AZ INFRASTRUKTÚRA ÉS A GAZDASÁG TÁVLATAI 2020 ELŐTT



Edutus Egyetem
Tatabánya, Stúdium tér 1.

Főszerkesztő:
Némethné Dr. Gál Andrea

Felelős szerkesztő:
Forrai Márta

Szerkesztette:
Vigh László PhD

MINDEN JOG FENNTARTVA

A mű egészének, vagy bármely részének másolása, sokszorosítása,
valamint információszolgáltató rendszerben történő tárolása
és továbbítása csak a kiadó engedélyével megengedett

Lektorált

ACTA PERIODICA 17. KÖTET

EDUTUS EGYETEM KIADÁSA

www.edutus.hu

ISSN 2063-501X

2019. augusztus

Tartalomjegyzék

EGYÉNRE SZABOTT ORVOSI IMPLANTÁTUM TERVEZÉSI KÉRDÉSEI
FICZERE PÉTER PHD - BORBÁS LAJOS PhD 4

AZ OKOZATI ÖSSZEFÜGGÉS ÉRTÉKELÉSE AZ ÖNVEZETŐ JÁRMŰVEK VONATKOZÁSÁBAN, KÜLÖNÖS TEKINTETTEL A DEEP LEARNING MŰKÖDÉSÉRE
DR. CSITEI BÉLA..... 19

PIACSZEGMENTÁLÁS A VÁLASZTÁSOKON – A VÁLASZTÓI MAGATARTÁS MODELLJE
DR. DEÉS SZILVIA 34

A KOMPLEX ITS ÖKOSZISZTÉMA ALAPJAI
BÓDI ANTAL - DR. MAROS DÓRA PhD 48

EGY REGIONÁLIS FELSŐOKTATÁSI INTÉZMÉNY SIKEREI A VÁLLALKOZÓ EGYETEM MEGVALÓSÍTÁSÁBAN
AZ EDUTUS EGYETEM MŰSZAKI INTÉZETÉNEK PÉLDÁJA
DR. PEREDY ZOLTÁN..... 71

DIE AUSWIRKUNGEN DES EINDRINGENS DER AUTONOMEN FAHRZEUGEN HINSICHTLICH WIRTSCHAFT UND GESELLSCHAFT
SZUJÓ KRISZTINA..... 96

VERSENYHELYZET A BUDAPEST-ZALAEGERSZEG VASÚTI ÉS AUTÓBUSZKÖZLEKEDÉSBEN
ÁCS BALÁZS..... 118

JÁRMŰKOMMUNIKÁCIÓ JELENTŐSÉGE A TEAMMATE KONCEPCIÓBAN
KNAPP ÁDÁM – JAKÓ ZOLTÁN PhD 143

A V2G ÉS OCPP ALAPÚ OKOSTÖLTÉS KONCEPCIÓJA ÉS KONFORMANCIA VIZSGÁLATA
KNAPP ÁDÁM – JAKÓ ZOLTÁN PhD 155

VERSENYHELYZET A BUDAPEST-ZALAEGERSZEG VASÚTI ÉS AUTÓBUSZKÖZLEKEDÉSBEN

ÁCS BALÁZS
Szegedi Tudományegyetem, Közgazdaságtani Doktori Iskola, PhD hallgató
KTI Közlekedéstudományi Intézet, Központi Közlekedésszervező Iroda, irodavezető
acsbalazs@yahoo.com

Absztrakt

A vasút és az autóbusz közötti verseny és együttműködés témakörében a legizgalmasabb és leginnovatívabb hazai viszonylat a Budapest-Zalaegerszeg, melyet viszonylag alacsony utasforgalma ellenére mindkét alágazat szolgáltatója (MÁV-START, VOLÁN, illetve egy magánszolgáltató is) különös figyelembe részesít. Számos olyan verseny-, marketing-, értékesítési és közlekedésszervezési technika megfigyelhető itt, mely más vonalakon nem jellemző, és számos olyan innovatív megoldás volt itt először alkalmazva, mely később jelentősen elterjedt: minőségi és árverseny, pool-szerződés, erőfölény, ráindítás, értékesítési csatorna fejlesztés, komodális együttműködés, nemzetközi vonatok integrációja, ütemes menetrend, alvállalkozó bevonás, háromtengelyes autóbuszok üzemeltetése. A cikk ismerteti a menetrendi kínálat alakulását az elmúlt 30 évben, megvilágítja az egyes változások mögötti logikai kapcsolatokat, következtetése pedig az, hogy a verseny kifejezetten hasznos az utasoknak, de az alacsony költségű szolgáltatók számára is.

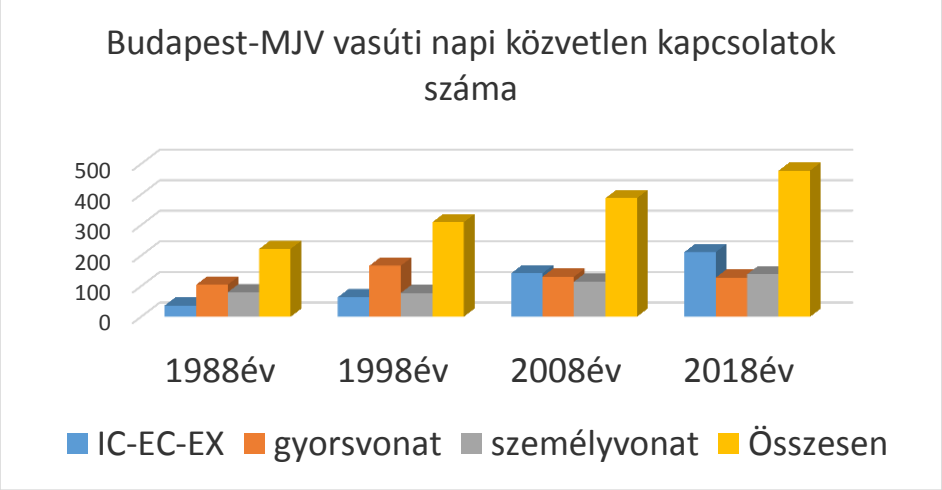
Abstract

Competition between rail and coach services cannot be more exciting and innovative than what happaned on the Budapest-Zalaegerszeg line in Western Hungary. In spite of the relatively low ridership, both rail and coach operators (MÁV-START and Volán companies, furthermore a private operator) keep their eyes tightly on this route. Many innovative tools of marketing, competition, sales and transport organizing were applied on this route, including quality- and price wars, pool-treaty, unfair use of dominant role, co-modal cooperation, improving sales distribution channels, integration of international services, clockface schedule, subcontracting, use of 3-axle coaches, etc. This article discusses the changes of timetables during the last 3 decades, explaines the reasons and logic behind the changes, and concludes that competition is very good for the passengers, and also for the low cost operators.

1. Bevezetés: Budapest és a megyeszékhelyek kapcsolata

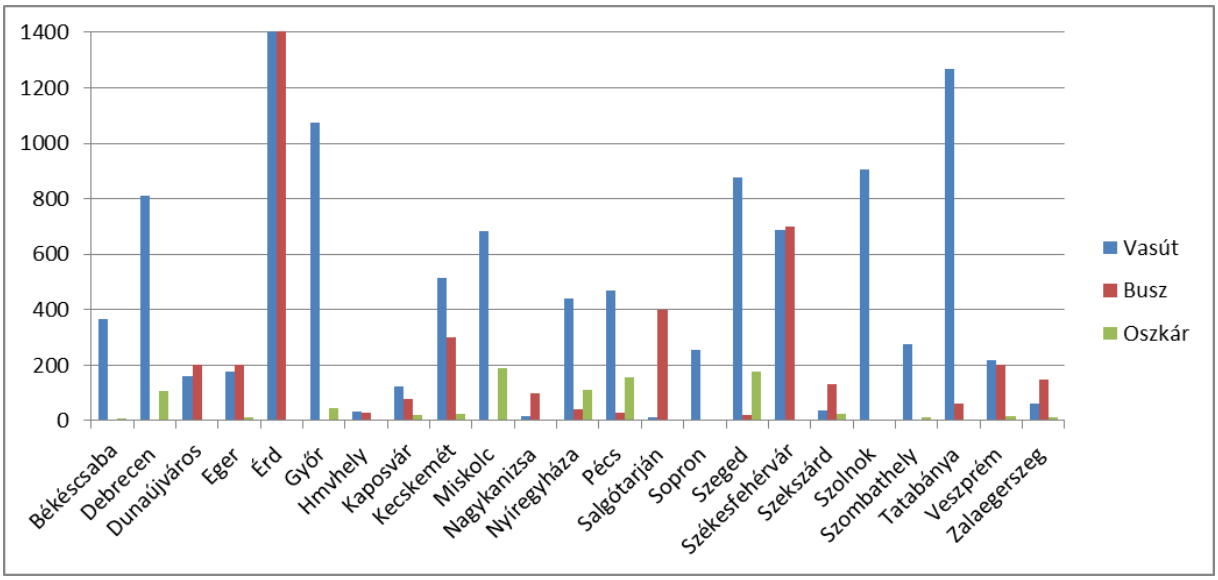
A jelenlegi kormányzat egyik kiemelt célja, hogy valamennyi megyeszékhely elérhető legyen gyorsforgalmi úton, emellett a vasúti infrastruktúra fejlesztésére is jelentős forrásokat fordít, melyek zöme Európai Uniós. Hazánk közúti és vasút hálózata Budapest központtal, sugárirányú vonalakkal épült ki, melyek jelentős része olyan nagyvárosok felé vezet, melyek ma már nem tartoznak Magyarországhoz. A Budapesttől a legmesszebb fekvő megyeszékhely sincs távolabb 250-270 kilométernél, ami a 21. században legfeljebb 2-3 órás utazást feltételez.

