000 (12,2 km)	400 000 000 (8,6 km)	1 292 400 000

B) A személyforgalmi gördülőállomány fejlesztése

A C50-es mozdonyok 50 év körüliek, a meghibásodások miatt általában az összes mozdony együtt ritkán üzemkészs. Egyre gyakoribbak a járműszerkezeti meghibásodások, s az alkatrész- utánpótlások is sokkalta körülményesebbek, mint korábban voltak, hiszen utángyártás már nincs, kevés Csepel-motor található jó állapotban. Jelenleg 6 db C50-es és 1 db Mk48-as mozdony található a vonalon. A kisvasút ezek felújításával is tud működni, a szükséges vontatási teljesítmény ezek által is biztosított, ráadásul illenek is a vasút hangulatához. Új gép vásárlása a szűk anyagi források miatt nem várható, a régiéknél azonban emelt szintű felújítás szükséges, akár remotorizációval is. A C50-esek két személykocsival gond nélkül boldogulnak, ennél nagyobb igények esetén az Mk48-ast kell bevetni, amely akár 4 személykocsit is elvisz a sík terepen. A gőzös felújítása és vizsgáztatása 10-15 millió Ft-ba kerül, de komolyabb pályafelújítás nélkül nem közlekedhet.

Az 1. és 2. szkenárióban még meg lehet oldani a feladatot a meglévő gépekkel, a harmadikban viszont szerencsésebb lenne újakat vásárolni. Használtan is lehet mozdonyt vásárolni, ez eddig a megszüntetett magyarországi (és újabban romániai, lengyelországi) kisvasutakról történt, azonban ez az út is egyre kevésbé járható, mivel lassan elfogynak azok a vonalak, ahol még található eladó mozdony. Ezen a gyakorlaton akkor lehetne hatékonyan változtatni, ha majd egy országos kisvasúti járműbeszerzési programhoz lehetne csatlakozni, feltéve ha lesz ilyen egyáltalán. Az állomány

felfrissítése új járművekkel nélkül kivitelezhetetlennek tűnik, mivel új gyártású mozdonyok költsége a Balatonfenyvesi GV számára kitermelhetetlen.

A személykocsi-állomány jelenlegi darabszám szempontjából megfelelő a kisvasúti hálózat bővítésének első lépéseiben, azonban ahhoz, hogy mindegyik üzemképes legyen, komoly felújítások szükségesek. Csak 3 db ex Bax kocsi van üzemkész állapotban. További 2 ex Bax, 54 férőhelyes fedett kocsi, 3 nyitott kocsi, 3 db vadáskocsi, 3 db favázás személykocsi valamint egy poggyáskocsi található a fenyvesi remizben, amelyeket mindenképpen fel kell újítani ahhoz, hogy forgalomba állhassanak. A személykocsik felújításának költségei egyenként 10 millió Ft körüli összegre tehetők. A 2. és a 3. szkenárióban mindenféleképpen szükséges új kocsik vásárlása (kisvasútról lévén szó legyártatása), ami egyenként kb. 25-30 millió Ft-ba kerül.

A tervezett vonalhálózaton felvázolt üzem lebonyolításához az alábbi járműállomány megléte szükségeltetik. (A csisztagyógyfűrdői vonalra 3 kocsis szerelvények, a somogyszentpálira egykocsis, a megvalósítandó Marcali fürdő esetén 2 vagy 3 kocsis vonat közlekedne). Az 1. szkenárió esetén nem szükséges sem új mozdonyok, sem új kocsik vásárlása, így csak a felújítás költségeivel számolunk, ami összesen 50 millió Ft. A 2. szkenárióban az új vonat beállításával a mozdonyok felújítási költségei is emelkednek, valamint a személykocsik felújítása mellett egy új kocsi vásárlását is előirányozzuk, így 125 millió Ft gördülőállományi költséget tételezünk fel ezen szkenárió megvalósulásához. A 3. szkenárióban egy új mozdony megvásárlását valamint két kocsi megvételét és további személykocsik felújítását, átalakítását tervezzük.

	Mozdonyok száma (db)	Felújítás költségei (Ft)	Új vásárlás költségei (Ft)	Személykocsik száma (db)	Felújítás költségei (Ft)	Új vásárlás költségei (Ft)
1. szkenárió	4	20 000 000	-	7	30 000 000	-
2. szkenárió	5	40 000 000	-	10	60 000 000	25 000 000
3. szkenárió	5	-	65 000 000	12	30 000 000	75 000 000

C) A műszaki fejlesztés költségei

A műszaki fejlesztés költségei a pályaépítési és a gördülőállomány költségeiből adódnak. Láthatjuk, hogy a fejlesztési költségek a különböző szkenáriókban igencsak eltérnek egymástól, míg az elsőben közel 500 millió Ft, addig a harmadikban eléri az 1,5 milliárd Ft-ot. Ugyan igen magas értékek ezek, azonban nem szabad elfelejtenünk, hogy ezek egyszeri költségek; míg a fenntartás és üzemeltetés költségei évenként értendők, a menetdíj-bevételekhez hasonlóan.

	A pályaépítés költségei (Ft)	A gördülőállomány költségei (Ft)	Egyéb költségek (Ft)	A műszaki fejlesztés teljes költsége (Ft)
1. szkenárió	442 800 000	50 000 000	11 000 000	503 800 000
2. szkenárió	741 200 000	125 000 000	16 000 000	882 400 000
3. szkenárió	1 292 400 000	170 000 000	33 000 000	1 495 400 000

7.5.4.3. Üzemeltetési és a humánerőforrás-fejlesztések, költségei és hatásai

A) Menetrendi fejlesztések

A kialakítandó vasúti menetrendnek egyrészt az igényekhez kellene igazodni, a főváros - és ideális esetben Balatonszentgyörgy - felől érkező vonatokhoz csatlakozzanak, valamint a ideális esetben Marcali víztározóhoz vezető vonal a somogyszentpáli hivatásforgalommal együtt kerüljön meghatározásra, azaz egy vonat egyszerre különböző igényeket szolgáljon ki. Alacsony szintű fejlesztés esetén vonalanként 1-1 szerelvény, közepes szintű fejlesztés esetén a csisztagyógyfürdői vonalon 2, a somogyszentpálin továbbra is 1, komolyabb fejlesztések esetén vonalanként 2-2 szerelvény is közlekedhet.

A modellezés érzékeltetése végett felvázoltunk egy lehetséges menetrendtervezetet (1. melléklet). A tervezetben az 1. és a 2. szkenárió esetén egységesen 25 km/h-ás utazási sebességgel számoltunk, a 3. szkenárióban pedig 30 km/h-ás sebességgel. A csatlakozásokhoz a jelen dokumentumban szereplő ütemes menetrendi értékeket vettük alapul. (Balatonfenyvesre minden páratlan órában érkezik szerelvény mindkét irányból) Figyelembe vettük az esetleges táskai hosszabb pihenőszüneteket, a vonatok csatlakozásának tényét. A táskai elágazásnál a csatlakozás átszállással történik, szükség esetén azonban a kocsii átcsatolására is van mód (az ehhez szükséges idő be van építve a menetrend-tervezetbe).

B) Tarifális kérdések

A Balatonfenyves-Somogyszentpál között közlekedő MÁV kisvasúti vonalon 2007. február elseje óta a teljes árú menetjegy 343 Ft, a félárú pedig 177 Ft. Balatonfenyves és Imremajor, Balatonfenyves és Pálmajor, valamint Pálmajor és Somogyszentpál között a teljes árú menetjegy 177, a félárú pedig 90 Ft. A számításunkban kerekített jegyárakkal dolgozunk, s mivel a vasútvonal idegenforgalmi igényeket fog ellátni, ezért valamivel magasabb jegyár-értéket veszünk figyelembe, a felnőttek esetében 500 Ft-ot, gyerekjegy esetében pedig 250 Ft-ot. A hivatásforgalom miatt a bérletek árát továbbra is alacsonyan kell tartani.

A tervezendő megállók közül mindegyik, azaz Csiszta gyógyfürdő, Csiszta, Buzsák faluszéle, Táskai, Marcali-üdülőfalu is a 20 km-es zónában található.

Előzetes becslés szerint a jelen fennálló menetjegy értékekkel számítva:

- 1. szkenárióban évi 40 ezer főre számíthatunk, más kisvasutak adataira támaszkodva ez megközelítőleg 22 ezer gyerek, 18 ezer felnőttet jelent. Minden esetben 20 km-es jeggyel számolva (felnőtt: 500 Ft illetve diák: 250 Ft), ez összesen 14,5 millió Ft, ehhez évi 1 millió Ft bérletvásárlásból befolyó bevételt is hozzászámolhatunk; ami 15,5 millió Ft-os árbevételt jelen.
- 2. szkenárióban évi 60 ezer főre számíthatunk, ami megközelítőleg 35 ezer gyermek és 25 ezer felnőtt személyt jelent. A jelen jegyárakkal számolva, minden esetben 20 km-es jegyet váltva, 21,3 millió Ft-ot jelent, s ehhez évi 1,3 millió Ft bérletvásárlásból befolyt bevételt is hozzászámítva 22,6 millió Ft-ot kapunk.
- A 3. szkenárió esetében összetettebb a helyzet. Évi 110 ezer főre számítva (ebből 62 ezer fő a gyerek és 48 ezer fő a felnőtt). A jelen jegyárakkal számítva 39,5 millió Ft, továbbá mivel az új vasútvonal új munkahelyet is teremt, így a bérletes utasok száma is megnő, ezért évi 2 millió Ft-ot számolva a bérletes bevételre összesen 41,5 millió Ft bevételt kapunk.

Azaz a menetdíjakból származó bevétel:

1. szkenárióban: évi 15,5 millió Ft
2. szkenárióban: évi 22,6 millió Ft
3. szkenárióban: évi 41,5 millió Ft

Továbbá feltételezhető, hogy ha a gőzös visszakerül a vonalra, akkor gőzvontatású nosztalgiavonatként fognak egyes szerelvények közlekedni, amelyeket külön díjszábással szokták közlekedtetni, ennél fogva ez is egy újabb bevételi forrásként tekinthető.

C) Humán erőforrás biztosíthatósága

A tervezett kisvasút hálózat feladatainak ellátásához szükséges személyzet meghatározása a pontos üzemeltetési környezet ismeretében lehetséges. Mindazonáltal előzetes becsléseink alapján az állomási személyzetet állomásonként 2 főben, a vonatok kiszolgáló személyzetét vonatonként 2 főben (1 mozdonyvezető + 1 vonatkísérő) határozzuk meg, továbbá minden vonatra további 1 szabadságolászó személyt számítunk, a 3 szkenárióban ez 8/11/11 fő. A pályafenntartás esetében 4 km vágányhosszra egy pályamunkást, 10 km vágányhosszra pedig egy pályagondozót foglalkoztatunk, ami a három szkenárióban 11/13/16 főt jelent. A járműfenntartásra 4/6/6 főt számolunk a három szkenárióban. Így összességében nyáron 23/30/33 fő alkalmazottat foglalkoztatnánk, a téli időszakban pedig a 2. és 3. szkenárióban az eggyel kevesebb kiállítandó vonat végett szkenáriónként 26 és 29 főt.

D) A fenntartás és az üzemelés költségei

Egyrészt a személyi költségekkel számolunk, másrészt pedig a járműköltségekkel. A járműköltség egyik összetevője az üzemanyag fogyasztás, ami erősen mozdonyfüggő, s a tanulmányban egy átlagos értéket (0,45 l/km) használunk. Az alkatrész költségei is igen nehezen becsülhetők meg, számításaink szerint egy szerelvényre éves szinten átlagosan 4,5 millió Ft-ot kell költeni. Gőzmozdonyos vontatás alkalmazása esetén számolni kell a kazánüzemmel és az ahhoz kapcsolódó szakképzett munkaerővel is.

Az üzemelés felvázolt költségeit a mellékletek tartalmazzák. Figyelembe vettük, hogy a 2. és a 3. szkenárió esetén a téli üzemmódban egy szerelvény üzemelne, és ahhoz kapcsolódóan állapítottuk meg a további bér- és fenntartási költségeket.

Látható, hogy a különböző szkenáriók esetében a nyereség és a fenntartás költségei egymástól különböznek, ezért az éves üzemeltetési költségek fedezéséhez kb. 40 millió Ft-ot más forrásból szükséges előteremteni. Biztosak vagyunk abban, hogy a térségben lévő, a kisvasúthoz szorosan kapcsolódó idegenforgalmi és gazdasági vállalkozások továbbá az önkormányzati szervek képesek lesznek ezen hiányzó összeg előteremtésére, hiszen véleményünk szerint az éves üzemeltetési költségekhez való hozzájárulás többszörösen megtérülne a támogatóknak. Persze ehhez jó együttműködés, marketing és biztos gazdasági környezet szükséges.

	Számítás alapegységei	1. szkenárió	2. szkenárió	3. szkenárió
Naponta kiállítandó szerelvények (db)		2	3 (2)	3 (2)
Személyzet (fő/vonat)	3 fő/vonat	6	9 (6)	9 (6)
Állomási személyzet (fő)		2	2	2
Pályafenntartási dolgozók (fő)		11	13	16
Műhelyi dolgozók (fő)		4	6 (5)	6 (5)
<i>Összes személyzet (fő)</i>		<i>23</i>	<i>30 (26)</i>	<i>33 (29)</i>

	Számítás alapegységei	1. szkenárió	2. szkenárió	3. szkenárió
Teljes bérkötség (egy évre)	Bruttó 150 000 Ft/hónap	41 400 000	48 600 000	54 000 000
Összes teljesítmény (km/év)		86 000	92 000	108 000
Gázolaj költsége (Ft/év)	250 Ft/l [150 Ft/l]	6 200 000	6 625 000	7 776 000
Jármű fenntartása (Ft/év)	4 000 000	8 000 000	12 000 000	12 000 000
Teljes költség (Ft/év)		55 600 000	67 225 000	73 776 000
Évi utasszám (fő)		40 000	60 000	110 000
Menetjegyekből és bérletekből származó becsült bevétel (Ft/év)		15 500 000	22 600 000	41 500 000

Az üzemeltetés költségeinek összesítése (A 2. és 3. szkenáriónál a zárójelben a téli értékek szerepelnek. A gázolaj literje a jövedéki adó és az ÁFA visszaigénylése után 150 Ft/l)

A megvalósítás során a legelőször felújítandó és üzembe helyezendő pálya, az egykori legforgalmasabb szakasz, a Balatonfenyves – Imremajor – Csiszta gyógyfürdő közötti vonal. Sorrendben másodikként a táskai szárnyvonal kapná vissza vasúti forgalmát (emellett a somogyszentpáli szárnyvonal is felújításra kerülne). A két új vonalszakasz építése egyrészt a buzsáki igényektől, valamint a Marcali-halastó melletti vízi vidámpark és üdülőfalukészültségi fokától függ, azaz ezen két vonal között sorrendiség nem állítható fel.

Az itt közölt megvalósítási sorrend közgazdasági előkalkuláción alapul, természetesen ettől eltérő helyzet is megvalósulhat, ha mondjuk a Buzsáki Önkormányzat már korábban igényli a kisvasutat, vagy ha a táskai szárnyvonal egyáltalán nem kerül felújításra. Ennek tükrében a szkenáriók értékei is megváltoznak.

8. Az autóbusz közlekedés fejlesztése és költségei

8.1. Új szemlélet, új viszonylatrendszer

Tanulmányunk célja a Balaton, mint térség új szemlélettel való bemutatása. A Balaton nem egyszerűen egy tó, sokkal inkább természeti örökség, látványosság, a településszerkezetet alapjaiban meghatározó földrajzi elem. Különlegessége, hogy területe vízfelület, így épületek, valamint tipikus szárazföldi útvonalak nem jelölhetők ki rajta. A partja mentén azonban sűrű forgalmat generál, lényegében kifordított szigetként viselkedik. A körülötte elterülő települések nem feleltethetők meg a hagyományos értelemben vett településeknek, mivel egymástól való függésük erősebb, a tó által meghatározott településszerkezeti, gazdasági és közlekedési szövet részét képezik. A települések közötti mozgás intenzívebb, iránya pedig javarészt a parttal párhuzamos. Felfogható egyfajta agglomerációnak is, mely agglomeráció központja nem egy nagyváros, hanem éppen ellenkezőleg egy lakatlan tó. Mintha a város nem létezne, csak a körülötte elterülő települések. Minél közelebb érünk a tóhoz, annál sűrűbb a beépítettség és a forgalom, ez alapján kétféle utazási irány különböztethető meg: a part felé irányuló merőleges (sugárirányú), valamint a part mentén zajló, azzal párhuzamos (harántoló jellegű). Ezen irányok szerepe azonban egy nagyvárosban elkülöníthető szerepekhez képest éppen fordított.

A viszonylatokat a Közlekedési Szövetség tervezi meg, ellátásukra különböző társaságokat bíz meg. Verseny a szolgáltatás ellátásáért folyik, az a típusú verseny, amelyben ma az egyes társaságok honossági területükön akadályozzák a másik társaság működését, közlekedési szövetségi rendszerben értelmezhetetlen.

