



Zala Megyei Önkormányzat

ELŐTERJESZTÉS

a Zala Megyei Közgyűlés 2011. november 25-i ülésére

Tárgy: Tájékoztató Zala megye tömegközlekedésének helyzetéről és a jövőbeni racionalizálási tervekről.

Az előterjesztést készítette: Zalatnai László, a Zala Volán Zrt vezérigazgatója
Kővári Zsolt, a MÁV-Start Zrt vezérigazgatója
Csilléry Béla, a MÁV Zrt TK vezetője

Megtárgyalta: Térségfejlesztési Bizottság

Előterjesztő:

Zalatnai László s.k.
vezérigazgató

Kővári Zsolt s.k.
vezérigazgató

Csilléry Béla s.k.
TK vezető

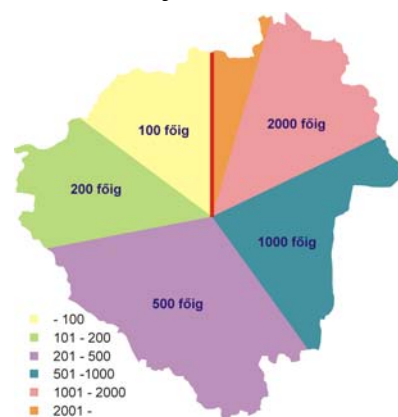
1. Zala megye közlekedési adottságai

Zala megye dombokkal, völgyekkel rendkívül tagolt, aprófalvas vidék, ahol a területi tagoltság következtében az úthálózat sűrűsége (km/km²) igen magas, ami ugyan növeli az eljutási lehetőségeket, de egyúttal bonyolítja a hálózatot.

A megye az ország területének 4,1 %-án fekszik és itt él a népesség 2,9 %-a, ugyanakkor az ország településeinek 8,3 %-a található ma a megyében. Számokban kifejezve:

| lakosság | települések száma |
|---------------------|-------------------|
| 100 fő alatt | 40 község |
| 101-200 fő között | 39 község |
| 201-500 fő között | 79 község |
| 501-1000 fő között | 55 község |
| 1001-2000 fő között | 30 község |
| 2001 fő felett | 5 község |

(forrás: Központi Statisztikai Hivatal)

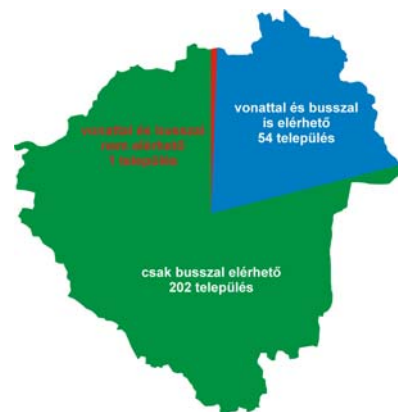


Jól látható, hogy a 248 település több, mint 63 %-a (158 község) **500 fő alatti lakosú**, ezek közül is kiemelkedik a 201-500 fő közötti lakosszámu települések darabszáma (32%).

Az urbanizációs folyamat, a demográfiai helyzet és a gazdasági szerkezetátalakítás következményeként a kistelepülések lakosságszáma folyamatosan csökken és ezzel együtt öregszik is. Nem csökken viszont a differenciált helyváltoztatás iránti igény, különösen abból fakadóan, hogy a közösségi közlekedésnek számos, **helyben nem biztosított infrastruktúra elérhetősége** szempontjából meghatározó szerepe van. E szolgáltatás segít így elérni a közigazgatási, egészségügyi ellátásokat, és biztosítja a kulturális, az oktatási, illetve a bevásárlással kapcsolatos igények kielégítését is.