Budapest és az egyes városok közötti eljutási lehetőségek száma, menettartama és minősége kapcsán számos parlamenti kérdés-válasz, politikai ígéret és elvárás hangzott el, jelentős infrastruktúra elemek épültek az helyzet javítása céljából. A fenti paraméterek 1904 és 2004 közötti változásait Édes Balázs (2006) vizsgálta, és megállapította, hogy a fejlődés hektikus ugyan, de a trendje egyértelműen javuló. A járatsűrűség elmúlt harminc év alatti változásait vizsgálva látható, hogy szinte minden megyeszékhelyre 2-3-szor több közvetlen vonat közlekedik, mint 1988-ban (két kivétellel: Szekszárd és Salgótarján).



1. *ábra: A kínálat bővülése Budapest és a megyei jogú városok között az elmúlt 30 évben*

Ez a kínálatnövekedés különösen annak fényében látványos, hogy eközben a vasúti utasszám és utaskilométer teljesítmény körülbelül a felére csökkent (KSH, 2019).



2. ábra: napi utasforgalom Budapest és a megyei jogú városok között vonaton, autóbusszal, és telekocsival.

Az eljutási idők tekintetében lényegesen kisebb a változás. Budapestről a nagyobb városok (Miskolc, Debrecen, Szeged, Pécs) felé az elmúlt 30 év alatt érdemben nem változott a vonatok menettartama, míg egyes kisebb városok – például Zalaegerszeg – felé jelentősen rövidült. A cikk ezt a folyamatot ismerteti, rámutatva azokra az eszközökre, melyek alkalmazásával a viszonylaton utazók számát sikerült nem csak megtartani, de növelni is.

A Budapest-Zalaegerszeg viszonylaton számos olyan menetrendi és egyéb fejlesztés történt, mely jól mutatja, hogy a versenyhelyzet milyen jótékony hatással van a szolgáltatások színvonalára, és az utasforgalom növekedésére. A cikk ezeket az innovatív megoldásokat mutatja be, forrásként felhasználva a korszakban megjelent menetrendi kiadványokat, értesítéseket, sajtóban megjelent cikkeket, és a szerző személyes tapasztalatait, melyeket a Zalaegerszeg-Budapest vonalon több évtizeden át való ingázás, és 2005 óta a vonalat is érintő közlekedésszervezői munkája során szerzett. Az elemzés alapvető módszere a menetrendi adatok ismertetése, a közöttük lévő összefüggések, logikai kapcsolatok, ok-okozati viszonyok megmagyarázása.

2. A Budapest-Zalaegerszeg kínálat alakulása a 90-es évekig

Nem cél a közlekedéstörténeti érdekességek ismertese, de a Budapest-Zalaegerszeg kapcsolat tárgyalásánál érdemes megemlíteni, hogy a 1953. augusztus 31-én adták át Zalaegerszegen a közforgalmú repülőteret, mely révén 1957. április 15-től egy rövid ideig, majd 1965. március 25-től 1967 végéig menetrend szerinti belföldi légijárat kötötte össze a két várost, háromszög-

üzemben Szombathellyel (Frisnyák, 2000). Szintén érdekesség, hogy a 60-as években fekvőhelyes kialakítású hotelbusz is közlekedett Budapest-Ajka-Zalaegerszeg-Lenti között[30].

Zalaegerszeget 1890 októberében érte el a vasút, amikor megnyílt az Ukk és Csáktornya közötti vasútvonal, mely 110 éven keresztül viszonylag kisforgalmú mellékvonalként üzemelt. A trianoni határ Rédicsnél metszette el a vonalat, 1947-ben fel is szedték, így nemzetközi forgalmat sem bonyolított le. Zalaegerszeg környékének kiszolgálását a 80-as évek végére szinte kizárólag jellemzően kis kapacitású motorvonatok végzeték, a budapesti vonatokon kívül.

Zalaegerszeg közúti elérhetősége sokáig nagyon nehézkes volt, a 7-es főúttal kapcsolatot teremtő 76-os főút csak a Zala-völgyi (Sármellék-Zalaszentgrót) vasútvonal forgalmának közútra terelése kapcsán, a 70-es évek végére épült ki.

Ezzel egyidőben már ki is alakult az alapvető vasúti és autóbusz járatkínálat, ami még 20 évig kisebb változásokkal fennmaradt. A vasúti közlekedés reggel, délben és este biztosított utazási lehetőséget, jellemzően 4 óra körüli menettartammal, a napi 1 autóbuszjárat ennél is hosszabb menetidejű volt.

A vonatok a 80-as évek elejéig Veszprémen át közlekedtek, és Boba állomáson akasztották össze (és szét) a zalaegerszegi és szombathelyi kocsikat Budapestre menet (illetve onnan visszafelé). Az erősebb forgalmú napokon (pl. hétfő reggel Budapest felé, illetve a hetek utolsó munkanapján önállóan közlekedtek egyes a szombathelyi és zalaegerszegi vonatok.

A 80-as évek második felében már önállóan, de Tapolcán át közlekedtek a zalaegerszegi gyorsvonatok, és Ukk állomáson fordultak: az állomás kialakítása miatt a mozdonynak – mely jellemzően a kultikusnak tekinthető M61-es típusú Nohab volt – itt körbe kellett járnia a szerelvényt, így a vonatok itt 10 percet vesztegeltek.

[30] https://www.vezess.hu/haszongepjarmu/2017/11/15/fejedelmi-kenyelem-az-ikarus-hotelbuszon/



3. ábra: A 80-as években még – igaz, hogy csak napi 3 alkalommal – 6-8 kocsis gyors- és expresszvonatok közlekedtek Budapest és Zalaegerszeg között, Nohab vontatással. (Fotó forrása: www.nohab.hu)

1988 nyara kivételes volt, mert a Göcsej-expressz újra néhány hónapig Veszprémen át közlekedett: Zeg. indul 5.45, Bp. érkezik: 9.15 (3 óra 30 perces menettartammal, visszairányban Bp. indul 18.15, Zeg. érkezik 21.53), de a gyorsvonatok ekkor is a Balaton-parton jártak. Augusztus végétől azonban visszakerült az expressz a Balaton-partra.

A Zalaegerszeg-Budapest viszonylat fejlődése szempontjából kiindulópontnak tehát az alábbi kínálat tekinthető, mely közel 10 évig változatlan volt:

- napi 1 pár, 1971 óta közlekedő Lenti-Zalaegerszeg-Balatonfüred-Budapest autóbuszjárat, Zalaegerszegről 5:00-kor, Budapestről 15:40 órakor indulva.
- napi 1 pár (Göcsej-) expresszvonat (Zalaegerszegről 5:44-kor. Budapestről 17:25-kor indulva)
- valamint napi 2 pár gyorsvonat: Zalaegerszegről 11:52, 17:18, Budapestről 6:30 és 11:55-ös indulásokkal

A 80-as évek végén, illetve a 90-es évek elején a vasúti menetidő fokozatosan hosszabbodni kezdett, melyet csak részben indokoltak a többletmegállások, melyek ügyében a helyi sajtóban is gyakran fordultak a MÁV-hoz. A Göcsej-Expressz például kezdetben csak Ukkon (ott is csak forgalmi okból), Tapolcán, és Balatonfüreden állt meg. Később már Székesfehérváron és Budapest-Kelenföldön is, a zalaszentgrótiak kérésére pedig Zalabér-Batykon is. A Budapest irányú Göcsej expressz megállt még - az előtte közlekedő

gyűjtővonattal való közös peronos átszállásra hivatkozással – Balatonakarattyán is, az esti vonat pedig Révfülöpön is. A „déli" gyorsvonatok ezen felül Zalaszentivánon, Sümegen, Badacsonyban, később Badacsonytomajon, Révfülöpön, a Budapest felé tartó vonat Alsóörsön, valamint néhány év múlva mindkettő esetében Balatonalmádiban álltak meg. A Budapest felé tartó déli gyors ezen felül szintén megállt Balatonakarattyán is, pedig ez esetben nem lehetett előtte közlekedő gyűjtővonatra hivatkozni. Volt olyan év, hogy a gyorsvonatok menetideje 15-20 perccel nőtt anélkül, hogy többletmegállást iktattak volna be. A járművek minősége is romlott, voltak olyan évek, amikor csak a Göcsej Expressz állt fülkés kocsikból, a másik két gyorsvonat pedig rossz állapotú termes kocsikból volt kiállítva. Mindezek mellé közel 4 és fél órás menetidő (alig 50 km/h utazási sebesség) párosult.