8.1.1. Sugár- és harántirányok

A mai tipikus városok szerkezete, amennyiben a domborzati adottságok ezt nem torzítják jelentősen, a következő módon alakulnak spontán fejlődésük során: a központ, a centrum mint egy kör középpontja adja meg az elsődleges támpontot. A központtól távolodva koncentrikus körök mentén alakulnak ki az egyes övezetek. Ezeket sugárirányú, széles, nagy forgalmú utakon lehet elérni, amelyek a városból kivezető utak is egyben. Az egyes övezetek között körirányú utak, ún. körutak alakulnak ki, amelyek az egyes városrészeket kötik össze a központ elkerülésével. Ezek az ún. haránt irányú kapcsolatok. Ezen utak és kapcsolatok forgalma némileg kisebb, mint a sugárirányú kapcsolatoké.

A Balaton körüli forgalom a fentiekhez képest másképp viselkedik. Mivel a központ megközelíthetetlen, az egyetlen haránt irányú „körút”, a part menti út hordozza a forgalom jelentős részét. A sugárirányú mozgások a partba ütközve eltérülnek szintén part menti irányba. A Balaton környékén, a tóhoz szervesen kapcsolódó forgalom jellemzően szintén körirányú, az átellenes partra irányuló (sugárirányú) mozgások mértéke lényegesen kisebb. A mai közlekedési rendszer ezen koncepció mentén alakult ki, és működik ma is, azonban a sugárirányú mozgásoknak sajnálatos módon túlságosan kis szerepet tulajdonít. A Tihanyrév és Szántódreév között közlekedő kompon túl csak hajójáratok biztosítják az átkelést, a kikötőkhöz pedig nem csatlakozik megfelelő sugárirányú közlekedési mód, így a hajókkal jelenleg csak a két átellenes part közötti mozgások bonyolíthatók hatékonyan. A komppal szállíthatók az egyéni szárazföldi járművek, azonban az így kialakuló folyosó szegényes (a megközelítőleg 70 km hosszú

Balatonon az egyetlen, mely nem is a felezővonal vonalában helyezkedik el). Ezek által túlzott átmenő forgalmat zúdít az érintett településekre. Vasúti kapcsolata nincsen. A komp ugyan nagyobb tömegű közúti járművek, így autóbuszok szállítására is alkalmas, a közösségi közlekedési járművek egyáltalán nem veszik igénybe.

A tanulmányban bemutatásra kerülő új közlekedési koncepció alappillére a nagykapacitású, kiszámítható körvasút, amely a haránt irányú, alapvető mozgásokat képes hatékonyan kezelni. Ezt kiegészíti a természeti adottságok miatt mással nem betölthető sugárirányú autóbusz-közlekedési rendszer.

8.1.2. Az autóbusz-hálózat új szerepe

A mai gyakorlattal ellentétben, amely szerint autóbusszal szinte minden fajta – a vasút által is színvonalasan kiszolgálható – utazási igényt megpróbálnak kielégíteni; a mai erőforrásokon alapuló, új, hatékonyabban működtethető rendszer felépítését javasoljuk az autóbusz-közlekedés területén.

Az autóbusz-közlekedés új szerepei:

- a) vasúttal nem ellátott települések bekapcsolása a tó vérkeringésbe
- b) sugárirányú közlekedési igények ellátása
- c) nagyobb városok összekötése abban az esetben, ha a közvetlen kapcsolat vasúttal nem hozható létre hatékonyan

Ezen szerepeket a következő szempontok szerint töltheti be az autóbusz-közlekedés:

A) Vasúttal nem ellátott települések bekapcsolása

A települések földrajzi elhelyezkedésétől és az ott ébredő utazási igények nagyságától függően a következő három csoportot különíthetjük el:

- kijáráttal csak a Balaton felé rendelkező települések (zsákfalvak)
- kijáráttal csak a Balaton felé rendelkező település-csoportok
- kijáráttal két vagy több irányba rendelkező települések
- a vasútvonal és a Balaton között elhelyezkedő települések kompkapcsolattal

Ezen települések közül a zsákfalvak ellátására javasoljuk az iránytaxi-rendszer bevezetését, amelynek előnyei között szerepel a helyi erőforrások igénybevétele, az igényekhez igazodó, takarékos üzem, valamint a rugalmasság. Az iránytaxi-rendszer részletesen a következő fejezetben kerül kifejtésre.

Az egy kijáráttal rendelkező település-csoportok ellátására javasoljuk a nagyobb befogadóképességű autóbuszok üzembe helyezését. Ezen járművek célszerűen a következő módon közlekedhetnek: betérős rendszerrel mindegyik települést végigjárják, végállomásuk pedig a parton, a vasútállomásnál van. A reggeli és a délutáni csúcsidőben a közeli nagyobb városban dolgozók átszállásmentes eljutása érdekében egy-egy menet közlekedhet egészen a közeli városig.

Több irányú kijáráttal rendelkező települések esetében az egy láncra való felfűzés módszere szerint alakíthatóak ki a viszonylatok. Ekkor olyan, a partra merőlegesen elhelyezkedő vonalon közlekednek az autóbuszok, amelyek egy, a parttól messzebb, akár 30-40 km-re fekvő települést is elérnek. Ezáltal biztosítható a vonal olyan mértékű forgalma, hogy sűrűbb, a vasúti ütemnek megfelelő, vagy legfeljebb annak felével megegyező menetrenddel is gazdaságos a közlekedés.

B) Sugárirányú közlekedési igények kiszolgálása

A Balaton partjára merőlegesen, távolabbi területekről beérkező irányokból jellemzően a vasúti kiszolgálás nem lehetséges, néhány kisebb kapacitású vasútvonaltól eltekintve közúti infrastruktúra áll rendelkezésre. A Budapest-Balaton útirány a parttal párhuzamosan zajlik a tó fekvésének adottságai miatt, így nem is jelentkezik sugárirányban olyan mértékű közlekedési igény, mely esetében a vasutat egyedülként be lehetne vonni. Egyetlen jelentős kivétel van, a tó közelében elterülő megyeszékhely, Veszprém városa, amely felé nagymértékű igény áll fenn, egyelőre kötöttpályás lehetőség nélkül.

A sugárirányú közlekedési szervezés alapelveinek javasolható, hogy valamilyen fontosabb, távolabbi célpont felé irányuljon a szolgáltatás. Konkrétan megyeszékhelyek, nagyobb városok, így Tab, Kaposvár, Marcali, Tapolca és Veszprém felé haladjanak a sugárirányú autóbuszok.

C) Nagyobb városok összekötése hatékony vasúti kapcsolat hiányában

A Balaton körül elterülő városok között nem minden esetben biztosítható színvonalas vasúti kapcsolat, ennek legtöbb esetben pályakapacitásbeli akadályai vannak. Példaként említhető a Marcali és Keszthely közötti kapcsolat. Az egyvágányú vonalszakaszokon nem biztosítható az utaskomfortnak megfelelő követési idejű közlekedés.

8.1.3. Az új hálózat

Egy közösségi közlekedési szövetségben nincs többé szükség az egyes ágazatok egymással való versengésére (a verseny az egyes szolgáltatási szegmensek ellátásának elnyeréséért folyik), ezek mindig kiegészítő funkciót tölthetnek be egymással szemben. Ennek értelmében javaslatunk a párhuzamosságok megszüntetését és az összehangolt közlekedést helyezik előtérbe. A part menti utakon nagymértékű közforgalmú autóbusz-közlekedés teljesítményét részben a vasúti közlekedés teljesítményébe, részben pedig a vasúttal nem ellátott települések autóbuszos ellátásának javítására javasoljuk fordítani.

A Kis-Balaton térségének helyzete

A balatoni térségben egyre inkább felértékelődik Sármellék szerepe az odatelepült utasforgalmi légikikötőnek köszönhetően. Mivel a repülőtér ellátását magas színvonalon kell biztosítani, a Balaton felé napközben 15 percenként biztosítunk eljutást, 30 percenként Keszthely, 30 percenként Balatonszentgyörgy felé, ahol a továbbutazáshoz a vasutat lehet igénybe venni.

A térségben tervezett többlet szolgáltatás kihat a Sármelléktől délre fekvő településekre is, mivel Zalakarosra két útvonalon át jutnak el a járatok, melyek közül egy tovább közlekedik Galambokra, ahol a 7-es úton közlekedő járatokra ad átszállási kapcsolatot. Zalakarosról a megújított buszközlekedési rendszer jóvoltából 15 percenként lesz elérhető a Balaton partja. A fürdőváros szerepének felértékelődését így

a közlekedési szolgáltatás is követi, nem utolsósorban az által, hogy a sármelléki repülőtérrel ad negyed óránként közvetlen kapcsolatot.

Siófok környékének helyzete

A balatoni üdülőkörzet határa a többi tóparti településhez képest meglehetősen közel húzódik Siófokhoz. A forgalmi igények azonban nem ezen határnak megfelelően alakulnak, az utasok Siófok városának széles környezetéből áramlanak a dél-keleti part központja felé. Ezen igények méltó kiszolgálása jegyében javasoljuk bevezetni a Dég-Ádánd-Siófok járatot, mely napközben óránkénti ütemmel közlekedhet, megadva ezzel Lajoskomárom, Szabadhídvég és Mezőszilas felől is a színvonalas kapcsolatot. A nagyobb lélekszámú Enying felől is javasoljuk egy 60 percenként közlekedő járat bevezetését. A Budapest, illetve Székesfehérvár felé közlekedők részére pedig a Dég és Lepsény közötti járat segítheti az utazását, vasúti ráhordó funkcióval.

Szántódrév kiszolgálása

Tervezetünkben szerepel egy új, a komp igénybe vételével közlekedő autóbuszjárat bevezetése, mely az új, Szántódpusztá vasúti megállóhely és Aszófő között közlekedik. Ez a járat megteremti rév mentén elhelyezkedő területek színvonalas kiszolgálásának lehetőségét. A Szántód és Zamárdi között javasolt új feltárási út elkészültéig a járat Szántód-Köröshegy vasútállomás felé közlekedhet, megadva így a színvonalas vasúti kapcsolatot.

Az alábbi autóbusz-járatok bevezetését javasoljuk (Részletesebben lásd a mellékelt táblázatot:

Viszonylat szám	Végállomások		Érintett települések	Ütem
1	Siófok	Dég	Balatonszabadi, Siójut, Ádánd, Szabadhídvég, Mezőkomárom, Lajoskomárom	60'
2	Siófok	Balatonföldvár	Ságvár, Som, Bábonymegyer, Tab, Pusztaszemes, Kereki, Köröshegy	60'
3	Szántódpusztá	Aszófő	Szántód, Tihany	30'
4	Balatonszárszó	Kötcse	Szólád, Nagycsepely, Teleki	60'
5	Balatonboglár	Andocs	Visz, Karád	60'
6	Balatonboglár	Somogybabod	Látrány, Somogytúr	60'
7	Balatonboglár	Lengyeltóti	Szőlősgyőrök	60'
8	Táska	Keszthely	Nikla, Csömend, Kéthely, Balatonszentgyörgy	60'
9	Balatonszentgyörgy	Sávoly, Somogysámson	Főnyed, Szegerdő, Tikos, Hollád, Marótpusztá, Battyánpusztá	60'
10	Balatonszentgyörgy	Zalakaros	Sármellék, Sármellék repülőtér, Balatonmagyaród,	30'

Viszonylat szám	Végállomások		Érintett települések	Ütem
			Zalakomár (opció: Zalakomár vá.)	
11	Keszthely	Galambok	Alsópáhok, Sármellék, Sármellék repülőtér, Zalavár, Zalasabar, Nagyrada, Garabonc, Zalakaros, Galambok	30'
12	Keszthely	Vindornyalak	Cserszegtomaj, Rezi, Zalaszántó	60'
13	Keszthely	Sümeg	Karmacs, Vindornyaszlós, Vindornyafok	60'
14	Keszthely	Felsőpáhok	Alsópáhok	60'
15	Keszthely	Tapolca	Várvölgy, Lesencefalu, Lesencetomaj, Lesenceistvánd	60'
16	Tapolca	Badacsony	Raposka, Hegymagas, Szigliget	60'
17	Tapolca	Révfülp	Gyulakeszi, Káptalantóti, Kékkút, Kővágóörs	60'
18	Tapolca	Zánka	Gyulakeszi, Káptalantóti, Mindszentkál, Szentbékál, Kőveskál	60'
19	Zánka	Nagyvázsony	Tagyon, Szentantalfa, Balatoncsicsó, Óbudavár, Mencshely	60'
20	Aszófő	Dörgicse	Pécsely, Barnag, Vöröstó, Mencshely, Vászoly	60'
21	Balatonfüred	Hidegkút	Balatonszölös, Tótvázsony	60'
22	Tihany	Veszprém	Csopak, Balatonfüred	60'
23	Balatonfüred	Veszprém	Csopak	60'
24	Balatonfüred	Alsóörs	Paloznak, Lovas	60'
25	Alsóörs	Veszprém		60'
26	Veszprém	Veszprém	Szentkirályszabadja, Balatonalmádi, Balatonfűzfő, Litér	30'
27	Ajka	Pula	Öcs	60'
28	Tapolca	Veszprém	Monostorapáti, Kapolcs, Vigántpetend, Pula, Nagyvázsony, Tótvázsony, Nemesvámos	30'
29	Lepsény	Dég	Enying	60'
30	Siófok	Enying		60'

8.1.4. A Művészetek Völgye rendezvény kiszolgálása

Az egyre népszerűbb és egyre nagyobb látogatottságú rendezvény környékén sokszor kaotikus közlekedési viszonyok alakulnak ki, mivel a térség a legtöbb irányból tömegközlekedéssel alig közelíthető meg. Javaslatunk szerint olyan, a Balaton körüli

ütemes vasúti menetrendhez igazított autóbuszos kapcsolatot kell kialakítani, amellyel a tó felől sem jelent gondot a Völgy megközelítése, annak bármely pontjáról. Javasolt irány Zánka felől 30 percenként Nagyvázsonyig, ahol az átszervezett csigabuszra közvetlen átszállás biztosítató oly módon, hogy a Völgybe közlekedő ún. csigabusz nagyvázsonyi indulási idejét a járatok beérkezése után 5-8- perccel későbbi időpontban határozzuk meg. Ebből következnek a csigabuszok további indulásai is.

A Művészetek Völgye a Balaton felől az ütemes 19-es sorszámú járáttal érhető el terveink szerint, amely a rendezvény ideje alatt, sűrítve, napközben 30 perces követéssel közlekedik. Ehhez csatlakozik 30 percenként a Völgybe közlekedő autóbuszjárat Nagyvázsonyban.

A korábbi években közlekedő „kiskör” és „nagykör” viszonylatok helyett két, 1-es és 2-es jelzéssel ellátott „Csigabusz” viszonylat beindítását javasoljuk. Az 1-es Nagyvázsony-Pula-Vigántpetend-Kapolcs-Taliándörögdi-Öcs-Pula-Nagyvázsony útvonalon közlekedhet. Amennyiben az Öcs és Taliándörögdi közötti műút autóbusz-közlekedésre alkalmatlannak bizonyul, taliándörögdi végállomással közlekedhet a viszonylat. A 2-es vonalon Monostorapátitól Kapolcson, Vigántpetenden, Pulán át Öcs érintésével taliándörögdi betéréssel ellenirányú körforgalomban közlekedhetnek a járatok (amennyiben Taliándörögdi és Öcs között nem járható az út, úgy öcsi végállomással). Célszerűnek tartjuk mindkét vonalon az ütemes 30 perces közlekedést, mivel a Völgyben a falvak közötti mozgásokhoz legalkalmasabb eszköznek a közösségi közlekedést tartjuk. A magas színvonalú szolgáltatással magas utasszám jár együtt abban az esetben is, ha a szolgáltatás nem ingyenes.

8.2. Az iránytaxi rendszer kiépítése

A Balaton régióban az iránytaxi szolgáltatásnak alapvetően két szegmense van: egyfelől a tóparti üdülőövezet és a központi helyek, valamint a vasútállomások összekapcsolása, másfelől a tóparti háttértelepülések közlekedési kiszolgálása. Azokat a településeket, amelyek földrajzi elhelyezkedésük, vagy lélekszámuk miatt autóbusszal nem szolgálhatók ki hatékonyan, a közlekedési rendszer ütemébe illeszkedve, az igényekhez igazodva, ám menetrend szerint, megadott útvonalon közlekedő 8-10 fős kisbuszokkal, ún. iránytaxikkal javasoljuk kiszolgálni.

Az iránytaxi-járatok vonalanként egy járművel elláthatók, használatuk révén a házhoz szállítási lehetőség is biztosított. Előnye, hogy az alacsony forgalmú településeken is megvalósítható az igényekhez jobban igazodó közforgalmú közlekedés, a sűrűbb követés révén versenyképesse válik a közösségi közlekedés az egyéni közlekedéssel szemben. A mai helyzettel ellentétben, amikor csak az utazik a kisforgalmú településeken, illetve alacsony forgalmú viszonylatokon, aki társadalmi helyzetéből adódón nem tudja semmiképpen megoldani a közlekedését egyéni módon, az új helyzetben a környezetvédelmi és egyéni kényelmi szempontok jobban érvényesülhetnek.