Fentiek figyelembevételével a társaság csaknem minden településen biztosítja a szolgáltatási kínálatot, az országos értékekkel összehasonlítva:

| Települések kiszolgálása | Országos értékek | Zala megye |
|---------------------------|------------------|------------|
| csak autóbusszal | 2 033 | 202 |
| autóbusszal és vonattal | 1 092 | 54 |
| csak vonattal | 8 | 0 |
| kiszolgáltatlan település | 2 | 1 |



A kiszolgáltatlan település Iborfia, ahol a 4 km-es bekötő út 3,5 max. tengelyterhelést lehetővé tévő korlátozó táblával ellátott. A megye vasúttal is, illetve kizárólag autóbusszal ellátott településeit az 1. sz. melléklet ábrázolja.

Az **úthálózat** (42,9 km/100 km²) sűrűbb az országos átlagnál (34,0 km/100 km²), miközben a megyei vasútsűrűség (6,4 km/100 km²) alacsonyabb az országos értéknél (8,5 km/100 km²). Ennek kialakulásában a települési és domborzati viszonyok, valamint a helyi ipar egyaránt szerepet játszottak. A közutak struktúrája azonban **nem kedvező**, hiszen az M7 autópálya Zala megyei szakasza mindössze 46,8 km, az M70 autótút pedig 21,4 km. Az első rendű

főutak hossza még a félszáz kilométert sem éri el (45,9 km), és a másodrendűekkel együtt is alig haladja meg a 300 kilométert (319,0 km). A kistelepülések és a külvilág között kapcsolatot teremtő összekötő és bekötő utak hossza viszont ennél közel ezer kilométerrel több (1.296,4 km). Az utak jelentős része keskeny és a domborzati viszonyok miatt kanyargós vonalvezetésű, a burkolatok nagyobb része korszerűtlen.

Zala megyében az autóbusz-vonalhálózat az 1623,5 km-es országos úthálózati hossz egészét lefedi, sőt jelentős forgalom bonyolódik önkormányzati kezelésben lévő utakon is (2. sz. melléklet).

A megye úthálózata **jelentősen elöregedett**, sok esetben a közlekedésbiztonságot veszélyeztető állapotú. A helyzet javítása érdekében társaságunk folyamatos kapcsolatot tart a közutakat kezelő önkormányzatokkal, illetve a Magyar Közút illetékes szakembereivel, akik jelzéseink nyomán a legrosszabb állapotú utak karbantartásánál prioritásként kezelik a közforgalmú közlekedéssel érintett utak megfelelő felújítását. Elégséges anyagi forrás hiányában azonban nem tudják vállalni valamennyi ilyen jellegű út folyamatos állagmegóvását, mely számunkra elsősorban a **rossz útállapotok**, a belógó faágak miatti javítási költség növekedését eredményezik, de olykor az érintett közútszakasz elkerülése miatt a többletfutással arányos közvetlen költségek (üzemanyag, bér, stb.) emelkedését is. Jelentős változásként kell megemlíteni ugyanakkor a már befejezett, illetve a jelenleg is folyó munkálatokat, melyek során jelentős fejlesztések történtek a 83., 86., 74., 75., és 76. sz. főutakon.

Társaságunknak 2010. évben a Zalaigrice és Szentpéterúr közötti közlekedést, míg ez évben Szentpéterúr, Vörrü településrész megközelítését kellett a képen is jól érzékelhető A rossz közútállapot miatt megszüntetnie.



A megye speciális település-szerkezetéből adódóan **nagyon magas** (92 db) az un. **zsáktelepülések száma** (olyan települések, melyek csak egyirányú közúti kapcsolattal rendelkeznek). Az ilyen településekbe beközlekedő autóbuszok teljesítménye optimális esetben is csak egyik irányban kerül finanszírozásra, hiszen a betérésen kényszerből átutazók e teljesítményt nem fizetik meg a menetjegy árában. A kedvezőtlen gazdálkodási körülmények miatt a jelenlegi szolgáltatási szinten, illetve annak jellegén **változtatni szükséges**, akár a járatok számának csökkentésével, akár az ilyen betérések igényvezérelt kiszolgálásával.