A romló tendenciát látva, és a rendszerváltozás korára jellemző szabályozatlansági kiskapukat kihasználva, 1990. november 26-án a Gratis kft. elindította menetrend szerinti expressz autóbuszjáratát a két város között. Kezdetben az autóbusz minden nap 5.35-kor indult Zalaegerszegről (azaz néhány perccel a Göcsej expressz előtt), mégpedig a vasútállomás melletti „kisposta" elől, vissza pedig 16.15-ös indulással a Déli pályaudvartól (70 perccel korábban, mint a vonat). A járaton egy akkor megszokott színvonalú 250-es sorozatú Ikarus közlekedett, mégis hamar felfutott a forgalma a vasút elégtelen színvonalú szolgáltatása miatt. Néhány hónappal később - alkalmazkodva a visszautazó diákok igényeihez - vasárnapokon már délután 1 órakor indult a Gratis busza, és 17 órakor vissza. Erre a járatra csakhamar mentesítő járatot (ún. másodrész autóbuszt) kellett küldeni, ugyanez igaz volt a pénteki 16.15-ös indulásra is.

A Volán vállalatok is észlelték a megnyíló piaci rést: a Zala Volán először 1991. február 1-jétől egy munkanapokon reggel fél 6-os zalaegerszegi, és délután 5 órai budapesti indulású expresszjárattal próbálkozott, ám ez a járat nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket, egy év után leállításra került.

Előkerült azonban egy B-terv: már 20 éve változatlan menetrenddel közlekedett a Lentiből Zalaegerszegen és az északi parton át Budapestre tartó autóbuszjárat. Ezt Zalaegerszeg és a főváros között nagyon kevesen vették igénybe, mert egyrészt nagyon korán (5 órakor) indult, másrészt sok megállója miatt lassú volt. (Többek között ezzel a járattal utaztak Lenti környékéről Zalaegerszegre a reggeli műszakos dolgozók, és Balatonfüredre a környékbeli falvakból az iskolások is. 1991 decemberétől a Zala Volán (illetve a belőle egy évig önállósodott leányvállalata, a Zalabusz) meggyorsította a Lenti-Budapest járatát, melynek Zalaegerszeg-Budapest közötti menetideje 4 óra 30 percről 3 óra 45 percre csökkent. Ez a

menetidő azonban túl szűknek bizonyult, ezért évről évre 5 perccel nőtt, a kezdeti 19.25-ös zalaegerszegi érkezés egyre későbbre tolódott. A gyorsítással egyidőben a kihagyott Balatongyörök-Balatonalmádi közötti megállóhelyek forgalmának kiszolgálására kezdetben Zalaegerszeg-Dunaföldvár viszonylatban indult új távolsági járat, ez néhány hónap múlva Székesfehérvártól Tatabánya felé vette az irányt. Mindezzel egyidőben a Zala Volán általános, a hatósági árhoz képest 20 %-os általános kedvezményt adott Budapest-Zalaegerszeg viszonylatban, ezáltal olcsóbb lett, mint a vasút.

1992. május 2-től 2 pár járatot indított a Volánbusz is reggel és este, viszonylag hosszú menetidővel, Keszthely, Hévíz (és eleinte csak az egyik, majd mindkét járat esetében Siófok) érintésével, s a hatósági árhoz képest 20 %-os kedvezményt adott, ám csak a teljesárú jegyekből.

A két járatpár közül a Zalaegerszegen éjszakázó forgalma alacsony volt, a Budapesten éjszakázót viszont hamar megtöltötték a Budapest és Hévíz között utazók, mivel az Budapestről indulva pontosan mentesítette a Volánbusz északi parton közlekedő hévízi járatát, (majdnem egyidőben 6:20, ill. 6:30 indult vele, így az érintett utasok rögvest tudomást szereztek a gyorsabb hévízi eljutási lehetőségről). Visszafelé pedig másfél órával tovább tette lehetővé a fürdőzést Hévízen. Más kérdés, hogy a járat sikere elsősorban utasszámban jelent meg, a 65 éven felüli utasok nagy száma miatt a bevétele a kihasználtságához képest alacsony volt. A járaton tehát nem a Budapest-Zalaegerszeg viszonylatban utazók adták az utasok zömét, azonban jól hozzájárult ahhoz, hogy Budapest-Zalaegerszeg között az autóbusz váljon az általános közlekedési eszközzé, hiszen egy korábban teljesen fehér foltnak számító időszakban (reggel Zalaegerszeg, délután Budapest felé) is nyújtott autóbuszos utazási lehetőséget, ezzel elérhetőbbé, általánosabbá téve e közlekedési eszközt, így jótékony hatással van a vonal forgalmára.

1993 végére a meggyorsított Lenti-Budapest járat forgalma – a kezdeti komoly visszaesést követően – meredeken emelkedett, és egyes napokon rendszeres mentesítést igényelt. A Zala Volán ezért 1994. február 1-jétől munkanapokon rendszeres rásegítőjáratot hirdetett meg Zalaegerszegről 5.20-kor egyenesen Budapestre, mely visszafelé már kora délután, a 14.20-kor Keszthelyre tartó járattal egyidőben elindult (ugyanis arra is ráfért a mentesítés, hol Székesfehérvárig, hol tovább). A járatra jelentős üzletpolitikai kedvezményt biztosított a Zala Volán.

Az 1994. májusi menetrendváltástól ez a gyorsjárat Zalaegerszegről 5:20, Budapestről 14 órai indulással, 3 óra 30 perces menettartammal, naponta közlekedéssel meghirdetésre került.

Ugyanekkor a Volánbusz is meggyorsította a „lennalvós” járatát, az új menetrendben Budapestről 16:40 helyett 17 órakor indult (Zalaegerszegről 6:20).

A két Volán társaság nem csak a menetrendjét hangolta össze, hanem pool szerződést is aláírt. Ennek lényege, hogy mindkét járatpár egységesen expresszjáratként, azonos, kedvezményes viteldíjakkal közlekedett (a szocpol. kedvezményes jegyeket váltó utasokat is megillette az üzletpolitikai kedvezmény), a bevételt pedig nagy kalapba rakták és a futott kilométerek alapján gyakorlatilag felezték a vállalatok. Közös reklámkampányt (pl. szórólapok) kezdtek, és a két vállalat minden tekintetben egymás segítőtársa volt, és nem konkurense.

1994 nagyon kedvező pillanat volt a fejlesztésekhez: éppen ekkor jelentek meg a 200-as sorozatú Ikarusokhoz képest évtizedes technológiai ugrást jelentő, vonzó megjelenésű Ikarus 395-ös típusú autóbuszok. Ebből a típusból minden Volán társaságnak jutott, de külső megjelenését tekintve feltűnő volt a Zala Volán autóbuszainak színes háromszögeket tartalmazó vidám fényezése, és a Volánbusz jól bevált „papagáj” színvilága. (Igaz, kezdetben a Volánbusz nem E95-össel, hanem egy idősebb, magas építésű "DAF" busszal járt Letenyére, később azonban E95-ös került erre a vonalra is, de rendszeresen megfordultak a vonalon a még komfortosabb, nemzetközi, Eurolines-dizájnú autóbuszok is.)



4. *ábra: A Zala Volán egyik első E95-ös típusú autóbusza, mely évekig a Budapest-Zalaegerszeg vonalon szolgált. A színes geometriai formákat is tartalmazó fényezés feltűnő volt.*

1994 novemberétől a kiadottól eltérő menetrendet kellett bevezetni a reggeli pool járatok esetében, mivel a Gratis kft. nehezményezte azok hozzá túl közeli menetrendi fekvését. Ezért az 5.20-as indulás 5.10-re, a 6.20-as indulás 6.30-ra módosult. Az 5:10-es indulás azt jelentette, hogy a Zalaegerszegre 5:20-ra beérkező mintegy 30 regionális járatról az átszállás már nem volt biztosítható. Ezzel egyidőben menetidő-korrekció is történt, az expresszjáratok esetében ez 3 óra 25 percre csökkent.

A pool-járatok sikerére tekintettel 1995. márciusától új, hétvégi járatokkal bővítette a 2 Volán társaság a kínálatát, melyek egyrészt rásegítő járatok voltak, másrészt időben szélesítették elsősorban a felsőoktatásban tanulók utazási lehetőségeit.