Az iránytaxi-viszonylatok jellemzően rövidek, mindössze néhány kilométer hosszúságúak, fő feladatuk a legközelebbi vasútállomásra vagy autóbusz által érintett megállóba elszállítani az utasokat. Az iránytaxi működési elve az igény szerinti közlekedés, telefonon hívható. Bázishelye azoknak a településeknek a térségközpontja, illetve vasútállomása, amelyet kiszolgál, így igény hiányában ott várakozik.

A viszonylatokon 60 perces követési ütemet javasolunk, mely az üzemidő elején és végén 120 percre növekedhet (azaz igény esetén sem közlekedik a 60. percben). Így az iránytaxik illeszkednek az átszállási kapcsolatok rendszerébe, és megvalósul az az elv, hogy a régióban bárholonnan bárhová el lehet jutni, a várakozási idők kizárólag sűrűbb járatról ritkább járatra való átszállás esetén jelentkeznek, rossz hangolásból adódóan semmiképpen sem.

A javasolt iránytaxi-viszonylatok a lenti táblázatban láthatók. Az iránytaxi szolgáltatást a közlekedési szövetség rendszerében, annak viteldíjrendszerét alkalmazva, vállalkozók bevonásával kell kialakítani. A tendereket nem a tó egészére, hanem a fő gyűjtőközpontok vonzáskörzeteire bontva, több részre bontva kell kiírni. A jelentkező vállalkozásoktól megadva meg kell követelni a kiszolgálásra alkalmas járművek rendelkezésre bocsátását (midi- vagy minibusz). A fő járműparaméterek a következők:

- férőhelyek száma
- ülőhelyek száma
- belső elrendezés (folyosók szélessége, üléselrendezés, kapaszkodók, csomagtartók stb.)
- padlómagasság, akadálymentesség
- maximális életkor
- motor hengerűrtartalma, károsanyag-kibocsátása
- hatósági forgalmi engedély
- forgalomirányítási rendszerhez való kapcsolódás bemutatása

A tenderen meg kell követelni a vállalkozástól a rendelkezésre állást, vagyis a menetkimaradásokért anyagilag felelőssé kell tenni. A kiírások előtt fontos a menetrendi kínálat alapparamétereinek rögzítése: ennek keretében a szükséges járműszám, a műszakok száma és a megteendő kocsikilométer. Ennek keretében tekintettel a változó forgalmi igényekre végállomási tartalékjárművek beszámítása is szükséges. A vállalkozónak minimálisan erre kell ajánlatot tennie (globálár), ugyanakkor a fajlagos árak megadásával opciós ajánlatként többletszolgáltatásra is ajánlatot tesz.

Az iránytaxi rendszer beindításakor rögzíteni kell az ún. bázismenetrendet, amely a járatok közlekedési főútvonalának és indulási időpontjainak megadását jelenti. A járatok szervezésekor ezen felül meg kell adni azt a területet, ahová a járat hívás esetén betér. A vonalakon megállóhelyek kialakítása nem szükséges, a járművek a városközponti szakaszokat kivéve leintésre, illetve az utas kérésére közlekednek a megadott szolgáltatási területen. A kisforgalmú időszakokban a járatok csak rendelésre közlekednek, tehát ha nem érkezik hívás, akkor a kocsi a végállomásról nem indul el.

Lényeges kérdés a díjfizetés rendszerének rögzítése is. Tekintettel az iránytaxi jellegére, a szövetségi területen belüli menetjegyárusítást a kocsivezetőnél minden körülmények között lehetővé kell tenni. Az elővétel ösztönzése érdekében azonban a vezetőtől csak egyedi jegyek válthatók, gyűjtőjegyek és bérletek nem. A bevételekkel a társaságot a közlekedési szövetség felé el kell számoltatni, egyúttal a szövetség kifizeti a lefutott teljesítményért járó szolgáltatói díjat, amelyhez különböző értékelési tényezők teljesítése vagy nem teljesítése alapján bonus-malus fokozatok is kapcsolódhatnak.

A javasolt viszonylatok:

Viszonylat szám	Végállomás	Végállomás	Megjegyzés
31	Balatonendréd	Szántódpuszta	
32	Ordacsehi	Balatonboglár	
33	Monoszló	Zánka	
34	Balatonőszöd	Balatonszárszó	
35	Nagyberény	Nyim	Som, Ságvár érintésével
36	Lulla, Torvaj	Tab	betér Sérsekszőlőstre
37	Zala	Tab	
38	Somogymeggyes	Tabi elág.	
39	Zics	Kapoly	
40	Nágocs	Tabi elág.	
41	Gyugy	Szőlősgyörök	
42	Táska	Lengyeltóti	Buzsák érintésével
43	Hács	Lengyeltóti	
44	Somogyszentpál (Kisperjés)	Kéthely	
45	Vállus	Várvölgy	
46	Nemesbük	Hévíz	
47	Bálványos	Balatonföldvár	
48	Taliándörög	Kapolcs	
49	Balatonhenye	Köveskál	
50	Zalamerenye	Garabonc	
51	Hegyesd	Tapolcai út	
52	Szigliget	Nemesvita	
53	Salföd	Ábrahámhegy	
54	Gamás	Somogybabod	

8.3. Buszpályaudvarok

A tervezett balatoni hálózat fő építőköve az ütemes menetrend, az igényeknek megfelelő méretű és kapacitású járműpark, valamint az átszállási csomópontok. Utóbbi testesítik meg az autóbussmegállóknak véget érő iránytaxi vonalak, valamint a vasútállomások és –megállóhelyek közvetlen közelében elhelyezkedő autóbuss-állomások.

Az alábbiakban az autóbuss-állomások infrastrukturális adottságait, a mai helyzetképet és az ebből adódó építési szükségletet mutatjuk be. Vasúti és közúti járművek közötti átszállást a következő vasútállomásokon és –megállóhelyeken kell biztosítani: Siófok, Szántódpuszta (új megállóhely újonnan épített bekötőúttal a komp felé), Balatonföldvár, Balatonszárszó, Balatonboglár, Fonyód, Balatonszentgyörgy, Keszthely, Balatonederics, Tapolca, Badacsony, Révfülöp, Zánka, Aszód, Balatonfüred, Alsóörs, valamint Balatonfűzfő (új állomás új autóbussfordulóval).

Siófok: Az autóbuss-állomás a vasútállomástól 300 méterre található, elhelyezkedése, kiépítettsége a terv szerinti igényeknek megfelelő.

Szántódpuszta: Szántód-Kőröshegy állomás és Zamárdi megállóhely között, a mai Szántódpuszta elnevezésű autóbuss-megállóhely közelében javasoljuk az új átszállási csomópont kialakítását, ahonnan iránytaxi, autóbuss, valamint vonat is indulna. Az építendő új bekötőúttal Szántódrév megközelítése egyszerűbbé válna, valamint a mai bekötőutakat tehermentesíteni lehetne a közúti forgalomtól. Ennek hátránya a lakott területeken jelentkező túlzott mértékű zaj- és levegőszennyezés, a balesetveszély, valamint a szántódi vasúti átjáró hosszú zárásidői miatt kialakuló torlódások és az ezekből fakadó további szennyezések. Ezen hátrányok kiküszöbölésére új bekötő építését javasoljuk a Zamárdi és Szántód között elterülő földnyelv (félsziget) középső részén, amely lakó- és üdülőépületek által még nem beépített és ettől a beépítéstől megfelelő szabályozással meg is védhető. Továbbá a forgalom csillapításával egyidejűleg, az új útnak a vasúti felüljárón való átvezetését is a terveinkbe vettük a 7-es számú országos főútvonal irányába. Az új közúti csomópont közvetlen közelében, a Balaton irányában alakítható ki az új átszállási csomópont.

Balatonföldvár: Az autóbuss-pályaudvar a vasúti megállóhelytől közel 1 kilométeres távolságban található, ezért javasoljuk áthelyezését a vasúti megállóhely parttal átellenes oldalára, a Damjanich utcába.

Balatonszárszó: A vasúti megállóhely mellett csak egyetlen, 60 perces ütemű viszonylat végállomásoztatására van szükség, így ott külön autóbuss-pályaudvar kialakítása nem célszerű, a helyzet a mai infrastruktúrával megoldható. A megállóhelytől Balatonszemes irányába elhelyezkedő vasúti átjáró part felőli oldalán, a Fő utca és a Jókai utca kereszteződésében található széles közúti csomópontban lehetőség van az autóbussok fordítására.

Balatonboglár: Az autóbussállomás a vasútállomás szomszédságában található, elhelyezkedése, közúti kapcsolatai megfelelőek, beruházási igény nem merül föl.

Fonyód: Az autóbussállomás szintén a vasútállomás szomszédságában található, elhelyezkedése, közúti kapcsolatai megfelelőek, beruházási igény szintúgy nem merül föl.

Balatonszentgyörgy: Ezen a településen is a vasútállomás mellett, a Berzsenyi Dániel utcában található az autóbuss-forduló, így beruházásra itt sincsen szükség.

Keszthely: Az autóbusz-állomás a vasútállomástól távolabb található, szükség van a vasútállomás környezetében kialakított közös villamos- és autóbusz-pályaudvar megépítésére.

Balatonederics: Ezen a településen csak áthaladó jellegű megállóhelyre van szükség. Tervezett közlekedési hálózatunkban iránytaxi szolgálja a Szigliget és Balatonederics, valamint a Nemesvita és Balatonederics közötti utazási igényeket, így a ma meglévő autóbusz-megállóhely megfelelő.

Tapolca: A város új közlekedési rendszerében a helyi autóbusznak a vasútállomáson csak egy megállóhelye van, ahonnan az autóbuszok kizárólag egy irányban közlekednek tovább. A város autóbusz-állomása a központban található, ennek átköltöztetése nem volna célszerű, azonban minden autóbuszvonal vasútállomás felé való betérítését javasoljuk. A vasútállomás előtti téren a visszafordulási lehetőség biztosított.

Badacsony: A 71-es számú főút a badacsonyi hegy lábánál a vasút mellett halad, így az autóbuszok megállítása és visszafordítása nem ütközik komoly akadályokba.

Révfülöp: Az autóbusz-forduló a vasútállomás mellett található, változtatási igény nem lép fel.

Zánka: A révfülöpi állomáshoz hasonló adottságokkal rendelkezik, így beruházási igény itt sem merül fel.

Aszófő: A vasútállomás közúti megközelítésének akadályozottsága miatt kezdetekben javasoljuk a 71-es számú főút vasúti átkelőjénél egy autóbusz-megállóhely kialakítását. A járatok fordítása Aszófő belterületén belül, a Rákóczi és a Balaton utcákon keresztül megoldható.

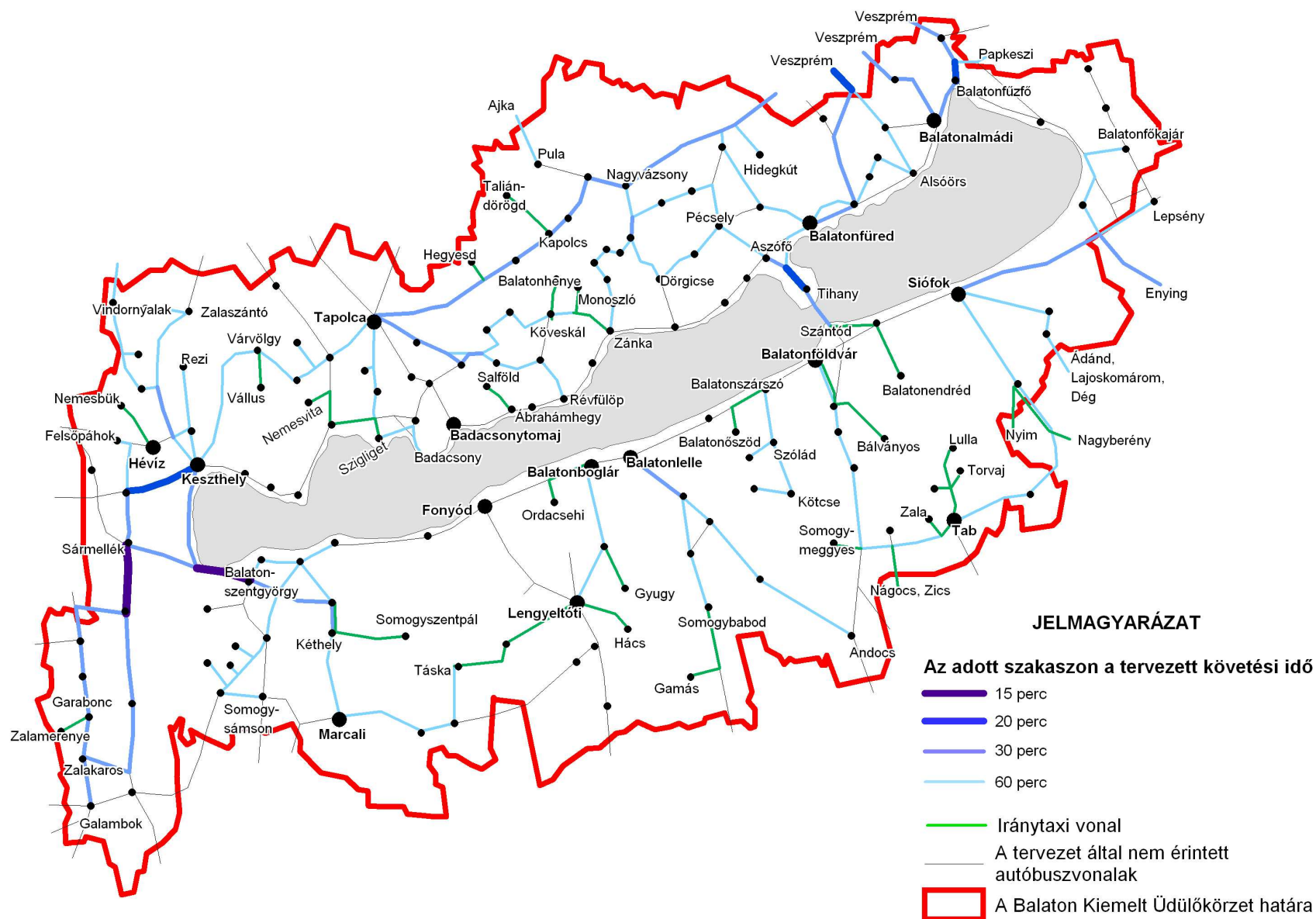
Balatonfüred: Az autóbusz-végállomás jelenleg is a vasútállomás közvetlen közelében található, elhelyezkedése ideális.

Alsóörs: A vasútállomás épülete előtt autóbusz-forduló található, az átszállás biztosított.

Balatonfűzfő: Új csomópont kialakítását javasoljuk a mai Fűzfőgyártelep autóbusz-végállomás és a vasútállomás új helyére, egymás mellett történő elhelyezéssel.

Összességében tehát elmondható, hogy beruházási igényt az új szántódpusztai közlekedési csomópont építése, a balatonföldvári autóbusz-állomás áthelyezése, a keszthelyi összevont csomópont megépítése, valamint a balatonfűzfői új csomópont építése jelent.

A közlekedési rendszerbe integrálódó autóbusz- és iránytaxirendszer révén biztosabban, kényelmesebben lehet eljutni az úti célhoz. Ebből következően az utasszám emelkedésére lehet számítani hosszabb távon. Az utazóközönség összetétele is megváltozik, a tehetősebb rétegek és a külföldi turisták megjelenésére is számítani lehet, ez az üzemeltetői oldalon nagyobb felkészültséget, igényesebb megjelenést, fokozottabb higiénit követel meg. A rendszerhez a jelenlegiekhez képest kevesebb jármű szükséges, melyek időarányos kihasználtsága is jobb, így a költségek struktúrája is megváltozik.



9. Pénzügyi költség-haszon elemzés

A közgazdasági költség-haszon elemzés (cost-benefit analysis – továbbiakban: CBA) azt hivatott megállapítani, hogy a projekt külső (externális) és belső (internális) gazdasági hatásait együtt nézve a projekt megvalósítása indokolható-e. A külső gazdasági hatások alatt egy közösségi közlekedési projekt esetében az utasok időmegtakarítását, valamint a környezet védelmét érthetjük.