A községi autóbusz-megállóhelyek átlagos száma rendkívül magas (3 db/település), melyből – aprófalvakról lévén szó – következik, hogy az egy községen belüli megállóhely-távolságok is igen kedvezőek – szemben a vasútállomások elérhetőségével, melyek olykor a település-

1992. december 31-én az állami vállalat részvénytársasággá alakult. Az átalakulás után a cég alapvető célja a térség közötti közösségi közlekedési igényeinek mind magasabb színvonalon történő kielégítése lett. Az átalakulás után a túl nagy műszaki tevékenység egy részének társaságba vitelével a cég tevékenységi struktúrája és üzemenagysága újból összhangba került.

A tulajdonosi szerkezetet az alábbi táblázat szemlélteti.

| Tulajdonos | Névérték | Részarány |
|---------------|-----------|-----------|
| MNV Zrt. | 2.201.668 | 96,6 |
| Munkavállalók | 77.406 | 3,4 |
| Összesen | 2.279.074 | 100,0 |

A társaság **üzleti filozófiáját** az Arculati Kézikönyv foglalja össze. E szerint: „A Zala Volán Zrt. mint közszolgáltató gazdálkodó szervezet, az országos közösségi közlekedési rendszer szerves része, a Zala megyei közötti közösségi közlekedésnek pedig kizárólagos felelőse. Fő tevékenységében a hosszú időtávú, teljes körű és színvonalas ellátás biztosítására, az ún. kapcsolódó tevékenységekben a kvalitatív piaci fejlesztésre törekszik. Ars poeticájában a minden tekintetben stabil és megbízható szolgáltató képét kívánja tudatosítani, akire egyúttal az aktív piaci dinamizmus is jellemző. Üzleti filozófiája tehát az alábbi hármas egységgel jellemezhető: stabilitás, megbízhatóság, aktivitás.”

A szolgáltatás minőségének folyamatos tökéletesítése érdekében a Zala Volán **minőségirányítási rendszert** működtet, melyet a személyszállítási tevékenységre 2002-ben tanúsított. A rendszer részeként folyamatosan figyelemmel kísérjük a minőség elemeit, illetve kiemelt figyelmet fordítunk a vevői (utas) megelégedettségre. A rendszer évente ismétlődő külső auditja során évről-évre ellenőrzésre kerül az utaspanaszok, illetve az ellenőri jelentések kivizsgálása, kezelése, melynek kapcsán javítási potenciál ezidáig nem került megfogalmazásra.

A társaság a **járműpark** jó színvonalának megőrzése, az átlagos életkor csökkentése érdekében minden évben igyekszik megtenni a szükséges intézkedéseket, anyagi eszközök hiányában azonban mindez csak arra elegendő, hogy a közszolgáltatási szerződésben érintett autóbusz állomány átlagos életkor emelkedése csupán enyhe mértékben jelentkezzen.