A buszközlekedés fejlődésére a MÁV is reagált. A Balaton északi partjáról újra átette a Zalaegerszeg-Budapest gyorsvonatokat a Bakonyon át vezető rövidebb és gyorsabb útvonalra és ütemes menetrendet vezetett be: a 3 vonatpár 6 óránként közlekedett. (Budapestről 6.00, 12.00, 18.00, Zalaegerszegről 5.32, 11.32, 17.32). Ezzel egyidejűleg kényelmes, első generációs InterCity kocsik (Bko) kerültek a vonalra.

1996 májusától a MÁV felülvizsgálta az ütemes menetrendet és új vonatpárt (Muntenia) indított, valamint egy új gyors átszállási lehetőséget is biztosított, ami napi 5 vasúti eljutást jelentett, nagyjából 3 óránként. Ezzel egyidőben eltűntek az igényes Bko kocsik, és megjelentek a lényegesen rosszabb állapotú román vagonok, valamint egyes gyorsvonatok sebesvonattá devalválódnak.

1997-től a vasúti kapcsolat tovább fejlődött: az átszállásos kapcsolat vasárnap délután közvetlenné lett, (98-tól pedig mind az 5 kapcsolat az lett). A Bko kocsik is újra fel-feltűntek a vonalon.

3. Gumikerekű InterCity

A MÁV 1991-ben vezette be az InterCity márkanevű vonatokat, először Budapest és Miskolc között, majd évről-évre egyre több viszonylatra terjesztette ki ezt a szolgáltatást, hol a meglévő gyorsvonatok helyett, ahol azokon felül. 1997-ben a vidéki városok vezetői InterCity lázban égtek, kérve a MÁV-ot, hogy feléjük is indítson a kulturált kocsikból álló, rövidebb menetidejű vonatot. Zalaegerszeg felé ez megfelelő pálya hiányában nem volt megoldható, de volt mentőötlet: mivel éppen az 1997-es vasutasnap alkalmából indította a MÁV a Balaton déli partján az InterCity szolgáltatást Keszthelyre és Nagykanizsára, ehhez Balatonszentgyörgyön – vasúti tarifával igénybe vehető – zalaegerszegi „InterCity pótló

autóbusz” is csatlakozott. Napi 3 pár buszjáratról volt szó, melyből a középső párat másfél hónap után, szeptembertől, a maradék kettőt pedig októbertől lemondta a vasúttársaság.



5. *ábra: A Közép-Dunántúl vasúti térképe (2010-es állapot szerint), pirossal kiemelve a zalaegerszegi utasok számára fontos három falunév, ahol vagy fordult (Ukk), vagy csatolt (Boba) a budapesti vonat, vagy át kellett szállni az InterCity pótló autóbuszra (Balatonszentgyörgy).*

Az InterCity pótló járatokat a Zala Volán üzemeltette, és tapasztalta, hogy ugyan vonatra való mennyiségű utas nincs, de egy autóbuszra való éppen lenne, így az InterCity pótló buszok leállásával egyidőben (1997. október 1-jétől) 2 új budapesti járatpár is indult.

- A Budapestről (hétfőtől szombatig) 12.15-kor induló járat célja a 14 órás budapesti indulás mentesítése volt,
- A 18.30-as budapesti indulás révén pedig egy a 17 óráinál későbbi eljutási lehetőség nyújtása.
- Ellenirányban régi kérés volt már - elsősorban Keszthely térségéből - egy délelőtti Hévíz-Budapest kapcsolat (9:15-ös indulással),
- valamint - hétfőtől szombatig is - lehetőség adódott egy kora délutáni expresszjáratra Zalaegerszegről Budapestre (12:30).

A járatok engedélyeztetése azonban nem volt még így sem egyszerű. Ekkoriban kezdett egyre jelentősebbé válni a Volán társaságok közötti verseny. A menetrendi módosításokat a mindenkori közlekedési minisztérium hagyja jóvá, melyet meg kell előzzön egy szolgáltatók (Volán társaságok) közötti egyeztetés és hozzájárulás, megállapodás. Az új járatok indításához való hozzájárulást azonban a Volánbusz vonakodott megadni. Végül szeptember

legvégén a Budapest-Nagykanizsa Volánbusz-járatpár Letenyéig való meghosszabbítása fejében megtörtént a hozzájárulás, és október 1-től beindultak a járatok. (Ez éppen egybeesett az Erzsébet tér akkori átépítésével.)

Az új járatok közlekedtetése többlet eszközigényt nem okozott, mert csúcsidőszakon kívüliek voltak, és az InterCity pótló feladatról felszabadult autóbusz éppen alkalmas volt a Budapestre közlekedésre. A Hévízen át közlekedő járatok sokáig csak Budapest és Hévíz között voltak meghirdetve, Hévíz és Zalaegerszeg között csatlakozó járatként közlekedtek, melynek oka az volt, hogy a Gratis kft járata 4 órás védettséget élvezett a Budapest-Zalaegerszeg viszonylaton (emiatt indult az új járat Budapestről éppen 12:15-kor, eredetileg 13 órára volt tervezve). Az új járatok nyomán jobban eloszlottak az utasok, de a régebbi járatok forgalma csak alig esett vissza.



6. ábra: indulása vár a G-Busline 13 órás járata vasárnap délután Zalaegerszegen, a vasútállomás melletti kisposta előtt.

A MÁV a következő nyáron újra próbálkozott a balatonszentgyörgyi InterCity pótló buszokkal, melyeket végül ismét a Zala Volán közlekedtetett. Sipos István akkori MÁV-vezérigazgató nyilatkozataiban külön kiemelte még azt is, hogy tavaly munkatársai „nem kellően megalapozott döntést hoztak”, amikor egy évvel azelőtt lemondták az InterCity pótló buszokat. Ekkor már kitartóbb volt a MÁV, végül csak akkor szűntek meg az IC-pótló buszok, amikor 2000 májusában Boba állomásig megvalósult a villamosítás, és beindult a Göcsej InterCity vonat.

4. Zalaegerszeg felkerül a vasúti nemzetközi térképre

A kétezres évek első nagy vasúti infrastruktúrafejlesztése a „szlovén vasút” megépítése volt. Noha a korabeli politikusok és a sajtó elsősorban a teherforgalom igényeivel indokolták a régi vicinális helyén, de annál sokkal korszerűbb kivitelben újjáépülő vasút szükségességét, nem hagyható figyelmen kívül az a tény sem, hogy a szintén NATO tag Szlovéniával csak a nem NATO-tag Horvátországon keresztül volt biztosított a vasúti kapcsolat.

Mindemellett a nemzetközi személyforgalom tekintetében is voltak remények, és ebben a MÁV is partner volt. A MÁV a „szlovén vasút” építése, azaz a Zalalövő-Őrihodos vasútvonal megnyitása kapcsán a Göcsej IC mellett 2001 májusától két pár nemzetközi IC vonattal bővítette a kínálatát, így már napi 3 pár IC vonat közlekedett Zalaegerszeg és Budapest között. Ezek közül 2 pár indulási adatai mindössze néhány perccel tértek el az expressz autóbuszokétól. Például 2003-ban:

Volán gyorsbuszok Zalaegerszegről: 5:10, 6:30 12:30, IC vonat: 5:38, 12:14, 18:45
Volán gyorsbuszok Budapestről: 12:15, 14:00, 17:00, IC vonat: 7:25, 13:55, 17:15

A versenyhelyzetre való tekintettel az árazási eszközöket a MÁV is alkalmazta: bevezette a virtuális kedvezményes IC pótjegyeket és kilométer-övezeteket, és ezzel aláígért az autóbusz viteldíjaknak, különösen a nem kellően komfortosnak tartott kocsikkal közlekedő Citadella IC esetében, ahol egyszerű helyjeggyel fel lehetett szállni a vonatra. 2003 végétől e kedvezményes IC-jegyrendszert felülvizsgálták, megszüntették, majd 2004-tôl újra bevezették, apró módosításokkal. Ezekben az években kezdődött a Boba-Zalaegerszeg vasútvonal – több éves, teljes kizárás mellett történő – teljeskörű átépítése és villamosítása, mely sok éven át jelentős fennakadásokat jelentett a vasúti közlekedésben, így az InterCity közlekedés is ideiglenesen megszűnt.

A 2001-es év kedvezőtlen változásokat hozott az autóbusz-közlekedésben. Az M7-es autópályát tavasztól őszig félpályás útlezárások közepette újították fel, ezért rendszeresek voltak a késések. Október 15-én megszűnt az Erzsébet téri buszpályaudvar, és a Népligetbe, a BKV volt troli végállomására települt. Ez komoly utasvesztést eredményezett a járatokon, melyet a Népliget buszállomás 2002. márciusi megnyitása sem tudott teljesen visszaadni.