Ezzel szemben a pénzügyi költség-haszon elemzés célja annak megállapítása, hogy a teljes projekt, illetve az egyes projektelemek megvalósítása gazdaságilag racionális beavatkozás-e. A pénzügyi CBA-ban tehát azt vizsgáljuk, hogy a létrehozott vagyon pénzügyi szempontból fenntartható módon működtethető-e. Itt tehát a tényleges pénzügyi folyamatokat, ráfordításokat és bevételeket állítjuk szembe egymással. Jelen vizsgálat keretében a pénzügyi CBA elemzést készítettük el annak bebizonyítására, hogy a tervezett közlekedési rendszer működtetése fenntartható. A pénzügyi CBA kétféleképpen készíthető: egyrészt számolhatunk a történeti költségek (historical cost) módszerével abszolút értékben, másfelől a fejlesztési különbözet (incremental cost) módszerrel alkalmazhatjuk a jelenlegi állapottól történő fejlesztés következtében létrejövő módosulásokat. Jelen fejlesztési program nem egy meglévő rendszer új hálózati elemekkel való kiegészítésére irányul, hiszen még a megjelenő új vasútvonalak sem egy légüres térbe kerülnek, hanem üzemelő autóbuszos szolgáltatásokat váltanak ki. A fejlesztési különbözet módszer önmagában történő alkalmazása így nehézkes lenne, hiszen a bemutatott projektcsomag zömében meglévő, de gyökeresen megújuló közlekedési hálózati elemeket, infrastruktúra rendszereket fog át. A történeti költség módszer beemelésével – kimutatásokra és becslésekre hagyatkozva – számba tudjuk venni a meglévő pénzügyi egyenleget. A meglévő rendszer esetében úgy járunk el, hogy a fejlesztési különbözet elvén számszerűsítjük a költségekben és a bevételekben a projekt következtében bekövetkező változásokat, majd ezeket az eltéréseket a jelenlegi (tehát a projekt megvalósításakor már múltbeli) abszolút számokra vetítve számítjuk ki a pénzügyi pozíciót.

Az alkalmazott módszerrel impliciten nem azt akarjuk megmutatni, hogy a teljes balatoni közlekedési rendszer nyereség termelésére képes (ezt már kiindulásként sem várjuk el tőle), hanem azt, hogy a működés költségeit termelje ki, tehát üzemeltetési veszteséget ne eredményezzen. Emiatt a jövedelemtermelő beruházások önerőszámításához szükséges vagyoni típusú költségekkel (beruházás, eszközpótlás) nem számoltunk, kivétel ez alól a járműpark amortizációja, ahol az eszközök újraköltségtérítésének 100%-os központi költségvetési és/vagy uniós támogatása nem feltételezhető. A beruházási típusú részletes költség-haszon elemzéseket az egyes projektelemekre külön-külön kell majd elkészíteni a projektek beadásakor, ezekre pedig csak a kiviteli tervek elkészülése után van lehetőség.

Az itt bemutatott elemzésnek nem célja a 1083/2006/EK rendelet 55. cikke szerinti finanszírozási hiány számítása, tekintettel arra, hogy a programcsomagban keverednek a jövedelemtermelő és nem jövedelemtermelő típusú beruházások. Az EU támogatási elvei mentén jövedelemtermelő beruházásnak az itt szereplő projektelemek közül a járműbeszerzések tekinthetők. Önrészüket számításához azonban ismernünk kellene az üzemeltető társaság nettó pénzügyi pozícióját, vagyis számítanunk kellene a pályahasználati díjakból adódó gazdasági hatásokat. Erre azonban itt nem tudtunk sort keríteni amiatt, mert a pályahasználati díjak rendszere a közlekedési szövetség tervezett rendszerében nem tekinthető rögzítettnek.

A pályahasználati díj a szolgáltató vasút számára megjelenő költség – amely a pályavasútnak egyszersmind bevételt jelent – egy belső átcsoportosítást jelent a vasúti közlekedési rendszeren belül. Tekintettel arra, hogy fő mozgató elvként integrált vasúttársasággal számoltunk, a pályahasználati díj mértéke nem releváns abban az értelemben, hogy ugyanannak a társaságnak egyik zsebéből a másikba kerül át. Ezért a számítás során a pályahasználati díjjal nem számoltunk, hanem a pálya infrastruktúra üzemeltetési költségeit vettük figyelembe. A pályahasználati díj elszámolása elvben szükséges viszont azokban az esetekben, amikor az integrált társaság más vasúti pályán közlekedik (pl. Budapest-Székesfehérvár). Ezt azonban azért nem tesszük meg, mert a számításban ezekre a szakaszokra eső a társaságot terhelő bevételt és üzemeltetési költséget sem vettük számításba! Feltételezzük továbbá, hogy a társasutakkal olyan megállapodás köthető, melyek értelmében az egymás pályáin történő közlekedés díjai egymással szembeállíthatóak, ahogyan ez a nemzetközi gyakorlatban jelenleg is történik.

A másik eset, amivel számolni kell, a balatoni pályákon közlekedő, nem az integrált társaság által közlekedtetett személy- és tehervonatok pályahasználati díja, amely ez esetben a bevételi oldalon jelenne meg. A személyvonatok esetében ismét el kell tekintenünk a számszerűsítéstől, hiszen ez esetben az integrált társaság bevételeit is csökkentenünk kellene ezzel a tétellel (ehelyett az előzőekben már említett társaságok közötti elszámolási technikát alkalmazzuk). A tehervonatoknál ellenben minden becslési nehézség ellenére (a díjak megállapítása ilyen esetekben a Vasúti Pályakapacitás-Elosztó hatásköre) számolni kellett ezzel a költséggel.

A jelenleg a MÁV Zrt. által alkalmazott pályahasználati díjak nem piaci árazásúak, hanem túlárazottnak tekinthetők. Ennek oka egyrészt protekcionista piacvédelem, másrészt a roppant gyenge belső hatékonyság személyszállítási veszteségekbe történő befagyasztása. A MÁV Start Zrt. 2007. júliusi megalakulását, valamint a MÁV Cargo tervezett privatizációját követően van esély arra, hogy a díjak a realisabb szintre állnak be. A jövedelemtermelő alprojektek esetében a költségek között emiatt nem számoltunk a beruházási költségekkel.

A teljes körű CBA számításánál a jövedelemtermelő projektek esetében figyelembe kell venni az újrapótlási költségeket és a maradványértékeket. Itt ezt a feladatot egyszerűsített módszerrel, az amortizáció kalkulálásával végeztük el, a részletes számításokat a műszaki tervezéssel párhuzamosan az alprojektek szintjén egyedileg kell kezelni. A vasúti infrastruktúrához kapcsolódó járműbeszerzéseknél a CBA-ban (50%-os mértékig) költségként figyelembe vettük az értékcsökkenési leírást, az autóbussznál pedig úgy tekintettük, hogy a piacon szokásos kilométer futási ár ezt a tényezőt is tartalmazza. A nagyvasút meglévő járművei esetében nem számoltunk értékcsökkenést, ennek az az oka, hogy a MÁV-tól nem kaptunk ilyen adatokat. A balatonfenyvesi gazdasági vasúton – annak jórészt muzeális jellege miatt – amortizációval szintén nem számoltunk. Mivel a közlekedési hálózatok infrastrukturális elemeinek újrapótlását részben vagy egészben külső forrásból oldják meg, az infrastruktúra esetében csak az éves karbantartási költséget vettük számításba.

A jelen projektben érintett közszolgáltatások elemzésénél abba az akadályba ütközünk, hogy az üzemeltetők részéről nem állnak rendelkezésre kellő részletességű költség adatok, a közlekedési vállalatok controlling rendszeréből területi szintű adatok nem nyerhetők ki: vagy mert nem léteznek, vagy mert nem működnek olyan menedzsment rendszerek, amellyel ki lehetne gyűjteni őket. A gyakorlatban ez azt jelenti, hogy a MÁV és a Volán társaságok nem tudják megállapítani, hogy saját balatoni vonalaik mennyire gazdaságosak vagy gazdaságtalanok. E tény már önmagában is sejteni engedi, hogy a jelenlegi rendszer működése nem lehet hatékony. A számítások elvégzése során ezért a rendelkezésre álló adatokból extrapolálva, bizonyos feltételekkel élve

végeztük el a számítást. A bevételi oldal becslése során is hasonló problémákkal kell szembenéznünk. Egyrészt becsülnünk kell az összforgalom változását, másrészt az abból a jobb szolgáltatások révén közösségi közlekedésre csábíthatók arányát. Eközben sem a MÁV, sem a Volán társaságok értékesítési rendszere nem képes olyan kimutatásra, amelyből meg lehetne állapítani, hogy a pénztárban megvásárolt menetjegyeket melyik vonalon utazzák le (A megalakuló MÁV Start Zrt. pl. várhatóan 2007. július 1-től vezeti be a viszonylati jegykiadást, azt is csak a gépi jegykiadással rendelkező pénztárakban. Kétséges azonban, mikor állhatnak majd rendelkezésre használható adatok).

Az elemzésbe bevont alprojektek az alábbiak:

- Turizmus fejlesztése a Balatoni Üdülőkörzetben
- Közlekedési szövetség
- Vasúti infrastruktúra fejlesztése
- Vasúti járműpark fejlesztése
- Vasúti integrált ütemes menetrend
- Integrált vasúttársaság menedzsment költség
- Autóbusz-hálózat átszervezése
- Iránytaxi rendszer
- Balatonfenyvesi GV
- Keszthely-Hévíz villamos
- Veszprém-Alsóörs vasút

A számítást – az infrastrukturális projekteknél gyakrabban alkalmazott 30 év helyett - 20 évre végeztük el arra való tekintettel, hogy nagyon hosszú távú trendeket, és emiatt már fenntartással nem becsülhető hatásokat ne vegyünk figyelembe. Mindazonáltal a diszkontálás módszeréből adódóan a 20-30 év közötti gazdasági eseményeknek már nincsen jelentős hatásuk, ezek számbavétele a projekt pénzügyi pozícióját kis mértékben javítja, de gyökeresen nem befolyásolja.

9.1. Általános mutatók – a Balaton térség turisztikai forgalmának változása

A Balaton térség turisztikai forgalma nyilvánvalóan közvetlenül hat az ott közlekedők számával, így az elemzést a teljes potenciális kereslet változásával kell indítani. Jelen tanulmány korábbi fejezeteiben részletesen bemutattuk az e téren zajló folyamatokat. A leírtak lényege: a turistaforgalom súlya folyamatosan terelődik át a belföldi turizmusra. Ez együtt jár a turisták számának növekedésével, valamint az átlagos itt tartózkodási napok számának csökkenésével. Az összhatás az adatok alapján negatív: a Balatonnál töltött vendégéjszakák száma apadó tendenciát mutat. Ehhez azonban hozzá kell tenni, hogy a csökkenés az elmúlt években megállt, és egy bizonytalan ingadozó folyamat kezdődött. Kedvező hatás ugyanakkor, hogy a nyári szezonálisitás – ha némelyest is – de mérséklődik.

Kérdés, hogy ezeket a folyamatokból hogyan következtethetünk a jövőre nézvést. Ha számításba vesszük a tópart jelentős ingatlan- és szállodafejlesztéseit, akkor abból két hatásra következtethetünk: vagy a Balaton egészének forgalma fog bekövetkezni, vagy átrendeződés következik be az alacsonyabb minőségű helyekről a magasabb szolgáltatási kategória felé. Összességében a torta növekedésére kell számítanunk, hiszen az új üdülők és szállodák nem lesznek fenntarthatóak a rövid, kéthónapos szezonban, főszezonon kívül pedig nincs honnan átcsábítsanak vendégeket. Emiatt még pesszimista becslés esetén is az összforgalom mérsékelt növekedésével tudunk számolni. A várható klímaváltozási hatások is a balatoni szezon hosszabbodását és a kereslet bővülését fogják maguk után vonni. Mindennek okán a CBA számításokban az összforgalom évi 1%-os növekedését vettük figyelembe. Ezzel azt feltételezzük, hogy kb. 2020-ra – ha egészen más időbeli és térbeli szerkezetben is, de – visszaállhat az 1990-es turisztikai szint.

Az átlagosan itt töltött vendégéjszakák számában ugyanakkor várhatóan továbbra is csökkenni fog, tekintettel arra, hogy gyakoribbá válnak a rövid ideig tartó, impulzus szerű utazások is (meghosszabbított hétvége). Mindez azonban a közlekedési szektort nézve nem a mozgások számának csökkenése, hanem éppen ellenkezőleg: növekedés irányába hat. Ebből a hatásból kiindulva évente 0,5% többlet teljesítménnyel számoltunk az értékelési időszakban.

Harmadik változóként kalkulálni kell a tó mentén történő fajlagos (vendégéjszakára vetített) utas mozgások számának változásával is. E téren ugyancsak növekedésben lehet gondolkodni, ha feltételezzük, hogy a speciális (a tó körül csak kevés helyen elérhető) turisztikai attrakciók száma, illetve a meglévők ismertsége növekedni fog. Annak becslése, hogy emiatt a közlekedési rendszerben megjelenő teljesítmények száma mennyivel fog növekedni, bázisadat híján igen nehéz. Összességében a számítások során évi 2% bővülést prognosztizáltunk.

A jelenlegi bevételeket a vasút és autóbusz ágazatok esetében a következőkben bemutatjuk.

9.2. A közlekedési szövetség hatása a közösségi közlekedés jövedelmezőségére

A közlekedési szövetségek első számú fő célja a közösségi közlekedők számának növelése vagy megtartása az összehangolt menetrendi kínálat, információs és tarifarendszer révén. A Balatoni Közlekedési Szövetség is e célnak hivatott megfelelni. A szövetségi rendszer hatása a bevételekre azonban összetett hatás révén érvényesül.

Először is számolni kell az egységnyi utaskilométerre jutó tarifaszint reálértékének változásával. Ez egyrészt a szövetségen is múlik, ugyanakkor számolni kell a közlekedési ágazat egészében várható díjszint változással is. E téren egymásnak ellentmondó folyamatok mutathatók ki: míg a közösségi közlekedés reálára évek óta növekszik, és ugyanez mondható el az egyéni közlekedésre is (üzemanyag árak, útdíjak, adók), addig a versenyhelyzetben lévő légi közlekedési piacon az árszínvonal erőteljes csökkenése volt a közelmúltban tapasztalható. A hazai közösségi közlekedési tarifa nem éri el a nyugat-európai árszínvonalat, azonban nem alkalmazza azt az összetett kedvezményi rendszert (egyedi akciók, Vorteilscard stb.), amelyek másutt már bevettnek számítanak. Alkalmazza viszont a kötelező pótdíjas helybiztosítás rendszerét az InterCity járatokon, amely Nyugat-Európában ma már csak a nagysebességű hálózatokon jelenik meg. Az eddigieket összegezve, de hozzáadva az egyéni közlekedés konkurenciáját és a hazai fizetőképesség korlátait azt kell megállapítanunk, hogy jelentős díjemelésre nem lehet alapozni a rendszer tervezésekor. A számításoknál a díjszint reálértékének változatlanságával kalkulálunk.

Bevételi tényezőként kell számításba vennünk azokat az új utasokat, akik a jobb szolgáltatás miatt fogják igénybe venni a közösségi közlekedést. E téren a korszerűbb járművekkel, tisztább állomásokkal, ütemes közlekedéssel, a felújított infrastruktúra és a jobban gyorsuló járművek révén alacsonyabb eljutási idővel a kereslet növekedése valósítható meg. Mindez az ún. modal-split arány (tömegközlekedés-egyéni közlekedés arány) kedvező változásában ölt testet. A MÁV Zrt. adatai alapján a Budapest-Vác-Szob vasútvonalon bevezetett ütemes menetrendnek köszönhetően az utasforgalom a bevezetést követő rövid időn belül 7%-kal bővült, közülük 4% autóból ült át, 3% pedig a busz helyett választotta a vonatot. Mindezt az állomások és a járművek korszerűsítése nélkül lehetett elérni. A Balaton térségében azonban ezzel is számolunk: így óvatos becslésként is megfogalmazhatjuk a forgalom 5%-os azonnali növekedését, ami a bevezetést követő 5 évben évente még 1-1%-kal tovább bővíthet. A jelenlegi bevételeket a vasút és autóbusz ágazatok esetében a következőkben bemutatjuk.

A költségoldalon a közös forgalomirányítási rendszer üzemeltetési (személyi és dologi), valamint amortizációs költségével kell számolnunk. A vasúti forgalomirányításhoz többlet munkaerő bevonása nem szükséges, az autóbuszok és iránytaxik irányításához körzetközpontként 1-1 munkahely (2 műszakos) szükséges. Ez összesen – négy körzetközponttal számolva és 3 fő műszaki menedzsmenttel számolva - 15 személy foglalkoztatását teszi szükségessé. Ez havi 150 ezer Ft-os bruttó bérrel és további 10% menedzsment költséggel számolva évente körülbelül 43 millió Ft-ra rúg (13. havi bért és a munkáltatót terhelő 32,5% közterhet is figyelembe véve). A rendszer üzemeltetési költségeiben a tapasztalatok alapján évente 30 millió Ft-tal számoltunk, míg az 1 milliárd Ft-os rendszer éves amortizációja (15 év hasznos élettartammal számolva) évente kerekítve 67 millió Ft-ot jelent. A szövetség általános menedzsmentjének költségét az irodai helységbérletekkel együtt 51 millió Ft-ban

állapítjuk meg, amely tartalmazza az iroda, az irodaszerek és a személyzet költségét (5 fő, 250 ezer Ft/hó fizetés). A teljes költség így 231 millió Ft.

A szolgáltatók tendereztetéséből, illetve hatékonyabb működéséből adódóan is költségmegtakarítást lehet elkönyvelni. Ennek mértékét az európai tapasztalatok alapján 20% körüli érték lehet beállítani. Jelen számításban ezzel ugyanakkor nem a közlekedési szövetségnél, hanem az egyes ágazatoknál számolunk, és nem báziselve, hanem a ténylegesen indokolt költségekből fogunk tudni számolni.