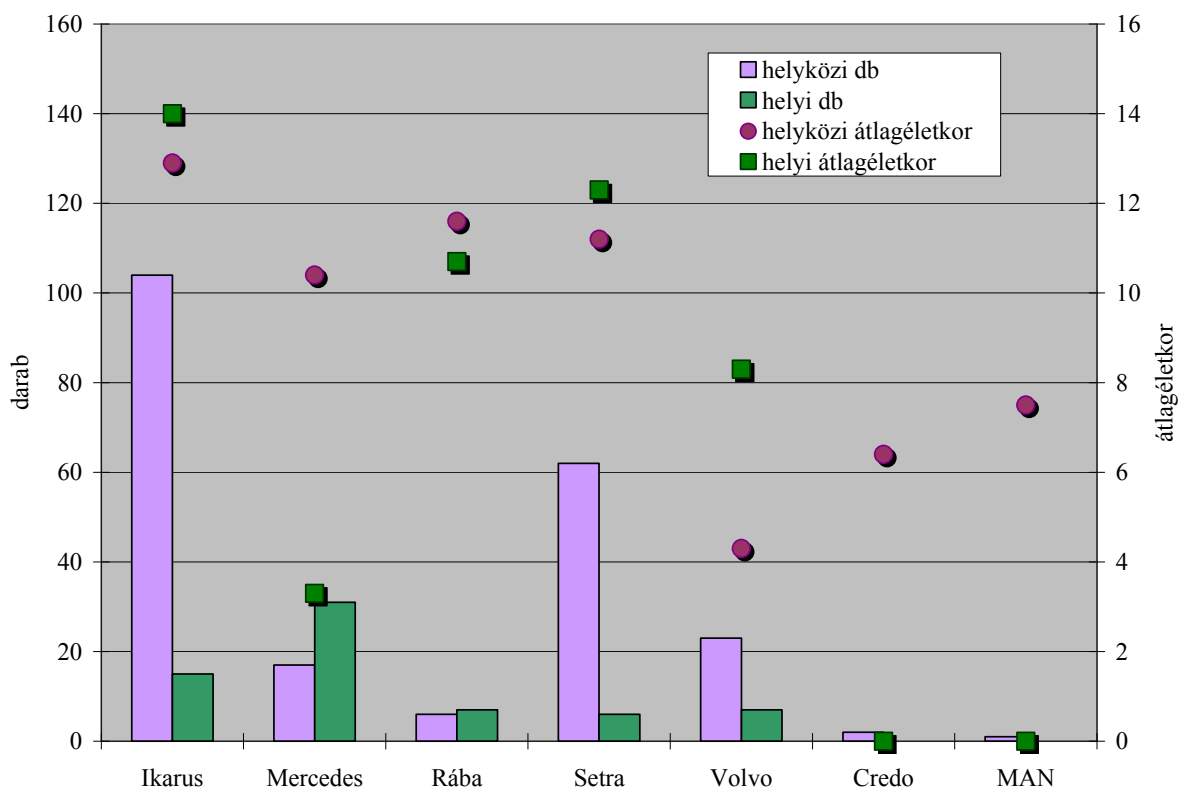
Az autóbusz beszerzések fő szempontja az **utazási komfort** javítása és a csúcsidei **zsúfoltság csökkentése**. Ennek megfelelően – a közbeszerzési eljárás adta kereteken belül – korszerű motorokkal felszerelt, kényelmes utasterű (nagyobb üléstávolság, jó szellőzés, kárpitozott ülések) járműveket igyekszünk választani. A zsúfoltság csökkentése érdekében a beszerzett járművek közül az ún. háromtengelyes, hosszított autóbuszokat preferáljuk.

Típusösszetételét tekintve a 215 darabos helyközi járműpark közel fele IKARUS típusú (104 db), SETRA 62 db, MERCEDES 17 db, VOLVO 23 db, egyéb típusú (MAN, RÁBA, CREDO) 9 db van. A 215 db autóbuszból 11 db csuklós, 18 db hosszú (15 m-es), 33 db hosszított (13,5 m-es) és 153 db hagyományos szóló kivitelű. Környezetvédelmi kategóriájukat tekintve 1 db EURO-V., 10 db EURO-IV., 54 db EURO-III., 103 db EURO-II., 47 db pedig EURO-I. kategóriába tartozik. A járművek 18.275 fő statikus kapacitást képviselnek. Az autóbuszok átlagéletkora 2011. január 1-jén 11,1 év volt (Volán szakmai átlag: 11,2 év). Idei járműbeszerzésünk egyik legszebb darabja egy EURO-IV. motorral szerelt 3,5 éves Mercedes Turismo RHD-L típusú háromtengelyes autóbusz, mely a Nagykanizsa-Budapest vonalon lát el feladatot.



A helyi járműpark közel fele MERCEDES típusú (31 db), IKARUS 15 db, RÁBA és VOLVO 7-7 db, SETRA 6 db van. A 66 db autóbuszból fele-fele csuklós, illetve szóló jármű. Környezetvédelmi kategóriájukat tekintve 4 db EURO-V., 18 db EURO-IV., 16 db EURO-III., 21 db EURO-II., 7 db pedig EURO-I. kategóriába tartozik. A járművek 8.123 fő statikus kapacitást képviselnek. Az autóbuszok átlagéletkora 2011. január 1-jén 7,8 év volt (Volán szakmai átlag: 12,0 év, BKV Zrt. 17,2 év).