Közben többször változtak a budapesti megállóhelyek is. A zalai vonalak hagyományosan nem a Kosztolányi Dezső tér felé közlekedtek, mint a többi M7-es autópályás Volán járat, hanem a Déli pályaudvarnál álltak meg (ott is csak Budapest felé). Októbertől eleinte a Zala Volán járatai is követték Népligetbe vezető hivatalos, egységes útvonalat, decembertől

azonban befele irányban újra a Déli pályaudvar érintésével közlekedtek, ahogyan az Erzsébet téri időkben is. Márciusban - értelemszerűen csak Zalaegerszeg irányában - a Zala Volán járatai is megállóhelyet kaptak a Petőfi híd budai hídfőjében, ám ezt - a másik két budai megállóhellyel egyetemben - augusztus 5-tôl kivették a menetrendből, így felszállni csak a Népligetben lehetett. Decembertől a Zala Volán járatai visszatértek a mindenki más által is járt Bocskai úti útvonalra és megállóhelyekhez, azóta e téren nem történt változás.

2002-ben folytatódott és befejeződött az M7-es felújítása, mely során Zamárdiig autópályává alakították. 2005 júliusában átadták a Balatonszárszó-Ordacsehi szakaszt, 2006 márciusában pedig Balatonszentgyörgyig a teljes pályát, 2007 augusztusától pedig a Kőröshegyi völgyhidat is magába foglaló utolsó hiányzó szakasz is elkészült. Ennek megfelelően az autóbuszjáratok menetideje összességében közel fél órával rövidülhetett, de erre csak az emelt sebességű (Tempo100) közlekedés bevezetésekor került sor (2009-től).

A Zalaegerszeg-Budapest relációt csak kismértékben érinti, de 2003 májusától az EU-s foglalkoztatási szabályok bevezetése kapcsán átszervezésre kerültek a Zala Volán járatai, ennek nyomán az 5.10-es zalaegerszegi indulású járat Lentiből közlekedik. 2004. májusától a Volánbusz megszüntette a Zalaegerszeg-Letenye közötti közlekedést, így a járat éppen nem érte meg a tízedik születésnapját.

5. Koncesszió helyett közszolgáltatási szerződés

2004-ben (2005. január 1-jei kezdőnappal) a Volán társaságokkal 8 éves közszolgáltatási szerződést kötött az állam, illetve a nevében eljáró közlekedésért felelős miniszter. Ez a szerződés 2009-ben 4, majd 2016-ban további 3 évvel meghosszabbításra került, 2019. december 31-én végleg lejár, a pályáztatás eljárás 2019 nyarán folyamatban van.

2006 óta a Gratis kft. is közszolgáltatási szerződés alapján, G-Busline Kft. néven végzi járatait. A 2006-os év fontos eseménye volt a helyközi nem-Volán szolgáltatások tendereztetése, mely akkor 6 vonalcsoportot érintett. A pályáztatás eredményeként végül 4 magánszolgáltató végzi (saját jogon) a helyközi autóbuszos közszolgáltatást, ebből egyik a G-Busline kft. Zalaegerszeg-Budapest között. (Még egy távolsági vonal van ezek között, a Trans Tour kft. által végzett Nyíregyháza-Budapest vonal, (hasonlóan napi 1, illetve hétvégén több járatpárral), de ez csak 2006-ban indult. A másik 2 vonal regionális, illetve elővárosi: Nyíregyháza-Balsa között a Trans-Vonal kft-é, Budapest-Csömör-Pécel között pedig és a Weekendbus kft-é, ezek annyiban hasonlítanak a Gratis kft. járataira, hogy mindkét vonal a rendszerváltozás-kori járatindítási fellángolásból maradt fenn.)

2005 szeptemberétől kisebb változások történtek a buszközlekedésben, új járat indult vasárnap este Zalaegerszegről 19 órakor Budapestre, és 23 órakor vissza. A vasárnap esti utazás megkönnyítése érdekében 2005 őszén a Zala Volán bevezette a kötelező elővételi jegyváltást a 17 és 19 órakor induló járataira. Ezáltal megszűnt a 17 órakor induló – akkor még akár 4-6 buszból álló „*konvoj*"-ra a felszálláskor tapasztalható zsúfoltság, tolakodás, és kulturált körülmények között utazhattak az utasok, gördülékenyebb lett a beszállítás. Ez a fajta beszállási rend azóta is példa nélküli a vidéki Volán társaságoknál, néhány évvel később a Volánbusz is hasonló rendszert vezetett be a Budapestről Zala megye felé induló járatain. Budapesten nehezítő körülmény, hogy a járatok a fővároson belül még további megállóhelyeken is megálltak.

2006 áprilisában a Volánbusz megkezdte az *alvállalkozó* bevonását a járatüzemeltetésbe, és ennek is első távolsági vonala a Budapest-Zalaegerszeg volt. Péntekenként a Budapestről 12:30-kor Zalaegerszegre, és onnan 17 órakor vissza induló járat volt az első, melyet alvállalkozó (az Áipli busz kft) üzemeltetett, mintegy másfél évig. Ezt követően a többi zalai járatot is az Áipli kft kezdte üzemeltetni. Később megjelentek a 3 tengelyes Van Hool autóbuszok, a HOMM kft üzemeltetésében, őket az M6LOG kft követte. A Zala Volán nem volt be alvállalkozót az üzemeltetésbe.

A *háromtengelyes autóbuszok* is először a Budapest-Zalaegerszeg vonalon jelentek meg, a Zala Volánnál is. A HUU-147 frsz. jármű volt az első 15 méteres közforgalmú távolsági autóbusz, mely az 5:10-14:00 évekig fordulót járta. Jelenleg szinte az összes járaton 3 tengelyes autóbusz közlekedik.

2006-tól megkezdődött *a közlekedési szolgáltatások megrendelői szervezetének átalakulása*. A Gazdasági és Közlekedési Minisztériumban egyesült a vasúti és autóbusz szolgáltatások megrendeléséért és finanszírozásáért felelős szervezeti egység, Közszolgáltatások Szervezési Főosztály néven. Célként, illetve eszközként megjelent és nagyon hamar a szakmai közbeszéd kulcselemévé vált a „párhuzamosságok felszámolása", mely az autóbusz és vasúti alágazat közötti redundanciák kiszűrését jelentette. Ennek első lépése a 2007. márciusi mellékvonali szolgáltatóváltás volt, mely 2009 decemberében újabb ütemmel folytatódott, 2010 után azonban hangsúlyosabban előtérbe került a párhuzamosságok felszámolásának másik iránya, a vasúttal párhuzamos autóbuszjáratok kérdésköre. A folyamat szakmai háttértámogatására a KTI Közlekedéstudományi Intézeten belül megalakult a Személyközlekedési Igazgatóság, és a regionális közlekedésszerzési irodahálózat.

6. 2009-től ütemes vasúti és buszmenetrend

2009 folyamán a Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium főosztályvezetője levélben kérte a szolgáltatókat, hogy a KTI koordinálásában az év végi menetrendváltástól minden megyeszékhely felé ütemes közlekedést valósítsanak meg, vagy vasúton, vagy autóbusszal, de akár mindkét alágazatban. 2009-re ettől függetlenül is megérett a helyzet az Zalaegerszeg és Budapest közötti menetrend felülvizsgálatára, mivel a vasúti pályákon folyamatos zavartatás volt, a meglévő autóbuszjáratokon pedig rendszeres volt a zsúfoltság. A vasárnapi 17 órás konvojban akár 5-6 autóbusz is indult Zalaegerszegről Budapestre (egy részük messzebbről, Lenti, Zalalövő, és egy rövid ideig Szentgotthárd felől érkezett). Az, hogy reggel-délelőtt is érdemi utazási lenne igény Budapestről Zala megye felé, abból látszott, hogy a csak vasárnap közlekedő 8 órakor induló „előrészjárat" is szinte teltházas volt, igaz, elsősorban Hévízig. A háromtengelyes autóbuszok hatékony kihasználása érdekében célkitűzés lett a „kétszerfordulás", azaz hogy egy autóbusz – váltott gépkocsivezetővel – egy nap alatt akár kétszer is megtegye a Zalaegerszeg-Budapest-Zeg távot.

A KTI kidolgozott egy új, ütemes menetrendet, melynek lényege az volt, hogy kétóránként közlekedjenek a járatok, Budapestről 7 és 19 óra között, Zalaegerszegről pedig :40-es indulásokkal, 2-3 óránként, de reggel sűrűbben. Ezek az időpontok a regionális csatlakozásokhoz is optimalizáltak. Végül ez a menetrend 2009 októberében lépett életbe, éppen egy vasúti sztrájk napján.