Végül, de nem utolsó sorban a költségmegtakarítások oldalán számolni lehet a vasútra terelt buszjáratok üzemeltetése terén elérhető költségmegtakarítással. A Balaton mentén jelenleg 33 vasúttal párhuzamos távolsági járat közlekedik (Budapestről 12 járatpár, Pécsről 5 járatpár, Kaposvárról 7 járatpár, Szekszárdról 7 járatpár, Szombathelyről 2 járatpár). Ezek irányonként 180 km-es átlagos futásteljesítményének átlagosan a 40%-a esik a Balaton mellé. Természetesen a vidéki városokból érkező buszok teljesítményére a vasúttal nem teljesen párhuzamos közlekedés miatt részben továbbra is szükség lesz. Ennek költségét azonban a buszhálózat teljesítményének számításánál figyelembe vettük, hiszen a megadott hálózatban ezek a teljesítmények is benne foglaltatnak. A buszokról a vasútra átkerülő forgalom a vasút számára plusz bevételként jelenik meg, amivel a CBA számításban máshol nem számoltunk. A 32 járatpár 45 férőhelyes busszal, 50% távolsági utassal számolva évente 526 ezer utas. Az ő általuk befizetett jegyár 100 km-es távolságú átlagos vasúti menetjeggyel számolva a 2007. évi áremeléseket követően nettó 1170 Ft. **A bevétel tehát 615 millió Ft/év.** Ezek a bevételek ma is megjelennek a Volán társaságoknál, ott a forgalmi bázisadatban impliciten benne foglaltatnak.

9.3. A vasúti szolgáltatás bevételei

9.3.1. Személyszállítási bevétel

A vasúti személyszállítási szolgáltatás bevételi oldalán a MÁV adatai szerint az alábbi értékek állnak a jelenlegi állapotban.

Bevétel (nettó):

Bevétel/év	Előszézon (MFt)	Főszézon (MFt)	Utószézon (MFt)	Összesen (MFt)
2004	219	391	145	755
2005	223	384	153	760
2006	225	402	158	785

Fogyasztói árkiegészítés:

Bevétel/év	Előszézon (MFt)	Főszézon (MFt)	Utószézon (MFt)	Összesen (MFt)
2004	197	316	126	639
2005	196	303	130	629
2006	201	312	116	629

Látható, hogy a trendek szerint a fogyasztói árkiegészítés stagnál, míg a normál bevétel néhány százalékkal emelkedik. Az összes bevétel növekedésének aránya 2004 és 2006 között mindössze 1,43%, ami jócskán elmarad az inflációtól és az áremelés mértékétől. Ebből arra következtethetünk, hogy a vonaton utazók száma évente néhány százalékos csökkenést mutat.

A bevételek változását az általános fejezetben, illetve a közlekedési szövetségnél már számításba vettük, itt még egyszer nem tesszük meg.

A 2007. évben a vasúti tarifa átlagosan 33%-kal emelkedik. Azt, hogy ebből a bevételekben hány százalékot sikerül realizálni, nagyon nehéz megjósolni. Tekintve, hogy a Balaton térségében az ütemes menetrend nem került bevezetésre, és a vonatok igen lassan haladnak, szinte kizárt, hogy az áremelkedést megközelítő mértékben lehetne bevételt realizálni. Ebben közrejátszik az M7 autópálya kiépülése is, amely a vasúton utazók számát tovább fogja csökkenteni. Ezért a bevétel növekedését csak 20%-ra prognosztizáljuk. **Így a várható 2007. évi bevétel 1 697 millió Ft.**

9.3.2. Árufuvarozási bevétel

Az árufuvarozás bevételeire a MÁV Cargo árufuvarozási díjszabási rendszeréből vonhatunk le következtetéseket. Az árufuvarozási szabályzatban szereplő díjszabási mechanizmus igen bonyolult, számtalan költségtétel felszámolására ad lehetőséget. Emiatt áttekintése igen nehézkes, ezért itt csak a fő szállítási költségeket összesítjük és ezen felül 10% egyéb költséget számítunk fel. Feltételezzük, hogy a déli parti vonalon naponta és irányonként 4 tehervonat halad át, vonatonként 15 kocsival, valamint hogy egy-egy teherkocsi átlagosan 20 tonna árut szállít. A többi vasútvonal közül a tervezett bioetanol üzem miatt csak a Balatonszentgyörgy-Marcali vonalon számolunk teherszállítással. A bioetanolt szállító vonatok célállomását e pillanatban nyilvánvalóan

nem ennek a megvalósíthatósági tanulmánynak kell megállapítania, de feltételeztük, hogy a bioetanol belföldi felhasználásra kerül, és ezért a vonat Székesfehérvár felé közlekedik tovább. A vonalon megjelenő napi 4 tehervonat a bioetanol üzemből indulna, és termelési alapanyaggal megrakva oda térne vissza. A számításokban feltételeztük, hogy ezeket a vonatokat az integrált vasúttársaság üzemeltetné.

A díjtáblázat alapján a fenti feltételeket figyelembe véve a következő díjbevételt kapjuk: 120 km távolságra (Székesfehérvár-Balatonszentgyörgy) közlekedő 8 rakott vonat díjtétele: 174 Ft/100 kg. Ez 200-zal megszorozva adja a 20 tonna értékét. Vagyis kocsinként a bevétel 34800 Ft, egy teljes vonat bevétele pedig 522 000 Ft. Ehhez rakódik a 10% mellékköltség, így éves szinten aggregálva és a napi nyolc vonatra összeszorozva 1 524 millió Ft bevételt ad. Ezzel a költséggel azonban itt, a közlekedési szövetség szintjén nem tudunk elszámolni, mert az bár az integrált társaságnak bevételt jelent, de a pályavasút-szolgáltató vasút számviteli elválasztásának kötelezettsége miatt nem tudja a személyszállítási közszolgáltatást finanszírozni. Másrészt az áru fuvarozással természetesen költségek is felmerülnek, közöttük jelentős beruházási költségek is, amelyeket ebben a számításban semmiképp nem tudunk számszerűsíteni, mert mint a közlekedési szövetség céljához nem illeszkedő magáncélú tevékenység eltorzítanák a számításunk eredményét.

A balatoni vonalakon közlekedő áru fuvarozó szerelvények esetében a pályahasználati díjbevétellel – mint a mi értelmezésünkben kívülről jövő díjtétellel – viszont feltétlenül számolnunk kell. Naponta és irányonként 2 komoly kapacitású bioetanol tehervonattal és 4 egyéb tehervonattal számolunk.

A MÁV hálózatában a tanulmány írásakor (2007. március) a pályahasználati díj tehervonatra 6300 Ft egyszeri és 587 Ft/km díj. Ugyanez a GySEV hálózatában a fővonalakra 795 Ft egyszeri díj, 660 Ft/km díj, plusz 0,181 Ft/elegytonna díj. Látható, hogy a díjakban jelentős eltérések tapasztalhatók: a MÁV-nál a fix díj magasabb, a GySEV-nél a kilométerdíj, amit egy súlytényező egészít ki. Mi most a MÁV számaival kalkulálunk tovább. A balatoni vonal hossza Székesfehérvártól Balatonszentgyörgyig 113 km – a pályahasználati díjat az egyszerűség kedvéért erre számoljuk, a rövid marcali mellékvonalat figyelmen kívül hagyjuk. A kapott eredmény végül is: 72 631 Ft/tehervonat, vagyis évente napi 2x6 vonattal számolva 318 millió Ft. Ezt kell a számításban bevételként megmutatni.

Hangsúlyozzuk, hogy ez a bevétel csak a balatoni vasúttársaság saját vonalán keletkező bevétel, az azon kívüli áru fuvarozásért – amire az Európai Unió piacán lehetősége nyílik – ebben az anyagban nem tudunk számolni.

9.4. A vasúti infrastruktúra fejlesztésének hatása a költségekre

A vasúti infrastruktúra fejlesztése több elemre tagolódik. A jelenlegi (2006. évi) költségek (korrigálva a balatoni hálózatra) az alábbiak:

• Pálya és mérnöki létesítmények:	732 millió Ft
• Biztosítóberendezés:	359 millió Ft
• Távközlés	144 millió Ft
• Erősáramú rendszerek	202 millió Ft
• Forgalom	1908 millió Ft
Összesen	3345 millió Ft

A pálya karbantartási költségekben jelentős megtakarítás érhető el pl. az önfeszítő (pl. Pandrol) típusú sínleerősítések használatával, amely szükségtelenné teszi a pálya felépítményén a kézi munkavégzést, a síncsavarok utánhúzását. Ezzel a vonalakon dolgozó pályamunkások felére nem lesz a továbbiakban szükség. Ez a balatoni hálózat mentén kb. 18 fő bér- és járulékköltségének megtakarításában ölt testet, ami éves szinten 25 millió Ft megtakarítását teszi lehetővé.

Az újonnan beszerzendő pályakarbantartó géplánc (egy db KIAG) használatának és amortizációjának költsége, ami évente és vágány kilométerenként 150 ezer Ft: a teljes tó körüli vágányhálózatot figyelembe véve 41 millió Ft. A géplánc segítségével a pálya minősége hosszú távon garantálható, tehát nem kell majd a vasutakon állandó „lassújeleket” életbe léptetni. A költséggel szemben áll az az anyagjellegű költségmegtakarítás, amelyet a pályahibák kijavításánál lehet a gépekkel elérni. Ennek mértékét a pálya és mérnöki költségek személyi és nem személyi jellegű részére vetítve igen óvatos becsléssel is 10%-ra lehet tenni, így a beszerzés egyenlege évente 32 millió Ft költségmegtakarítás.

A biztosítóberendezéseknél a központi forgalomirányítás bevezetése jelentős megtakarítási forrást. Ezt azonban a forgalmi költségnél vesszük számításba.

A távközlésben a GSM-R rendszer kiépítésével szükségtelenné válnak a pálya menti kábelek, illetve azok nagy munka- és anyagigényű ráfordításai. Itt egy igen jelentős, 50%-os költségcsökkenés érhető el, ami éves szinten 72 millió Ft-ot jelent.

Az erősáramú rendszereknél jelentős megtakarítás nem érhető el. Az áramfogyasztás ugyan a korszerűbb berendezések révén némiképpen csökkenthető, de a rendszer egészének működése szempontjából ez a tétel nem jelentős, ezért nem számolunk vele. Ugyanígy nem számolunk a vontatási energiamegtakarítással, mivel az alkalmazandó új járművek a rendszer indulásakor még nem, vagy csak kis darabszámban állnak rendelkezésre.

A forgalomnál a forgalmi szolgálattevők nagy részének munkájára a központi forgalomirányítás és az automatizált berendezések miatt nem lesz szükség. Az új rendszer révén várhatóan 45 fővel kevesebb munkaerőre lesz szükség, ezáltal 388 millió Ft-ot lehet egy évben megtakarítani.

A vasúti infrastruktúra teljes éves üzemeltetési költsége így – a 2007. évi 6% prognosztizált inflációval még az összesített eredményt megemelve - 2 998 millió Ft-ot ér el.

9.5. Vasúti integrált ütemes menetrend kialakításának költségei

Az integrált ütemes vasúti menetrend járműigényét a járműkarbantartási költségnél már figyelembe vettük, ezért ehelyütt nem kell ismételten számolni vele. A jobb szolgáltatásból adódó többlet utasszámmal a közlekedési szövetség hatásainál már szintén számoltunk. E helyütt csak a szerelvényfordulók változásából adódó többlet személyzetigényt kell elszámolni. A szükséges járműállomány a következőképpen alakul:

Vonal			Bzmot motor- kocsi	Bzx mellék- kocsi	Személy- szállító kocsi		V43 és V63 sor. villany- mozdony		M41 sor. dízél- mozdony
			naponta	naponta	naponta	erősít (hétvége)	naponta	erősít (hétvége)	naponta
26-29	Budapest- Székesfehérvár-Tapolca- Keszthely	Tél	8	17	33	7	0	0	6
		Nyár	8	19	56	17	0	0	10
30	Budapest- Székesfehérvár-Siófok- Keszthely/ Nagykanizsa	Tél	0	0	47	10	10	1	0
		Nyár	2	2	80	25	13	4	0

Az adatok a fővonalakra összesítve jelennek meg, de tartalmazzák a mellékvonalakon szolgálatot teljesítő néhány járművet is.

A mozdony- és motorkocsi számokból adódóan a vonalon téli időszakban és nyáron munkanapokon (alapmenetrend) összesen 24, nyáron hétvégén 31 mozdony közlekedik. Ezt 80% járműkiadással korrigálva alapmenetrendre 19, nyárra hétvégére 24 forgalmi szerelvény adódik. Két műszakkal számolva ez alapmenetrendre 54 vonatszemélyzetet jelent. Az állandó, alapmenetrendszerinti vonatszemélyzet 2 főnek vesszük (1 fő mozdonyvezető, 1 fő jegyvizsgáló). Eszerint tehát alapmenetrendben 108 fő forgalmi személyzet alkalmazása szükséges. A nyári szezonális menetrendben a heti műszakok száma megnövekszik. A megadottak szerint hétköznapi (hétfőtől csütörtökig) 19, hétvégén (péntektől vasárnapig) 24 szerelvény közlekedik. Ennek alapján a szükséges műszakok száma jelenleg 60²⁰. Egy fő mozdonyvezetővel és egy fő jegyvizsgálóval számolva ez 120 főt jelent

A nyári csúcsidőszakokban ugyanakkor 2 fő jegyvizsgáló munkája szükséges a csúcsidőben közlekedő vonatokon. Ha a vonatok 50%-án szükséges rásegítés a hét minden napján, az a szükséges személyzetigényt 15 fővel növeli meg, tehát a valós munkaerőigény nyári időszakban jelenleg 150 fő.

²⁰ A számítás módszere: $(19 \cdot 4 + 24 \cdot 3) / 5 \approx 30$ figyelembe véve, hogy egy munkavállaló hetente öt műszakot dolgozik.

A bérköltséget továbbra is 150 000 Ft/fő/hó átlagban számítjuk nem feledkezve meg arról, hogy a mozdonyvezetők bére ennél magasabban, míg a jegyvizsgálóké ennél alacsonyabban alakul. A téli menetrendet a változó szabadságolási szokások alapján szeptember végétől április végéig számoljuk. A főszezonban létezik egy átmeneti szezon is (május, június és szeptember), de ezt itt a számításban nem vesszük figyelembe. A járulékokat és a 13. havi fizetést is figyelembe véve éves szinten az egész éves munkaerő költsége 279 millió Ft. A nyári többlet munkaerő költsége 200 forintos mozdonyvezetői fizetéssel (2*3 fő) és 100 forintos jegyvizsgálói fizetéssel számolva (2*15 fő) 5 hónapra 21 millió Ft.

Végzetül számításba kell venni a kapcsolódó mellékvonalak bérköltségét, de csak a szövetségbe tartozó szakaszok költségével kell számolnunk (Siófok-Tab, Kaposvár-Fonyód, Tapolca-Marcali). Vonalanként 1-1 szerelvénnel számolva a szükséges 8 vonatszemélyzet 16 fővel. Az ő bérköltségük a korábbi alapadatokat figyelembe véve 41 millió Ft. A teljes éves bérköltség tehát jelenleg kerekén 341 millió Ft.

A fejlesztési programban bemutatott integrált ütemes menetrend költsége ehhez képest a következő képet mutatja:

Viszony- lat	Végállo- más	Végállo- más	Át	Km	Menet idő	Ütem	Jármű- szám	Járműkm / nap*	Motorvezető / Jegyvizsgáló
B1	Tapolca	Lepsény	Siófok	120	170	1 óra	14	3360	35/35
B2	Lepsény	Tapolca	B.füred	95,6	130	1 óra		2679	
B12	Tapolca	Marcali	Keszthely	48,2	90	2 óra	2	675	5/5
B3	Kaposvár	Fonyód		52,2	72	2 óra	2	835,2	5/5
B4	Siófok	Tab		30,8	53	2 óra	1	493	3/3
Távolsági forgalom (osztódó-zónázó rendszer)									
IC1	Budapest	Tapolca	B.füred	184	180	2 óra	12	8832**	10/20
IC2	Budapest	Keszthely / Nagy- kanizsa	Siófok	190/22 1	200/240	2 óra	16	9088**	12/24

* motorvonati egységre számolva

** nyári csúcsidőben háromrészes osztódó motorvonati egységgel számolva.

A személyzet számításánál itt is heti 5 munkanappal, kétrészes műszakokkal számoltuk, de a korszerűbb járművek miatt 90% kocsikiadást vettünk alapul, ugyanakkor a többrészes motorvonatoknál az összecsatolva megtett útra természetesen csak egy fő vezetővel számoltunk. A megadott személyzetigény összesítve 70 fő motorvezető és 92 fő jegyvizsgáló munkaerejére van szükség. A téli időszakban a jegyvizsgálók száma is 70. Az éves összesített bérköltség így a motorvezetőkre 241 millió Ft, az állandó jegyvizsgálókra 121 millió Ft, a nyári besegítőkre 11 millió Ft. A teljes bérköltség tehát összesen 373 millió Ft. Ez a mai állapothoz képest nem egészen 10%-nyi, 32 millió Ft többletet jelent.