A tervezet egyik legvitatottabb eleme a Budapestről 9 órakor újonnan Keszthely és Hévíz érintésével Zalaegerszegre közlekedő járat volt. Az érintett Volán társaságok véleménye megoszlott abban a tekintetben, hogy erre a járatra egyáltalán szükség van-e. A Bakony Volán 9:45-kor közlekedtetett Budapestről Hévízre járatot, több mint 4 órás menettartammal, ezért e járat utasforgalmát féltve nem kívánt az új járat közlekedtetéséhez hozzájárulni (az akkori eljárásrend (know-how) szerint a társszolgáltatók hozzájárulása szükséges a menetrendi módosításokhoz). A Zala Volán nem látott fantáziát a járatban, holott akár el is tudta volna végezni, a „kétszerfodulós" fordájával. Végül a Volánbusz üzemeltetésében indult el, már első nap 3 tengelyes autóbusszal, mely meg is telt, és évekig rendszeresen mentesítő járattal megerősítve közlekedett.

Az indulást egy váratlan fordulat nehezítette: 2009 nyarán az Orangeways bejelentette, hogy saját üzleti kockázatára járatokat indítana 5 nagyobb városba, többek között Zalaegerszegre

is[31]. Az ezzel kapcsolatos döntések elhúzódása miatt a menetrendi bővítés csak októbertől valósult meg. A módosítás kapcsán, de kb. két hónappal később a G-Busline kft. sem maradt ki a fejlesztésből, pénteken és vasárnap egy-egy új járatpárt hirdetett meg.

Nem sokkal a bevezetés után, és látva a Budapestről 9 órakor induló (Zalaegerszegről 17:40-kor visszainduló) járat sikerét, a Budapestről 6:30-kor induló, Zalaegerszegről 15:40-kor visszainduló járat is meggyorsításra került, Balatonszentgyörgytől autópályán közlekedik.

Értékesítési jellegű fejlesztés, hogy ezen a vonalon először a Volánbusz bevezette, hogy a járatokra csak elővételi jeggyel lehet felszállni. A népligeti autóbuszállomáson alapesetben a járatok indulása előtt 20 perccel záródik az elővétel, utána már csak a gépkocsivezetőnél lehet jegyet váltani. A zalai járatoknál ez 10 percre csökkent, annak érdekében, hogy minél többen vehessék igénybe. A gépkocsivezetők a „peronról szállítanak be", azaz nem a vezetőülésben várják az utasokat, hanem az autóbuszok mellett állva, még felszállás előtt ellenőrzik a jegyeket. Ezzel is a tolakodást, a tumultuózus jeleneteket sikerült megszüntetni. A Volánbusz még a 3 külső megállóhelyen felszállni tervező utasokra is gondolt, is kitelepítette a jegyértékesítési lehetőséget a BME-re, a Kosztolányi Dezső térnél egy trafikba, illetve biztosítja az Etele téri autóbuszállomáson. Ezek a megoldások a gyakorlatban nem terjedtek el, viszont annál népszerűbb lett az internetes, illetve mobiltelefonos jegyvásárlás. A vonal zalai oldalán is rendelkezésre állna az elővételi infrastruktúra arra, hogy köztes autóbuszállomásokról (Keszthely, Hévíz) is lehessen elővételi jegyet váltani, de a gyakorlatban nem működik.

Alapvetően a mai napig változatlan a 2009-ben bevezetett menetrendi struktúra, mindössze annyi történt, hogy a Keszthely-Budapest utasforgalom felfutása miatt (ami szintén vasúti pálya kizárásához köthető) egyes Zalaegerszeg és Budapest közötti autóbuszok nem érintik Keszthelyt, Hévízről önálló mentesítő autóbuszok közlekednek Budapestre Keszthely érintésével. 2019 júliusától ezek a járatok (melyek korábban közvetlenül egymás mögött indultak Hévízről: 9:30-9:40, 12:30-12:40), széthúzásra kerültek (9:30, 11:30, 12:30, 13:30). Ez a módosítás összhangban volt azzal a megrendelői elvárással, hogy adott relációban ne közlekedjen párhuzamosan autóbusz és vonat, ezért az autóbuszok indulási idei a vonatok menetrendjétől eltolásra kerültek.

[1] [31] http://hvg.hu/itthon/20091006_orangeways_buszok

7. A vasút magához tér

A vasúti kínálat a 2000-es lokális minimumról (ami a 80-as évek napi 3 vonatára emlékeztetett) 2013-ra eljutott a napi 9-hez, amit néhány évig még Győrön át közlekedő vonatok is kiegészítettek.

A MÁV(-START) 2004-ben vezetett be először integrált ütemes menetrendet, Budapest elővárosában, aztán ezt fokozatosan a legtöbb fővonalra kiterjesztette, jelentős kínálatfejlesztést hozva. Ennek jegyében 2009 decemberére minden fővonalon legalább kétóránkénti ütemes menetrend volt érvényben, összhangban a megrendelői elvárásokkal. Így Zalaegerszegre is már napi 7 gyorsvonat indult, kétórás ütemben, minden vonat esetében a zalaegerszegi kocsik Boba állomáson a szombathelyi gyorsvonatokból akadta le, illetve ellenirányban ezekkel zártak össze.



7. ábra: a Zalaegerszegre vezető vonalon napjainkban is előfordulnak ilyen összeállítású vonatok, itt például Ukk közelében. A vonal a személyforgalmát tekintve továbbra is egy vicinális, de a teherforgalom számottevő, és sokszor akadályozva van a személyszállító vonatok által.

Rá egy évre ezeken felül indult egy új vonat Zalaegerszegről Budapestre (csak ebben az irányban), a frissen átadott bobai deltát használva. A következő évben (2011 decemberétől) már délután Budapestről is indult e vonatnak ellenpárja, így kialakult a mai Göcsei IC menetrendi fekvése.

A következő módosításkor az ezzel a vonattal közel egyidőben közlekedő közvetlen kocsi „stokk” törlésre került, majd minden második zalaegerszegi „stokk” Boba és Zalaegerszeg között lelassításra került, annak érdekében, hogy megálljon azokon a kisebb forgalmú

megállóhelyeken, melyeknek az önálló személyvonati kiszolgálása 2 pár személyvonat törlése miatt romlott.

A folyamatos apró módosításokból is látszik, hogy a zalaegerszegi vasútvonalon folyamatos útkeresés zajlott: a vonal a csekély forgalma miatt mindig érintett volt, amikor költségtakarékosságból kínálatcsökkentésre kényszerült a MÁV-START, ugyanakkor versenyhelyzet és marketing szempontból is kiemelt fejlesztési területnek számított, így egy-egy jobb évben mindig jutott a vonalra valamilyen kínálatfejlesztés.

Kiválóan reprezentálja ezt a Budapest-Ljubljana viszonylatú Citadella nemzetközi gyorsvonat is, mely (a 2013-as évet leszámítva) a vonalon közlekedett, de folyamatosan változó paraméterekkel: hol délután, hol reggel indult Budapestről, illetve hol önálló menetvonalon, a bobai deltát használva, hol az alapütembe integráltan. Az elmúlt három évben nyugvópontra – és ütemes szombathelyi gyorsvonati menetvonalra – került a vonat, Budapestről 8:30-kor indul, és 17:29-kor érkezik vissza. 2015-ben csak Mariborig közlekedett (volna), mert a szlovén vasúton infrastruktúrafejlesztést végeztek, ám ezen a télen súlyos jégkár érte a szlovéniai szakaszt, így a Citadella hónapokig csak Budapest-Zalaegerszeg között közlekedett, nagyon rossz hatékonyságú szerelvényfordulóval.



8. ábra: Citadella nemzetközi gyorsvonat halad Zalalövőnél, még a villamosítás előtt, de már az új nyomvonalra helyezett pályán.

V	Bp. Déli pu	6:30	8:30	10:30	12:30	13:35	14:30	16:30	17:35	18:30	
O	Zalaegerszeg vá.	9:56	11:56	13:56	15:56	16:41	17:56	19:56	20:38	21:56	
N											
A	Zalaegerszeg vá.	5:24	6:03	8:03	10:03	12:03	14:03	15:19	16:03	18:03	
T	Bp. Déli pu	8:24	9:29	11:29	13:29	15:29	17:29	18:24	19:29	21:29	
B	Budapest	7:00	9:00	11:00	13:00	15:00	16:15	17:00	16:15	19:00	
U	Zeg, aut. áll.	10:30	12:30	13:55	15:55	17:55	19:15	19:55	20:25	22:15	
S											
Z	Zeg, aut. áll.	5:00	5:20	5:35	6:40	7:40	8:40	11:40	14:40	15:40	17:40
	Budapest	9:40	8:25	8:45	9:35	10:55	11:55	14:55	17:35	19:10	21:10

9. ábra: 2013/14: a valaha volt legsűrűbb vasúti menetrend Budapest és Zalaegerszeg között. A fenti két táblázatban a kék színű vonatok InterCity-k, egyikük a Citadella, a többi a - tökéletesen ütemes - stokkokat jelöli. Az alsó két táblázatban a piros színű buszok a leggyorsabbak, nem érintik Hévizet, a zöldek a G-Busline járatai. A csak hétvégén közlekedő járatok nem szerepelnek a táblázatban.

Szintén a versenyhelyzetnek köszönheti létét a Hetés IC, mely a 2013 decemberében lezajlott, az évtized eddigi legjelentősebb vasúti kínálatfejlesztési csomagjának részeként indult be. (Mintegy 3 millió vonatkilométerrel, az összteljesítmény 4%-ával bővült ekkor a MÁV-START teljesítménye). A vonat Zalaegerszegről iskolaidőben vasárnaponként 17:16-kor indul, és a bobai deltát használva, bő 3 órás menetidővel közlekedik Budapestre. A vonat célja az volt, hogy a 17 órakor Zalaegerszegről induló buszkonvoj forgalmát vasútra lehessen terelni. A Hetés IC azonban jellemzően mindössze 30-50 utassal indul Zalaegerszegről (míg az autóbuszok még napjainkban is 150-200 utassal), így a vasútra terelés „szoft”, csak kínálatfejlesztést tartalmazó eszközökkel nem tekinthető sikeresnek. Ehhez hozzájárult az is, hogy a vonat minősége elmarad az autóbuszokétól, mivel jellemzően csak 1 db. IC színvonalú (korszerű, légkondicionált) kocsit továbbít, míg az autóbuszok mindegyike magas színvonalú. (A vonalon közlekedő autóbuszok a belföldi közszolgáltatásban a csúcskategóriáját jelentik). A vonat számára további hátrányt jelent, hogy Zalaegerszegen a vasútállomás mintegy másfél kilométerre helyezkedik el az autóbuszállomástól (és a városközponttól), így az eljutási idő számításához vasúton még legalább 10-15 percet célszerű hozzáadni, és így már közel fél órával lassabb a vonat, mint az autóbusz.

8. Jövőkép

A Budapest-Zalaegerszeg vasúti kapcsolat fejlesztése az elmúlt évtizedek kudarcai ellenére is a MÁV-START stratégiájának középpontjában áll. A vasúttársaság már 2012-ben is tervezte, hogy a szombathelyi és zalaegerszegi gyorsvonatrészeket a teljes szakaszon külön-külön közlekedteti, így Budapest és a bobai delta között kétóránként helyett óránként közlekednének a vonatok. 2013-ban azonban végül csak a Budapest-Veszprém szakaszt érintő kínálatfejlesztés valósul meg, mely 2015-től FLIRT motorvonati kiszolgálással történik. A duplájára nőtt járatkínálat és a minőségfejlesztés, párosulva a bevezetéssel egyidőben jelentősen lecsökkenő menetidővel jelentősen megnövelte a Budapest és Veszprém között utazók számát közel 150%-kal növelte meg. Azonban az alacsony bázis miatt az ebből fakadó bevételnövekedés nem fedezi a többlet üzemeltetési költségeket, így hiába az impozáns százalékos növekedési mutatók, a vasúti közlekedés fedezeti szintjén a fejlesztés csak tovább rontott. (Ez nem véletlen. Az EU-n belül hazánkban a legalacsonyabb a vasúti közlekedésben az utasok által fizetett részarány, egy uniós jelentés alapján kevesebb mint 20%[32], saját számításaim szerint 17%. Ez azt jelenti, hogy ahhoz, hogy egy vasúti menetrendi fejlesztés gazdasági (vállalatfinanszírozási) szempontból eredményes legyen, az utasforgalomnak, illetve az utasoktól beszedett bevételeknek legalább 7-szer olyan mértékben kellene növekedni, mint a fejlesztéssel együtt járó költségeknek, ilyen fejlesztést pedig nehéz elképzelni.

Mivel az autóbuszos utasok egy része a vasútra terelődött, a Volán társaságok csökkentették a teljesítményüket. Ennek legutóbbi, és egyben legjelentősebb üteme 2019 július 1-jétől valósult meg, amikor 5 pár Budapest-Veszprém autóbuszjárat szűnt meg, és további hétvégi másodrészjáratok is leálltak. Ezzel összefüggésben, de ezt 2 héttel megelőzően megvalósult a tökéletes órás vasúti ütem Budapest és Veszprém között, mely Budapestről 11:30, Veszprémből 11:02 órai indulással egy új vonatpárt jelentett. Az autóbusz és vasúti költségszint közötti különbséget jól reprezentálja, hogy az irányonként 5 autóbuszjárat megszüntetése szinte pontosan akkora költségmegtakarítást jelentett, mint amekkora költségtöbbletet az új vonat közlekedése. Mozgatott ülőhelyre vetítve a fajlagos költségkülönbség már lényegesen kisebb, de még úgy is a vasút a drágább, holott vasúton sem többlet eszköz, sem többlet személyzetet nem igényelt a fejlesztés, és az egyik leghatékonyabban üzemeltethető jármű (FLIRT motorvonat) végzi az új vonatpárt is.

[32] A BIZOTTSÁG JELENTÉSE A TANÁCSNAK ÉS AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK - A vasúti piac fejlődésének nyomon követéséről szóló negyedik jelentés, 2014 április

2019 folyamán a MÁV-START leporolta a 2012-ben már előkészített Budapest-Zalaegerszeg menetrendi fejlesztési csomagját, és újra javasolta a szombathelyi és zalaegerszegi vonatok külön közlekedését, és az órás ütem bevezetését Budapest és a bobai delta között. 2012-höz képest ez annyival takarékosabb megoldás, hogy mivel Budapest és Veszprém között már megvalósult az órás ütem, a fejlesztés csak Veszprém és a bobai delta között jelentene jelentős kínálatbővülést. A vonatok Budapestről a jelenlegihez képest fél órával eltolva, 7 és 19 óra között kétóránként indulnának (tehát pontosan akkor, amikor jelenleg az autóbuszok a Népligetből), és egy-egy InterCity kocsit is továbbítanának. A 2012-es javaslattól annyiban eltér az új elképzelés, hogy a csomag része a Győr-Balatonszentgyörgy „tengely" megvalósítása is, Desiro motorvonatokra tervezett kétóránkénti gyors (kevés megállással közlekedő) vonatokkal. A szolgáltató számításai szerint a fejlesztés közel 1 milliárd forinttal növelné az üzemeltetési költségeket, azonban Zalaegerszegre jelentősen csökkenne a menettartam, nem csak Budapest felől, hanem Székesfehérvárról, Várpalotáról, Veszprémből és Ajkáról is. Az ilyen viszonylatú utazások száma azonban nem éri el a napi 100 főt (irányonként), tehát a napi 7 vonatra elosztva kb. 14 főt érintene kedvezően a menetidő-csökkenés (ez az érték megfelel a jelenlegi bobai „stokkozás" idején a vonatokon mérhető átutazó utasszámnak is). Előny lenne ugyanakkor, hogy Budapest és Székesfehérvár között kedvezőbben oszlanának el a gyorsvonatok (a kétórás ciklusban mérhető követési idők 5-55-60 helyett 25-60-35 lenne). Ugyanakkor hátrányos lenne, hogy Zalaegerszegről nézve a második legfontosabb viszonylatban, Győr felé az ütemes eljutási idő közel fél órával növekedne, és Celldömölk helyett az alacsony színvonalú jánosházi állomáson kellene átszállni (közel 40 perces várakozás mellett), vagy Szombathely felé kerülni, lényegesen magasabb tarifa megfizetésével (ez napi átlagban 36 utast érint, a két irányban). Az új menetrendi struktúra ütemesebb menetrendet jelentene Győr elővárosában, azonban számos kisforgalmú megállóhely kiszolgálása csökkenne, vagy megszűnne. A kockázatok és a többlet finanszírozási igény mérlegesét követően születik minisztériumi döntés a MÁV-START javaslat sorsáról.

Mindez szorosan összefügg a Zalaegerszeg és Budapest közötti autóbuszközlekedés sorsával is. Jelenleg 4 gyors, és 4 lassabb (Hévizet is érintő) járatpár közlekedik a két város között, valamint a G-Busline járata, mely valaha nonstop volt, azonban az elmúlt 5 évben egyre több megállóhelyen áll meg, kiszolgálva számos kisebb Zala és Somogy megyei települést is. A G-Busline járat fokozottabb integrációját a helyközi közlekedési rendszerbe az is jól szemlélteti, hogy a járatok Zalaegerszegen 2018 decembere óta a Volán autóbuszállomását használják, és

már évek óta szerepelnek az országos menetrendi keresőben is. A G-Busline járatpárjának sorsa a közszolgáltatási szerződés 2019. decemberi lejárta után különösen bizonytalan.