9.6. A vasúti járműpark fejlesztése

A vasúti járműpark korszerűsítésére új motorvonati járművek beszerzésével lehet számolni, melyek költségét EU támogatásból lehet finanszírozni. A számításokban a beszerzendő járművek üzemeltetési költségével kalkulálhatunk. A karbantartás teljes költsége (közvetlen és általános költség) 75000 euró/jármű/év. A menetrendi szerelvényforduló számítás alapján a balatoni vasúton 32 db négyrészes motorvonat beszerzése szükséges, ezek az IC forgalmat látják el. Az éves karbantartási költség – 265 Ft/euró árfolyamon számolva – 636 millió Ft-ot tesz ki. A fennmaradó járműigényt 23 db kétrészes motorkocsival lehet kiszolgálni. Ezek éves üzemeltetési költsége 50000 euró/jármű/év, vagyis összesen 305 millió Ft. Ezeket a vonatokat ugyanakkor a tanítási időszakra szeptembertől június közepéig bérbe lehet adni a MÁV-nak vagy bármely más vasúttársaságnak, ezek ilyenkor az elővárosi forgalomban teljesíthetnek szolgálatot. Ha a bérbe adást nonprofit alapon teljesítjük, akkor a költségek időarányos 80%-át tudjuk áterhelni. Ezzel tehát mindezen járművek Balatont terhelő üzemelési költsége csak 61 millió Ft. A **teljes járműköltség** évente **697 millió Ft**. Az állomány amortizációs költsége a négyrészesre 1,4 milliárd, kétrészesre 700 millió forintos árat számolva - 30 év hasznos élettartamot számolva **2030 millió Ft/év**. Utóbbinak felét vesszük támogatásként számításba, arra hivatkozva, hogy a járműbeszerzéshez a jelenlegi trendek alapján hosszú távon 50%-os támogatást lehet remélni.

Összehasonlítás gyanánt számolni érdemes a jelenlegi rendszerrel, a hagyományos kocsik, mozdonyok és dízelmotorvonat egységek (Bzmot) üzemeltetésével is. Az éves üzemeltetési költség a rendelkezésünkre álló adatok alapján kocsinként annak egyedi típusától függően 6,9-7,8 millió Ft. Ennek a közepével, tehát 7,35 millió Ft-tal számolunk tovább, és feltételezzük, hogy egy Bz motorkocsi karbantartása is ennyibe kerül, míg a mellékkocsi költsége ennek a fele. A csak nyári főszezonban közlekedő kocsik költségét éves szinten szintén 20%-os súllyal vesszük figyelembe, ezek az év másik időszakában most is a MÁV hálózatában közlekednek, de csak a nyári szabadságolások alatt szolgálnak a Balatonon. A csak hétvégén közlekedő kocsikat is teljes értékűnek számolva a fenti táblázati adatok alapján – 97 normál kocsi szükséges. Emellé társul még 18 Bz motor és 38 mellékkocsi. Ezzel a teljes üzemelési költség 985 millió Ft²¹. Nyáron ugyanakkor 81-gyel több kocsi és kettővel több Bz mellékkocsi közlekedik. Ezek Balatonra eső karbantartási költsége 119 millió Ft. A teljes kocsiköltség így végül 1105 millió Ft.

Mindehhez még a mozdonyok költségét is hozzá kell adnunk. Egy mozdony üzemeltetési költsége a tapasztalatok szerint a személykocsi 2,5-3-szorosa. Mi az alsó, 2,5-ös szorzóval számoltunk. A vonalon ma – amint a fenti táblázatból kiderül – 38 mozdonyra van szükség. Ezek teljes költsége 698 millió Ft. A csak nyáron itt szolgáló 5 mozdony költsége 18 millió Ft.

A **mai járműkarbantartási költség** tehát **1 821 millió Ft**, több mint a duplája a fejlesztés után a motorvonatokkal elérhető értéknek! A rendkívül nagy különbség – a rossz műszaki állapot mellett – abból adódik, hogy a mozdonyok és kocsik üzemeltetését külön-külön kell kifizetni, míg a motorvonat karbantartása egyszeri költségből kijön. (Az adatok itt is és továbbra is nettó értendők).

²¹

A számítási képlet: $(97+18)*7,35+38*7,35/2=985$

9.7. Integrált vasúttársaság menedzsment költsége

A vasúttársaság vezetőségének költségét a közlekedési szövetség menedzsment költségének háromszorosában állapítottuk meg: az ottani 8 fős intézmény helyett 24 fős intézmény működtetése látszik szükségesnek. Így az éves költség **151 millió Ft**-ot tesz ki. Ennek az általános költségnek a számbavétele feltételezi, hogy a vasúttársaságnál profit nem keletkezik, vagyis a fenti tételekkel lefedtük az összes felmerülő költséget.

Az autóbusz-hálózat tervezésénél ettől eltérő módszerrel élünk: itt az üzemeltetési költségeket nem költségelszámolási, hanem piaci alapon rögzítettük. Ez azt jelenti, hogy azzal az árral számoltunk, amelyet ma a nyílt piacon az autóbuszos személyszállítást végző magánvállalkozások kilométerenként el kérnek. Következésképp ez az ár tartalmaz minden felmerülő költséget, beleértve a menedzsmentet, az amortizációt, a profitot és a nyereséget terhelő adókat.

9.8. Autóbusz-hálózat átszervezése

Az autóbusz-hálózat átalakítása során arra törekedtünk, hogy a vasúttal párhuzamos járatokat leépíthessük, a vasúttal el nem érhető települések és településrészek esetében ugyanakkor egy ütemes, a vasúti menetrendhez hangolt kínálattal jelenjünk meg. A jelenlegi balatoni járat teljesítmény – amint az ezzel foglalkozó mellékletben szereplő táblázat kimutatja – **40 848** kocsikilométer naponta átlagosan. Az új rendszerben (iránytaxi nélkül) ez az Üdülőkörzetet tekintve 24 792 kocsikilométerre apad. Az üdülőkörzetbe nem tartozó, ám Siófok város kérésére, a város délkeleti vonzaskörzetének kiszolgálását végző plusz hálózati elemek bevonásával a teljesítmény 27 134 kocsikilométer, tovább ezzel az adattal számolunk. Ez a költségekben igen jelentős csökkentést jelent. Ennek oka egyrészt Balatonalmádi körzetében a párhuzamos vasútfejlesztés miatti járatok megszüntetése, másrészt a meglévő vasúttal párhuzamos járatok leállítása, végül de nem utolsósorban a kisforgalmú járatok iránytaxikkal való lecserélése. A piacon napjainkban jellemző teljes kocsikilométer költséget nettó 230 Ft/km áron számolva a rendszer tervezett teljes éves üzemeltetési költsége **2 273 millió Ft**. Ezzel szemben a mai rendszer üzemeltetési közvetlen költsége **3 426 millió Ft**.

Az imént bemutatott megtakarításon túlmenően számolni lehetne a hatékonyabb járatszervezésből (kevesebb várakozási idő) adódó alacsonyabb jármű- és személyzetigénnyel is. Ettől azonban itt eltekintünk, mivel a részletes menetrendek kialakítása ennek a munkának nem lehet feladata. A helyijáratok integrálhatósága további teljesítmény megtakarítás forrásaként értelmezhető. Ezt a megtakarítást itt nem számszerűsítjük, mert az egyrészt a rendszer működésének nem feltétele, hanem az érintett városok döntésétől függ, másrészt a megtakarítás sem a szövetség, hanem az egyes települések szintjén fog jelentkezni.

A szemben álló bevétel 45 ülőhelyes busszal, 40%-os átlagos ülőhely kihasználtsággal és 12 km átlagos utazási távolsággal számolva (a jelenlegi jegyáron számítva bruttó 218 Ft / 12 km = 18,2 Ft) adódik: bruttó 2964 millió Ft. Ezt az Áfa tartalommal visszaszámolva nettó **2 703 millió Ft**-ot kapunk. A rendszer tehát nyereséges!

A jelenlegi rendszerben a nagyobb teljesítményhez kisebb kihasználtság párosul, 30%-kal számolunk, így az éves nettó árbevétel **3 049 millió Ft**. Az új rendszer erőteljes bevételecsökkenése a kevesebb járat mellett abból is adódik, hogy a forgalom egy jelentős része a vasútra terelődik át Veszprém és Balatonalmádi között, valamint nem kis részben a part mentén vasúttal párhuzamos járatok teljesítményének csökkenéséből. Emellett a teljesítmény csökkenésében impliciten benne foglaltatik a vasúttal párhuzamos távolsági járatok kiváltásának hatása is.

Az új viszonylatok tervezett útvonalát, járatsűrűségét és forgalmi teljesítményeit az alábbi táblázatban mutatjuk be.

Viszonylat	Végállomás	Végállomás	Km	Menetidő	Ütem	Kocsiszám	Kkm/nap	Vasúti kapcsolat	Érintett települések
1	Siófok	Dég	38,4	46	60'	2	1212	Siófok	Balatonszabadi, Siójut, Ádánd, Szabadhídvég, Mezőkomárom, Lajoskomárom
2	Siófok	Balatonföldvár	51,4	72	60'	3	1 622	Siófok, Balatonföldvár	Ságvár, Som, Bábonymegyer, Tab, Pusztaszemes, Kereki, Köröshegy
3	Szántódpuszta	Aszófő	9,3	13	30'	2	558	Szántódpuszta, Aszófő	Szántód, Tihany
4	Balatonszárszó	Kötcse	12,9	18	60'	1	407	Balatonszárszó	Szólád, Nagycsepely, Teleki
5	Balatonboglár	Andocs	27,8	39	60'	3	877	Balatonboglár, Balatonlelle	Visz, Karád
6	Balatonboglár	Somogybabod	17,4	24	60'	1	549	Balatonboglár, Balatonlelle	Látrány, Somogytúr
7	Balatonboglár	Lengyeltóti	14	20	60'	1	442	Balatonboglár	Szőlősgyörök
8	Táska	Keszthely	40,3	56	60'	2	1 272	Balatonszentgyörgy, Keszthely	Nikla, Csömend, Kéthely, Balatonszentgyörgy
9	Balatonszentgyörgy	Sávoly, Somogysámson	12,9	18	60'	1	407	Balatonszentgyörgy	Főnyed, Szegerdő, Tikos, Hollád, Marótpuszta, Battyánpuszta
10	Balatonszentgyörgy	Zalakaros	31,8	45	30'	3	1 908	Balatonszentgyörgy	Sármellék, Sármellék repülőtér, Balatonmagyaród, Zalakomár
11	Keszthely	Galambok	35,4	50	30'	3	2 124	Keszthely	Alsópáhok, Sármellék, Sármellék repülőtér, Zalavár, Zalasabar, Nagyarada, Garabonc, Zalakaros, Galambok
12	Keszthely	Vindornyalak	18,7	26	60'	1	590	Keszthely	Cserszegtomaj, Rezi, Zalasántó
13	Keszthely	Sümeg	35,5	50	60'	2	1 120	Keszthely	Karmacs, Vindornyaszlós, Vindornyafok
14	Keszthely	Felsőpáhok	9,5	13	60'	1	300	Keszthely	Alsópáhok
15	Keszthely	Tapolca	30,6	43	60'	2	966	Keszthely, Tapolca	Várvölgy, Lesencefalu, Lesecetomaj, Lesenceistvánd
16	Tapolca	Badacsony	18	25	60'	1	568	Tapolca, Badacsony	Raposka, Hegymagas, Szigliget

Viszonylat	Végállomás	Végállomás	Km	Menetidő	Ütem	Kocsiszám	Kkm/nap	Vasúti kapcsolat	Érintett települések
17	Tapolca	Révfülöp	19	27	60'	1	600	Tapolca,Révfülöp	Gyulakeszi, Káptalantóti, Kékkút, Kővágóörs
18	Tapolca	Zánka	26,3	37	60'	2	830	Tapolca, Zánka	Gyulakeszi, Káptalantóti, Mindszentkál, Szentbékákál, Köveskál
19	Zánka	Nagyvázsony	15,7	22	60'	1	496	Zánka	Tagyon, Szentantálfa, Balatoncsicsó, Óbudavár, Mencshely
20	Aszófő	Dörgicse	17,35	24	60'	1	548	Aszófő	Pécsely, Barnag, Vöröstó, Mencshely, Vászoly
21	Balatonfüred	Hidegkút	16,7	23	60'	1	527	Balatonfüred	Balatonszőlős, Tótvázsony
22	Tihany	Veszprém	29,9	42	60'	2	944	Balatonfüred	Csopak, Balatonfüred
23	Balatonfüred	Veszprém	18,6	26	60'	2	587	Balatonfüred	Csopak
24	Balatonfüred	Alsóörs	10,5	15	60'	1	331	Balatonfüred, Alsóörs	Paloznak, Lovas
25	Alsóörs	Veszprém	13,8	19	60'	1	436	Felsőörs	
26	Veszprém	Veszprém	30	42	30'	2	1 800	Balatonfűzfő	Szentkirályszabadja, Balatonalmádi, Balatonfűzfő, Litér
27	Ajka	Pula	20	28	60'	1	631	Ajka	Öcs
28	Tapolca	Veszprém	49,4	69	30'	5	2 964		Monostroapáti, Kapolcs, Vigántpetend, Pula, Nagyvázsony, Tótvázsony, Nemesvámos
29	Lepsény	Dég	28,7	40	60'	2	906	Lepsény	Enying
30	Siófok	Enying	19,4	27	60'	1	612	Siófok	
Összesen									
						52	27 134		

9.9. Iránytaxi

Az iránytaxi rendszer a hagyományos autóbuszos közúti ellátás helyett jelenik meg azokon a területeken, ahol a nagyjárműves kiszolgálás nem megfelelő (üdülőövezetek, kistelepülések). Ezek közül a járatok közül csak azokat vesszük számításba, amelyek a kistelepülések ellátására hivatottak. A tóparti járatok üzemeltetése a turistaszezonban, illetve azon kívül az utazási igények alapján profitorientált módon oldható meg – természetesen a szövetségi jegytípusok alkalmazásával. A közbeszerzések kiírásakor a szolgáltatási területet lehet úgy rendezni, hogy összepárosítjuk a nyereséges és veszteséges vonalakat, ezáltal a kompenzációs igényt mérsékelni tudjuk. Ezzel azonban mi ebben az anyagban nem számoltunk.

Az iránytaxik esetében szükséges teljesítmény naponta: **4 382 kocsikilométer**. A fajlagos teljes kilométerköltséget 160 Ft-tal számolva a teljes éves üzemeltetési költség: 256 millió Ft. Ebből még levonásra kerül a hívás hiányában nem teljesített menetek üzemanyag-költsége. Ha a teljesítmény 15%-a marad el utazási igény hiányában, akkor a megtakarított üzemanyag költség 10 liter/100 km fogyasztással és 250 Ft/liter üzemanyaggal számolva közelítőleg 6 millió Ft. Vagyis az iránytaxik teljes költsége 250 millió Ft/év.

Az ezzel szemben álló bevétel a következőképpen alakul. Az átlagos utazási távolság itt a 10 km alatti távolsági zónába tartozik, ahol a jegyár jelenleg bruttó 160 Ft. Az 1 km utazási távolságra eső díjat itt is 18,2 Ft-nak, járművenként átlagosan 5 utassal számolva az elérhető bevétel: 146 millió Ft, nettó 122 millió Ft. A rendszer **vesztesége** tehát **128 millió Ft/év**. A veszteség ugyanakkor kisebb, mint a mellékvonalaitól megtisztított buszhálózat által elért nyereség, így a közúti közlekedési rendszer nyereségesen üzemeltethető. A számítás nem vette figyelembe, hogy a Szövetség szinte biztosan nem köti le az iránytaxis vállalkozások teljes kapacitását, csak a biztos alapot nyújtja nekik az üzemeltetéshez. A vállalkozók azokban az időintervallumokban, amikor nem kell a Szövetség számára rendelkezésre állniuk, vállalhatnak más fuvart, így nagy valószínűséggel a jelzett bevétel ledolgozható azáltal, hogy a tendereken beérkező ajánlatok ezt a bevételi lehetőséget is figyelembe veszik.

A következő oldalon található táblázat az iránytaxik útvonalát, járatsűrűségét és forgalmi teljesítményét ismerteti.