A vasúti és autóbusz kínálat összehangolására kézenfekvő megoldás lehetne, hogy a 7 pár vonat és a 8-9 pár autóbusz együttes kínálata óránkénti eljutási lehetőséget biztosítson Zalaegerszegre, komodális együttműködés keretében. Ehhez az autóbuszmenetrend olyan módosítása illeszkedne, melynek eredményeként a járatok indulási időpontjai feleznék a kétóránkénti vasúti ütemet. 2019 júliusától az első lépések megtörténtek ebbe az irányba, amikor Zalaegerszegről a 7:40 helyett 10:40-re változott egy indulási idő.

Budapestről Zalaegerszeg felé a jelenlegi autóbuszos indulási, de még inkább a zalaegerszegi érkezési időpontok módosítása kevésbé célszerű, mivel a budapesti járatok jelenleg tökéletes csatlakozást adnak Zalaegerszegen a 14, 16, 18, 20 és 22 órai „csoporthoz", mely a hivatásforgalmi célú, műszakváltásokhoz kapcsolódva kiinduló járatokat jelentik a megye kisebb települései felé. Amennyiben a vonatok ezen páros órák után 8 perccel érkeznek meg a vasútállomásra, az átszállás az autóbuszállomásról kiinduló járatokra kockázatos lesz, e probléma megoldása integrált megközelítést igényel, tarifális könnyítésekkel, csatlakozásmenedzsmenttel és -biztosítással.

A Budapest és Zalaegerszeg közötti vasúti közlekedés fejlesztésére kézenfekvő megoldás lenne a napi 3 pár személyvonatként közlekedő stokk meggyorsítása (ez 17 perc menettartam csökkenést jelentene), illetve az is, ha egy-egy többlet InterCity vonat közlekedne a vonalon. Egy ilyen IC vonat ki tud váltani egy-egy Budapest-Veszprém gyorsvonatot és egy Boba-Zalaegerszeg stokkot is, így közlekedése csak Veszprém és Boba között jelentene többletköltséget. A jelenlegi menetrendi struktúrába egy vagy két ilyen IC vonat még beleférne, csak akkor szükséges a MÁV-START által tervezett félórával eltolt struktúrára való átállás, ha 4, vagy annál több IC vonat közlekedne Zalaegerszegre. A jelenlegi Göcsej IC-n túli első többlet IC vonat célszerűen a Citadella meggyorsításával jöhetne létre, (9:30-as budapesti indulással, és 16:29-es visszaérkezéssel), mely ha a bobai mellett a zalaegerszegi deltát is használná, akkor Budapest és Szlovénia között közel 1 óra menetidő megtakarítást érhetne el. Ebben az esetben Zalaegerszegen csak az olai megállóhelyen állna meg, ahova ráhordó vonat vagy autóbusz közlekedtetése indokolt.



							A: Jelenleg							
6:30	8:30	10:30	12:30	14:30	16:30	17:30	BP Déli	8:29	11:29	13:29	15:29	17:29	19:29	21:29
10:12	11:55	14:12	15:55	18:12	19:55	20:32	Zalaegerszeg	5:27	8:04	9:45	12:04	13:45	16:04	17:45
3:42	3:25	3:42	3:25	3:42	3:25	3:02	3:29	3:02	3:25	3:44	3:25	3:44	3:25	3:44
							B: jelenlegi, gyorsítva							
6:30	8:30	10:30	12:30	14:30	16:30	17:30	BP Déli	8:29	11:29	13:29	15:29	17:29	19:29	21:29
9:55	11:55	13:55	15:55	17:55	19:55	20:32	Zalaegerszeg	5:27	8:04	10:04	12:04	14:04	16:04	18:04
3:25	3:25	3:25	3:25	3:25	3:25	3:02	3:21	3:02	3:25	3:25	3:25	3:25	3:25	3:25
							C: 2 IC-vel							
6:30	9:30	10:30	12:30	14:30	16:30	17:30	BP Déli	8:29	11:29	13:29	15:29	16:29	19:29	21:29
9:55	12:28	13:55	15:55	17:55	19:55	20:32	Zalaegerszeg	5:27	8:04	10:04	12:04	13:27	16:04	18:04
3:25	2:58	3:25	3:25	3:25	3:25	3:02	3:18	3:02	3:25	3:25	3:25	3:02	3:25	3:25
							G: 7 IC-vel struktúraeltolással							
7:00	9:00	11:00	13:00	15:00	17:00	19:00	BP Déli	8:59	10:59	12:59	14:59	16:59	18:59	20:59
10:08	12:08	14:08	16:08	18:08	20:08	22:08	Zalaegerszeg	5:49	7:49	9:49	11:49	13:49	15:49	17:49
3:08	3:08	3:08	3:08	3:08	3:08	3:08	3:09	3:10	3:10	3:10	3:10	3:10	3:10	3:10

10. ábra: Fejlesztési lehetőségek a Budapest-Zalaegerszeg vasúti közlekedésben. Legfelül a jelenlegi menetrend (mint A verzió), alatta B verzióként a (bekeretezett időadatokkal jelölt) személyvonati stokkok meggyorsítása, alatta C verzióként a bobai és zalaegerszegi deltavágányt is használó Citadella nemzetközi gyorsvonattal számoló verzió, alatta (G verzióként) a struktúra eltolásával járó tökéletes kétórás ütem. Zöld számok az egyes vonatok menettartamait, középen a fekete számok az egész napi átlagos menettartamot jelölik. Kék hátterűek az IC vonatok.

9. Következtetések, összefoglalás

A személyszállítás egy általános érdekű közszolgáltatás, mely jellemzően nem végezhető nyereségesen, tehát üzleti alapon, ezért az EU-ban bevált eljárás szerint (melyet az 2007/1370 EK rendelet szabályoz) különböző illetékes hatóságok rendelik meg és finanszírozzák a közszolgáltatást. Kivételt képeznek ez alól azok a személyszállítási szolgáltatások, melyek üzleti alapon is működőképesek és liberalizáltak. Hazánkban a helyközi menetrend szerinti személyszállítás (mely utasszámát tekintve egyharmad részben vasúton, kétharmad részben autóbusz zajlik) teljes vertikuma közfinanszírozott közszolgáltatás, melynek összehangolása (azaz hatékonyság-javítása) több kormányzaton átívelő, sokat hangoztatott feladat. Ennek gyakran ismételt eszköze az „indokolatlan párhuzamosságok felszámolása”, melyet mindkét alágazat úgy értelmez, hogy az számára előnyös. A párhuzamosságok megszüntetése az alágazatok közötti, utasokért folyó verseny megszűnéséhez vezetne, mely monopolhelyzeteket teremtene, és ezek az alapvető közgazdaságtani tételek szerint a fogyasztók számára hátrányosak.

A Budapest-Zalaegerszeg viszonylat nagyon speciális, ahol szinte minden megtörtént, ami ezen a piacon előfordulhat. Először is nem csak a Volán és a MÁV versenyez egymással, hanem egy magánszolgáltató is a piacon van. Másodszor jelentős infrastruktúra fejlesztések

történtek, mind vasúton, mind közúton, és ez jelentősen átrendezte az erőviszonyokat, és a szolgáltatási minőséget. Harmadrészt az erős verseny a viszonylag kicsi piacon rákényszerítette a szolgáltatókat olyan innovatív megoldásokra, mint a pool szerződés, az árverseny, a komodális együttműködés, a menetrendi fejlesztések, a háromtengelyes autóbuszok alkalmazása, az alvállalkozó bevonása, a járműpark saját erős fejlesztése, közös marketing tevékenység, és még a gumikerekű vonatot is megalkották. A viszonylat rövid története jól reprezentálja a verseny szükségességét és előnyeit, jótékony hatását a szolgáltatási minőségre, így az utasok jólétére is.

Felhasznált irodalom

A Bizottság jelentése a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek - A vasúti piac fejlődésének nyomon követéséről szóló negyedik jelentés, 2014 április

Édes Balázs: A személyszállítási szolgáltatási színvonal változása a magyar vasúti közlekedésben a századfordulótól napjainkig. Közlekedéstudományi Szemle, 6/2006. 235-240.o.

Frisnyák Zsuzsa: A magyarországi közlekedés krónikája, 1750-2000. História, Budapest, 2001.

Hivatalos Autóbusz Menetrend, 1-es kötet. Volán Egyesülés, Budapest, 1991-2007

Hivatalos Autóbusz Menetrend, 16-os kötet. Zala Volán Zrt., Zalaegerszeg, 2008-2015

Hivatalos Autóbusz Menetrend, 16-os kötet. ÉNYKK Zrt., Szombathely, 2016-2018

Hivatalos Vasúti Menetrend, Magyar Államvasutak, Budapest, 1988-2007

Közforgalmú menetrend, Magyar Államvasutak, Budapest, 2008-2016