Iránytaxi	Viszonylat	Végállomás	Végállomás	Km	Kocsiszám	Kkm/nap	Autóbusz viszonylat kapcsolat	Érinti
vasúthoz	31	Balatonendréd	Szántódpusztá	8,2	1	243		
vasúthoz	32	Ordacsehi	Balatonboglár	7	1	207		
vasúthoz	33	Monoszló	Zánka	5,6	1	166		
vasúthoz	34	Balatonőszöd	Balatonszárszó	6	1	178		
vasúthoz	35	Nagyberény	Nyim	10,3	1	305	2	Som, Ságvár
autóbuszhoz	36	Lulla, Torvaj	Tab	11,5	1	340	2	Sérsekszőlős
autóbuszhoz	37	Zala	Tab	2,3	1	68	2	
autóbuszhoz	38	Somogymeggyes	Tabi elág.	4,3	1	127	2	
autóbuszhoz	39	Zics	Kapoly	4,1	1	121	2	
autóbuszhoz	40	Nágocs	Tabi elág.	7,2	1	213	2	
autóbuszhoz	41	Gyugy	Szőlősgyörök	2,3	1	68	7	
autóbuszhoz	42	Táska	Lengyeltóti	12	1	355	7	Buzsák
autóbuszhoz	43	Hács	Lengyeltóti	5,5	1	163	7	
autóbuszhoz	44	Somogyszentpál (Kisperjés)	Kéthely	7,8	1	231	8,9	
autóbuszhoz	45	Vállus	Várvölgy	2,5	1	74	16	
villamoshoz	46	Nemesbük	Hévíz	6	1	178		
vasúthoz	47	Bálványos	Balatonföldvár	12	1	355		
autóbuszhoz	48	Taliándörögd	Kapolcs	4,5	1	133		
autóbuszhoz	49	Balatonhenye	Köveskál	3,5	1	104	20	
autóbuszhoz	50	Zalamerenye	Garabonc	3,4	1	101		
autóbuszhoz	51	Hegyesd	Tapolcai út	1,4	1	41		
vasúthoz	52	Szigliget	Nemesvita	9,1	1	269		
vasúthoz	53	Salföd	Ábrahámhegy	3,9	1	115		
autóbuszhoz	54	Gamás	Somogybabod	7,7	1	228		
Összesen					24	4382		

9.10. A Balatonfenyvesi Gazdasági Vasút

A MÁV adatai szerint a kisvasút teljes éves üzemelési költsége **2006-ban 43 millió Ft volt** a csisztai fővonal üzenen kívül helyezése miatt szembeállítva egy meglehetősen alacsony utasszámmal.

A jelen tanulmányban vázolt fejlesztési stratégia szerint a választott szkenáriótól függően a teljes éves üzemeltetési költség 72 és 99 millió Ft közé esik. A továbbiakban a középső szkenárióval számolunk, ahol az éves üzemköltség bruttó 89 millió, nettó 74 millió Ft. A járművek amortizációját azok nosztalgia jellege miatt nem vesszük figyelembe

Az éves utasszám 50 ezer fő. A kisvasúti tarifát a turisztikai főjellegből adódóan érdemes megosztanunk a hivatásforgalmi és az idegenforgalmi funkcióra. Napi átlagosan 30 fő hivatásforgalommal számolva évente körülbelül 11 ezer utas adódik, a többi 39 ezer fő turista. A hivatásforgalomban továbbra is a jelenlegi díjrendszerrel számolunk: ebből – az árkiegészítést is figyelembe véve – összesen 6,3 millió Ft adódik. A turistaforgalomban bruttó 1000 Ft-os menettérti jegyárral számolva a bevétel éves szinten nettó 33 millió Ft. Ennél a projektnél a közlekedési szövetségből adódó bevétel növekedéssel nem számoltunk, mert a vasút a tarifaközösségben nem vesz részt, csak kedvezményt lehet kapni a használatára. Ebből adódóan a kisvasút üzemeltetésében évente **31 millió Ft hiány** mutatkozik az amortizáció számítása nélkül is. Ez a veszteség a többi szkenárió választása esetén sem változik lényegesen.

9.11. Keszthely-Hévíz villamos

A Keszthely-Hévíz villamos hossza vonalvezetéstől függően 11,4 km, a számításban 10,2 km-rel számolunk, mert nem vettük figyelembe a meglévő vasúti pályát. A vonal egyvágányú, a közlekedés lebonyolításához 3 db kb. 100 férőhely befogadóképességű villamoskocsi szükséges. A pálya fenntartásának költsége a MÁV üzemeltetési költségéből visszaszámolva és a pálya hosszára arányosítva éves szinten 31,2 millió Ft. Ez az összeg tartalmazza a pálya, az áramellátás és a távközlés (forgalomirányítás) működtetését is, és számításba vettük hozzá a vasúti rendszernél már leírt, a mai struktúrához képest elérhető megtakarítási lehetőségeket is. Naponta két forgalmi kocsival és két-két műszakkal számolva 6 fő kocsivezető szükséges. Bérköltségük a 13. havi bért és a közterheket is számolva 150 ezer Ft bruttó bért feltételezve éves szinten 15,5 millió Ft. A villamos járművek éves üzemeltetési költsége a vasúti járművekre számolt árral számolva darabonként 20 millió Ft-ot ad, ami már a közvetett telepi üzemeltetési költségeket is tartalmazza. Az üzemeltetési ráfordítás ennek megfelelően 107,2 millió Ft évente. Ehhez még hozzá kell számolnunk a járművek amortizációjának költségét, amely ez esetben ugyancsak az üzemeltető társaságot fogja terhelni. Ha a MÁV motorvonat beszerzéseiből indulunk ki, akkor egy kétrészes vonat ára kb. 700 millió Ft. Ha a hasznos élettartamot 30 évben határozzuk meg, akkor az éves leírási költség lineáris amortizációs kulcsot alkalmazva 70 millió Ft/év – ennek felét vesszük figyelembe. A teljes üzemeltetési költség tehát **142,2 millió Ft**.

A két város között ma egy átlagos munkanapon 124 alkalommal közlekedik autóbusz, ennek teljesítményét váltja ki a villamos. A buszjáratok közül 102 kiváltható, a fennmaradóak azok a Hévízen túl – Zalaegerszeg felé – továbbközlekedő (22) távolsági járatok, amelyeket nem célszerű Hévízig visszavágni és a villamosra csatlakoztatni. A keszthely-hévízi járatokon a centrális vonalvezetés miatt 50% átlagos kihasználtsággal számolhatunk, 45 férőhelyes autóbuszokat feltételezve. Így a várható utasszám naponta átlagosan 2300 fő/irány. Ez a villamos számára a jelenlegi autóbusz tarifának megfelelő nettó 133 Ft-os menetjeggyárral számolva éves szinten **223 millió Ft bevételt** eredményez. A rendszer tehát igen nyereségesen működtethető. A nyereség adóterhével nem számolunk, mert az üzemeltetést feltehetően az egyéb vonalakon végzett tevékenységei miatt nem profitábilis vasúttársaság fogja elvégezni.

A nosztalgia járművek bevételeit és kiadásait nem számoltuk be a számításba, ezek költségét non-profit alapon kívánjuk rendezni. A nosztalgia járművet üzemeltető hazai és külföldi egyesületek, civil szervezetek a járművek karbantartását társadalmi munkában végzik el, ezzel szemben a megemelt árú nosztalgia villamos jegyek normál ár feletti része is őket illeti. Így a közlekedési szövetségre csak a pálya karbantartása és a normál napi forgalom fenntartása hárul.

9.12. Veszprém-Balatonalmádi vasút

A Keszthely-Hévízhez hasonló elven számítjuk a Veszprém-Balatonalmádi vasút működésének költségeit is. Itt a vonal hossza kb. 20,2 km, szintén egyvágányú. A hossz csak a nagyvasúti kiágazásig számolva valójában csak 18,8 km, a továbbiakban evvel az adattal számolunk. A vonalon a kiváltható párhuzamos buszjáratok száma naponta 76 db, ezekből 32 megszüntetése javasolható. A Fűzfőgyártelepig közlekedő buszok nem válthatók ki, továbbá ezek tárják fel Balatonalmádi felső részét is. Az átlagos kihasználtságot itt is az ülőhelyek 50%-ra vetítve a napi utasszám a 32 járaton 720 fő irányonként. A menetjegy bevétel az utasok 80%-tól nettó 243 Ft, 20%-tól nettó 133 Ft. Utóbbiak azok, akik csak a vonal egy részén utaznak, tehát a közbülső állomásokon szállnak be vagy ki, és helyükre más utas az út másik részére nem jelentkezik. Így a keletkező bevétel nettó 116 millió Ft/év. Ehhez hozzájönnek még azok az új utasok, akik a nagyvasútról átszállva utaznak Veszprémbe, ők zömében a déli partról és Balatonkenese felől érkeznek. Számukat átlagosan napi 100 főre becsüljük irányonként. Az ebből fakadó többlet bevétel 18 millió Ft, tehát a teljes bevétel 134 millió Ft/év.

A vonal járműoldal szintén 3 jármű, tehát a forgalmi és jármű költség megegyezik a hévízi vonaléval: 75,5 millió Ft év. A pálya költség annyiban tér el, hogy áramellátással itt nem kell számolni, hiszen a vonal járművei dízel meghajtásúak. A pályakarbantartás költsége éves szinten 46 millió Ft. Emellett itt külön számolni kell az üzemanyag költséggel. A napi menetteljesítményt 30 perces követési időt és 16 órás üzemidőt feltételezve 64 menettel kell számolnunk. A vasúti járművek 35 liter/100 km fogyasztásával (és 200 Ft/liter jövedéki adó nélküli gázolajárral) kalkulálva évente 33 millió Ft-ot tesz ki. Ehhez jön még a leírási költség, amely itt is 35 millió Ft/év szinten kerül figyelembe vételre.

A végső egyenleg tehát 190 millió Ft/év üzemeltetési költség, tehát ez a vonal az első időszakban nem üzemeltethető nyereségesen akkor, ha a járművek amortizációját is a költségek közé számoljuk. Ennek fő oka az, hogy a buszjáratok felét nem tudjuk a vasúttal kiváltani azáltal, hogy a vonatok Balatonalmádi egy részét nem tudják feltárni, és a Balatonfűzfő-Veszprém közötti forgalom egy részét is ezen a vonalon kell kiszolgáltatnunk. Ha az amortizációs költséget nem vesszük számításba, tehát feltételezzük, hogy a járművek későbbi cseréjére lesz külső anyagi fedezet, akkor a vonal közel nullszaldósan működtethető.

9.13. A költség-haszon elemzés számítás eredménye

A fõnt bemutatott feltételek alapján számított a mellékelt összesítõ táblában látható, hogy az üzemeltetés nettó jelenértéke (NPV) 5% diszkontrátával számolva 20 év alatt mínusz **12,6 milliárd Ft**. Ezzel szemben éves szinten, 2007. évi bázisáron és diszkontálás nélkül számolva átlagosan **763 millió Ft** üzemi veszteséget látunk. A nyereséges évek idõben késõbb jelennek meg, vagyis **a projekt hosszú távon, 20 évnél hosszabb idõ alatt térül meg**. Viszont mivel **jelenleg az éves veszteség az értékcsökkenés számítása nélkül is 4,4 milliárd Ft**, így **a pozitív változás a beruházástól és a szövetség kialakításától azonnal várható. A tömegközlekedési rendszer tehát rövidtávon ugyan még veszteséges marad, de középtávon, 15 év távlatában a rendszer – a vasúti pálya teljes felújítását kivéve – minden költséget figyelembe véve már önfenntartóvá válik**. Ennek oka a kereslet prognosztizált lassú bõvülésében keresendõ, amelyet két motor hajt: a térség fejlõdése és turisztikai kínálatának bõvülése, másrészt a közlekedési szövetség nyújtotta jobb szolgáltatás utasvonzó ereje.

A számítás eredményét a mellékelt táblázat mutatja be. A különbözõ alprojektek beruházási terveinek megvalósíthatósági ütemterve fényében természetesen az elemzés idõsíkjai eltolódhatnak, hiszen nem minden beruházás egyszerre valósul meg, mint ahogy a számításban adatok híján és az egyszerűség kedvéért kalkuláltuk.

A vasúti törzshálózati pálya amortizációját továbbra sem vesszük figyelembe, tehát annak újraberuházására az állam (vagy az Unió) hosszú távon is támogatást nyújt. Ennek az állapotnak a fennmaradása a pálya esetében valószínûsíthetõ, a gördülõállomány esetében viszont már kérdéses, így azt a várható támogatási ráta tükrében 50%-ban számításba vettük. Az autóbuszoknál, iránytaxinál, illetve a keskenynyomközû és villamos vasutaknál ezzel a feltételezéssel csak a pálya esetében éltünk, a jármû amortizációt nem vettük számításba. A számítás nem vette számításba a vasúttársaság és a busztársaságok területen kívül keletkezõ bevételeit és a teherfuvarozás bevételeit is csak közvetve, a befizetett pályahasználati díjon át számoltuk el.

Költség-haszon elemzés - CÉLÁLLAPOT
BALATON közlekedésfejlesztési projekt

Adatok 2007. évi árakon millió Ft-ban (Áfa nélküli bázisáron)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Közlekedési szövetség menedzsment költség	0	51	51	51	51	51	51	51	51	51	51	51	51	51	51	51	51	51	51	51	51
Közlekedési szövetség forgalomirányítás és bevétel elszámoló rendszer működés	0	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180
Bevétel távolsági buszjáratok kiváltásából (vasútra terelés) növekedéssel (+2%) *	0	615	627	640	653	666	679	693	706	721	735	750	765	780	796	811	828	844	861	878	896
Vasúti személyszállítási bevétel az általános növekedéssel (+2%)	1697	1731	1766	1801	1837	1874	1911	1949	1988	2028	2069	2110	2152	2195	2239	2284	2330	2376	2424	2472	2522
Vasúti bevétel növekmény a közlekedési szövetség miatt (+5% egyből, +1-1% öt évig)	0	87	106	126	147	169	191	195	199	203	207	211	215	220	224	228	233	238	242	247	252
Pályahasználati díj bevétel teherfuvarozásból	0	318	318	318	318	318	318	318	318	318	318	318	318	318	318	318	318	318	318	318	318
Vasúttársaság menedzsment költség	0	153	153	153	153	153	153	153	153	153	153	153	153	153	153	153	153	153	153	153	153
Vasúti infrastruktúra költsége																					
Pálya- és mérnöki létesítmények	776	716	716	716	716	716	716	716	716	716	716	716	716	716	716	716	716	716	716	716	716
Biztosítóberendezés	381	381	381	381	381	381	381	381	381	381	381	381	381	381	381	381	381	381	381	381	381
Távközlés	153	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76
Erőssáram	214	214	214	214	214	214	214	214	214	214	214	214	214	214	214	214	214	214	214	214	214
Forgalom	2022	1611	1611	1611	1611	1611	1611	1611	1611	1611	1611	1611	1611	1611	1611	1611	1611	1611	1611	1611	1611
Vasúti személyszállító járművek üzemeltetése	1821	697	697	697	697	697	697	697	697	697	697	697	697	697	697	697	697	697	697	697	697
Vasúti személyszállító jármű amortizáció (50%)	n.a.	1015	1015	1015	1015	1015	1015	1015	1015	1015	1015	1015	1015	1015	1015	1015	1015	1015	1015	1015	1015
Vasúti utazó személyzet bérköltség	341	373	373	373	373	373	373	373	373	373	373	373	373	373	373	373	373	373	373	373	373
Autóbusz bevétel alap**	3049	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autóbusz árbevétel az általános növekedéssel az átszervezett rendszerben	0	2703	2757	2812	2868	2926	2984	3044	3105	3167	3230	3295	3361	3428	3497	3567	3638	3711	3785	3861	3938
Növekmény a közlekedési szövetség miatt (+5% egyből, +1-1% öt évig)	0	135	165	197	229	263	298	304	310	317	323	329	336	343	350	357	364	371	378	386	394
Autóbuszhálózat üzemeltetési költség	3426	2273	2273	2273	2273	2273	2273	2273	2273	2273	2273	2273	2273	2273	2273	2273	2273	2273	2273	2273	2273
Iránytaxi árbevétel az általános növekedéssel az átszervezett rendszerben	0	122	124	127	129	132	135	137	140	143	146	149	152	155	158	161	164	167	171	174	178
Növekmény a közlekedési szövetség miatt (+5% egyből, +1-1% öt évig)	0	6	7	9	10	12	13	14	14	14	15	15	15	15	16	16	16	17	17	17	18

Iránytaxi rendszer üzemeltetési költsége	0	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250
Balatonfenyvesi GV bevétele általános növekedéssel (2%)	6	33	34	34	35	36	36	37	38	39	39	40	41	42	43	44	44	45	46	47	48
Balatonfenyvesi GV költsége	43	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74
Keszthely-Hévíz villamos bevétele általános növekedéssel (2%)	0	223	227	232	237	241	246	251	256	261	267	272	277	283	288	294	300	306	312	318	325
Növekmény a közlekedési szövetség miatt (+5% egyből, +1-1% öt évig)	0	11	14	16	19	22	25	25	26	26	27	27	28	28	29	29	30	31	31	32	32
Keszthely-Hévíz villamos költsége	0	142	142	142	142	142	142	142	142	142	142	142	142	142	142	142	142	142	142	142	142
Alsóörs-Balatonalmádi vasút bevétele általános növekedéssel (2%)	0	134	137	139	142	145	148	151	154	157	160	163	167	170	173	177	180	184	188	191	195
Növekmény a közlekedési szövetség miatt (+5% egyből, +1-1% öt évig)	0	7	8	10	11	13	15	15	15	16	16	16	17	17	17	18	18	18	19	19	20
Alsóörs-Balatonalmádi vasút költsége	0	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190
Bevétel mindösszesen	4752	6125	6291	6461	6636	6816	7000	7134	7270	7409	7551	7696	7843	7994	8147	8304	8464	8626	8793	8962	9135
Kiadás mindösszesen	9177	8396	8396	8396	8396	8396	8396	8396	8396	8396	8396	8396	8396	8396	8396	8396	8396	8396	8396	8396	8396
Egyenleg mindösszesen	-4425	-2271	-2105	-1934	-1759	-1580	-1396	-1262	-1126	-987	-845	-700	-552	-402	-248	-92	68	231	397	566	739

Diszkontláb	0	1,050	1,103	1,158	1,216	1,276	1,340	1,407	1,477	1,551	1,629	1,710	1,796	1,886	1,980	2,079	2,183	2,292	2,407	2,527	2,653
Jelenérték	0	-2213	-1964	-1729	-1509	-1303	-1109	-965	-831	-706	-589	-480	-378	-284	-196	-115	-39	31	96	155	210

Veszteség 20 év alatt összesen	-15257	millió Ft
Egy évre eső átlagos veszteség	-763	millió Ft
NPV (r=5%)	-12 583	millió Ft

* Balatoni úticélú távolsági buszjáratok vasútra terelt utasainak a térségi vasútnál megjelenő bevétele

** Keszthely-Hévíz és Balatonalmádi-Veszprém vonalakkal együtt, csak a térségben közlekedő buszok

10. Szükséges beruházások összesítése

10.1. KÖZOP programok: Vasúti és elővárosi közlekedési infrastruktúra fejlesztése

Fontos! A járműbeszerzések külön kezelendők, egyéb forrásból is megvalósíthatók (lízing, tőkebevonás stb.), először az infrastruktúra-építési projektelemeket kell megvalósítani.

Projektek	Indikátor/tevékenység megnevezése (mértékegység)	Egység-költség (eFt)	Támogatási arány	max. EU támogatás	Cél/egység 2013	összes beruházási költség (eFt)	Támogatás összege (eFt)
Szabadbattyán-Balatonaliga második vágány kiépítése, lepsényi deltavágányok építése	új villamosított vasútvonal (km)	300 000	100	85	25	7500000	7 500 000
Vasúti biztosítóberendezések fejlesztése/kiépítése, GSM-R/ETCS	vasútvonal (km)	93 000	100	100	216	20088000	20 088 000
Második vágányok építése	új villamosított vasútvonal (km)	300 000	100	85	18	5400000	5 400 000
Deltavágányok, Lepsény-Csajág vasútvonal korszerűsítése	korszerűsített vasútvonal (km)	200 000	100	85	9	1800000	1 800 000
Pályafelújító gépsor	géplánc (db)	1000000	100	85	1	1000000	1 000 000
Nagy forgalmú közúti útátjárók különbszintűsítése	alul- ill. felüljáró (db)	750000	100	85	5	3750000	3 750 000
Vasúti járműállomány fejlesztése 1. Négy részes villamos motorvonat (EMU)	járműegység (db)	1400000	100	85	20	28000000	28 000 000
Villamos motorvonatok karbantartóbázis építése (pl. Lepsény)	kiszolgáló infrastruktúra építése (db)	1200000	100	85	1	1200000	1 200 000
Vasúti járműállomány fejlesztése 2. Három részes dízel motorvonat (DMU)	járműegység (db)	850000	100	85	12	10200000	10 200 000
Vasúti járműállomány fejlesztése 3. Egy részes dízel motorvonat	járműegység (db)	380000	100	85	10	3800000	3 800 000
Dízel motorvonatok karbantartóbázis korszerűsítése (Tapolca)	kiszolgáló infrastruktúra felújítás (db)	800000	100	85	1	800000	800 000
Nagyvasúti fejlesztés összes:						83538000	83 538 000
Vasúti járműállomány fejlesztése 4. Ötrészes tram-train jármű	járműegység (db)	480000	100	85	10	4800000	4 800 000
Balatoni közlekedési szövetség infrastruktúrájának kialakítása	informatikai rendszer, hardver és szoftver, forgalomirányító- és elszámolóközpont (db)	1 000 000	85	85	1	1000000	850 000
Balatonfenyvesi kisvasút fejlesztése	vasútvonal építése járműbeszerzéssel (db)	882 000	85	85	1	882000	750 000
Veszprém-Alsóörs könnyű vasút előkészítése és tervezése	vasútvonal tervezése (db)	60 000	85	85	1	60000	51 000
Keszthely-Hévíz villamosvonal építése	Közüti vasútvonal építése (db)	4 000 000	85	85	1	4000000	3 400 000
Elővárosi jellegű fejlesztések részösszege:						5942000	5 051 000
Összesen						94 280 000	93 389 000

10.2. ROP programok: Települési szintű közlekedési infrastruktúra fejlesztése

Projektek	Indikátor/tevékenység megnevezése (mértékegység)	Egység-költség (eFt)	Támogatási arány	max. EU támogatás	Cél/egység 2013	összes beruházási költség (eFt)	Támogatás összege (eFt)
Vasútállomások, autóbusz-állomások, megállóhelyek egységes balatoni arculatú kiépítése	utasforgalmi létesítmények felújítása, felszerelése (db) ³	18 000	85	85	70	1 260 000	1 071 000
Egységes utastájékoztatási rendszer kiépítése vasúti és nagyobb autóbusz megállóhelyeken	utasforgalmi létesítmények felújítása, felszerelése (db) ³	20 000	85	85	70	1 400 000	1 190 000
Utasforgalmi létesítmények akadálymentesítése	utasforgalmi létesítmények felújítása, felszerelése (db) ³	35 000	85	85	70	2 450 000	2 082 500
Kerékpáros kiszolgáló, tömegközlekedési szállítási, tárolási infrastruktúra fejlesztése	létesített kerékpáros és tömegközlekedési kiszolgáló infrastruktúra (db) ³	6 000	85	85	70	420 000	357 000
C összesen:						5 530 000	4 700 500

Összefoglalás

A jelen részletes megvalósíthatósági tanulmányt megelőző munkák már kijelölték azokat a lehetséges fejlesztési irányokat és a rájuk fordítható erőforrások nagyságrendjét, amelyek között mintegy külső keretben a munkát készítő szakértőknek el kellett tudni helyezni a célok eléréséhez szükséges feladatokat. A részletes vizsgálatok alátámasztották az előzetes anyagokban megfogalmazott alapelv helyességét: A Balaton térségének közlekedési problémáira a megoldást nem az egyéni közlekedés irányából kell keresni. A korábbi szóhasználattal tömegközlekedésnek, ma már – érzékeltetve a minőségi különbséget – közösségi közlekedésnek nevezett helyváltoztatási megoldásoknak mind a magas minőségi színvonalú turisztikai termékek által támasztott elvárásokat, mind a környezetvédelem, mind a fenntartható fejlődés kritériumait ki kell tudni elégíteni. Ennek a feltételnek csak egy integrált, többszintű, szervezési és működtetési módszereiben is korszerű rendszerszemléletű közösségi közlekedéssel lehet eleget tenni, amelynek a gerinchálózati feladatait kötött pályás eszközök alkalmazásával lehet kielégíteni. Ehhez azonban újra kellett definiálni a térség kötött pályás közlekedési szolgáltatását. A kialakult koncepcióban a hagyományos, mára kissé pejoratívnak ható államvasút helyébe egy másfajta, rugalmasabb üzemvitelű rendszer lépett. Ez a megközelítés maga után vonta azt, hogy a fejlesztés két jól kitapintható vezérfonal mentén rendeződik egységes helyváltoztatási infrastruktúrává. Az egyik a kötött pálya prioritását és a vele kapcsolatos létesítési-építési feladatokat összefoglaló, ún. „hard” irány, melynek végeredményeként a regionális integrált vasúttársaság megalakításának szükségessége bontakozott ki. A másik, a „soft” irány, amely alapvetően szervezési és irányítási módszerek segítségével teszi hatékonyvá a térség közlekedésének „holt köveit és vasait”. Ez a gondolatmenet a Balatoni Regionális Közlekedési Szövetség szükségsszerűségét indukálta.

E két szál összefonásának folyamatán vezette végig az olvasót a tanulmány, amely az egész-rész, múlt-jövő síkjain mozogva próbálja feltárni a javasolt feladatok végrehajtásának szükségsszerűségét.

A Balaton földrajzi helyzete, gazdasági és térségén belüli helyváltoztatási igényviszonyai megkövetelik a térség egyetlen, jórészt egybeépült, városcentrum nélküli agglomerációhoz hasonlítható kezelését. Jóllehet, három olyan város is elhelyezkedik a part mentén (Siófok, Balatonfüred és Keszthely), amely önmagában is meghatározza a közvetlen szomszédságukban található települések közlekedési jellemzőit, - kiindulva az üdülőkörzet gazdasági sajátosságaiból - *mégsem lehet a tó mentén elkülönült, klasszikus értelemben vett helyközi közlekedésről beszélni.*

Nem járunk messze az igazságtól, ha az állítjuk, a Balaton nyáron az ország második legnépesebb városa, a 280 ezres állandó lakosság a nyári szezonban egymillióra duzzad, így ennek a térben kiterjedt városnak úgy kell a működését közlekedési oldalról kiszolgálni, hogy minden közösségi funkció az elővárosokban, szétszórtnan található meg. Ez a modellszemlélet már azt a szakmai kérdést is felveti, vajon helyesebb lenne-e inkább helyi közlekedésként definiálni a vizsgált térségben kialakuló forgalmi viszonyokat.

A tó környéki közlekedés, mint a turizmus és ezzel együtt a térség egyik legfontosabb és egyben legproblémásabb infrastrukturális ágazata mára eljutott oda, hogy alacsony fejlettségi szintjével, sőt, a vasút területén jelentős színvonal-eséssel gátjává vált a következő európai uniós tervezési időszakban végrehajtandó fejlesztések sikerességének. A Balaton mentén fellelhető turisztikai vonzerők értékét nagymértékben

csökkenti a megközelíthetőségük hiánya, vagy a racionálisnál nagyobb idő-ráfordítási igény, így a tó versenyhátrányba kerül más európai édesvízi tavakkal, valamint a tengeri célpontokkal szemben.

Mivel a földrajzi, a környezetvédelmi adottságok, a turizmushoz elengedhetetlenül szükséges fenntarthatósági és környezetterhelési szempontok, sőt a térség állandó lakosságának igényei egyaránt a közösségi közlekedést helyezik előtérbe, így az egyre nagyobb károkat okozó egyéni gépjárműforgalommal szemben a vasút, a hajózás és kiegészítésképpen a közösségi használatú közúti közlekedés preferenciájának szemszögéből határoztuk meg a kívánt célállapotot.

A térség közlekedési igényeinek legalább részbeni közösségi útra terelése szempontjából elengedhetetlen a gyors, pontos, áttekinthető menetrendben és csatlakozási kapcsolatokkal közlekedő, kényelmes és korszerű vasút megléte, ennek alapján ágazati specifikus célként definiálható a Balatoni Regionális Integrált Vasúttársaság, a Déli Vasút megalapítása.

A megfelelő szinten működtetett kötőtpályás törzshálózatot egységes irányítás alatt működő közúti és vízi közlekedési rendszer egészíti ki. A közösségi közlekedési feladatok megoldására, a részhálózati rendszerek összefogására meg kell alapítani a Balatoni Regionális Közlekedési Szövetséget. A létrehozandó szervezet mind a térségben élők és dolgozók, mind az ide érkező vendégek közlekedési igényeire választ ad korszerű, összehangolt menetrenddel és átszállási kapcsolatokkal, egységes tarifarendszerrel, fejlett utastájékoztatással és díjelszámolással. A közlekedési szövetség formálja a térségbe érkező turista számára egységes, háztól-házig eljutási kínálattá az együttműködő vasúti, közösségi vagy magántulajdonú autóbusz és iránytaxi szolgáltatók férőhely-kapacitásait.

A javasolt integrált beavatkozás átfogó célja az alábbi részcélokon keresztül ragadhatók meg:

- átlagos eljutási idő csökkenése
- csatlakozások összehangolása és számuk növekedése
- menetrendi kínálat bővülése
- az akadálymentes közlekedés biztosítása

Ezzel eljutunk a térség gazdaságát mozgató turizmussal kapcsolatos alapvető célkitűzésünkig. A Balatonnál el kell érni a külföldi vendégszám további csökkenésének megállítását, erősíteni kell a belföldi látogatók számának növekedését, különösen a magasabb színvonalú kiszolgálást igénylő fogyasztói szegmens tekintetében, hiszen növelni kell az egy főre jutó költést és ezzel párhuzamosan növelni kell az átlagos tartózkodási időt (amely ma szállástípustól függően az átlagos 4 nap körül kb. 1 nap értékkel mozog, sajnos az alacsonyabb kategóriák javára). Ezeket a célparamétereket azonban csak a turisztikai kínálat fejlesztésével, és - szorosan hozzátartozva ehhez – a turisztikai kínálat elemeinek elérhetőségével lehet valósággá váltani.

Az integrált vasúttársasághoz kapcsolódó vasútfejlesztés a KözOP-ot terhelő jelentősebb forrásigényét a megváltozott közút-vasút arányról szóló EU direktíva mellett a már korábban a MÁV által is tervezett fejlesztési projekt beemelése fedi le.

A közlekedési szövetség által végrehajtandó infrastrukturális fejlesztés, ingatlan felújítás, kiszolgáló létesítmények fejlesztése, informatikai beruházás tekintetében a három régió OP keretének terhére van lehetőség.

A tanulmány prekonceptiója szerint a regionális vasúttársaság megalapítása csupán politikai szándék meglétének kérdése, az optimista forgatókönyv szerint ez akár még 2007.-ben megvalósulhat. A Déli Vasút tényleges működésének megkezdése ebben az esetben 2008.-ra prognosztizálható. A Balatoni Regionális Közlekedési Szövetség létrehozása térségi és kormányzati koordinációs feladat, az előkészítés 2007.-ben elvégezhető, tényleges működését 2008.-ban kezdheti meg.

A rendszer finomhangolása a 2008-2009.évi forgalomfelmérések és balatoni kutatások alapján 2010-11.-ben várható, így 2012-ben a Balaton egy teljesen új, Európában versenyképes közlekedési arculattal és szolgáltatási színvonallal várhatja az ide látogatókat.

Felhasznált Irodalom és dokumentumjegyzék

1. Balaton Regionális Idegenforgalmi Bizottság - LT Consorg Kft. (2005): A Balaton turizmusának fejlesztési koncepciója és programja
2. Dr. Rátz Tamara - Dr. Puczkó László (2002): Goethe, Humbert és Odüsszeusz nyomában, avagy kulturális utak a turizmusban
3. Magyar Turizmus Zrt. – M.Á.S.T. Piac- és Közvéleménykutató Társaság (2006): A Balaton imázsa a magyar lakosság körében
4. Magyar Turizmus Zrt. – M.Á.S.T. Piac- és Közvéleménykutató Társaság (2005): A magyar lakosság utazási szokásai,
5. Mester Tünde – Polgár Judit – Kiss Kornélia (2006): A Balaton régió turizmusa a statisztikák tükrében, 1990-től napjainkig
6. Balaton Fejlesztési Tanács (2006): Balaton Régió Részletes Fejlesztési Terve 2007-2013
7. Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület (2006): A Balaton Nagytárség Közlekedésfejlesztési Stratégiai Terve (előzetes megvalósíthatósági tanulmány)
8. Központi Statisztikai Hivatal (2001): ingázási viszonyok felmérése a népszámlálás kapcsán
9. Központi Statisztikai Hivatal (2006): Jelentés a turizmus 2005. évi teljesítményéről
10. Központi Statisztikai Hivatal Veszprémi Igazgatóság (2006): A Balaton Üdülőkörzet Idegenforgalma 2000-2005.
11. Fodor Illés (2005): A keskenynyomközű vasutak közlekedésföldrajzi jelentősége Magyarországon (kézirat)
12. Thorday Zoltán (1997): Hegyen-völgyön kisvasúton. Magyarhon, Tatabánya
13. Közlekedéstudományi Intézet Kht. (2006): A közlekedési szövetségekről szóló törvény szakmai előkészítését megalapozó szabályozási koncepció kidolgozása
14. BKSZ Budapesti Közlekedés-Szervező Kht. (2006): Javaslat a BKSZ Kht. regionális közlekedési intézményi szerepének közép- és hosszú távú stratégiájára
15. Via Kárpátia Kft (2005): A Balatonfenyves – Csiszta gyógyfürdő – Táska – Somogyszentpál, továbbá a Mesztegnyő környéki keskeny-nyomközű vasutak összekötésének, illetve korszerűsítésének megvalósíthatósága és hatásvizsgálata, Budapest.
16. Erdősi Ferenc (2005): Magyarország közlekedési és távközlési földrajza. Dialog Campus, Budapest-Pécs
17. Balatoni Hajózási Zrt. fejlesztési terve
18. Balatonalmádi, Balatonfűzfő, Keszthely, Szántód, Zamárdi településszerkezeti és rendezési tervei