Típusonként ábrázolva a darabszámot és az átlagéletkort:



3. A Zala Volán Zrt. által ellátott közlekedési szolgáltatás

A megyében közlekedő, a településeket a kistérségi központokkal, illetve a nagyvárosokkal összekötő **elővárosi, helyközi** járatain felül a társaság a regionális és országos közlekedési kapcsolatok biztosítása érdekében **távolsági járatokat** is közlekedtet, melyek egyrészt szorosan kapcsolódnak a megye közösségi közlekedési ellátásához, másrészt piaci versenyhelyzetben bekapcsolódik más megyében jelentkező utazási igények kielégítésébe, ahol a gyorsabb és kényelmesebb szolgáltatással versenyképesebb tud lenni a helyben működőnél. Piaci pozíciókat középtávon (6-8 év) e pici szegmensben meg kívánjuk tartani, illetve erősíteni kívánjuk az egyéb közlekedési alágazatokkal szemben.

A helyközi és távolsági közlekedésen túl a Zala Volán Zrt. a **helyi közösségi közlekedést** is ellátja Zalaegerszegen, Nagykanizsán, Keszthelyen és Lentiben. A helyi és helyközi szolgáltatás kapcsolódása tekintetében, különösen a két kisebb városban (Keszthely, Lenti), de a nagyobb városokban is jellemző, hogy a helyközi járatok is végeznek helyi viszonylatú személyszállítást. Ez a kooperáció mind hatékonyságnövelés, mind kínálatbővítés szempontjából előnyös. Ezek az ún. kombinált bérlettel igénybe vehető autóbuszjáratok olyan időszakokban kerülnek meghirdetésre, amikor az adott viszonylatban helyi autóbuszjárat nem közlekedik, nyilvántartásuk, elszámolásuk a közlekedési szaktárca által meghatározott rendben történik.

A 2010/2011. menetrendi évben kialakult kínálatot az alábbi táblázat jellemzi:

| Naponta kibocsátott teljesítmény (2011. október) | | iskolai előadási napokon | tanszünetben munkanapokon | szabadnapokon | munkaszüneti napokon |
|---|---------------|-----------------------------|------------------------------|---------------|-------------------------|
| Helyközi | járatok száma | 1 719 | 1 506 | 660 | 499 |
| | hasznos km | 41 162 | 37 668 | 17 596 | 13 827 |
| Távolsági | járatok száma | 82 | 81 | 75 | 91 |
| | hasznos km | 13 909 | 13 889 | 12 993 | 16 333 |
| Zalaegerszeg helyi | járatok száma | 704 | 695 | 420 | 331 |
| | hasznos km | 4 929 | 4 882 | 3 033 | 2 435 |
| Nagykanizsa helyi | járatok száma | 558 | 537 | 355 | 325 |
| | hasznos km | 3 400 | 3 275 | 2 058 | 1 942 |
| Keszthely helyi | járatok száma | 26 | 25 | 13 | 16 |
| | hasznos km | 144 | 145 | 61 | 81 |
| Lenti helyi | járatok száma | 43 | 30 | 20 | 14 |
| | hasznos km | 226 | 169 | 126 | 82 |

A kínálati oldalt jelentő menetrend kialakítása során messzemenőig figyelembe vesszük az **utazóközönség**, illetve az őket képviselő **önkormányzatok releváns**, a közösségi közlekedés kritériumainak megfelelő **igényeit**. Prioritásaink között a hivatásforgalmi (munkába-, iskolába járás) eljutási lehetőségek biztosítása mellett megjelenik többek között a vasúti átszállások biztosítása, a turisztikai vagy a szabadidős célú közlekedés feltételeinek megteremtése is. Célunk az eljutási lehetőség mind szélesebb körű biztosítása, melynek szintjén a jövőben sem kívánunk változtatni. A beérkezett igényeket minden esetben kivizsgáljuk, azok

megalapozottságát gyakran utasszámlálással igazoljuk. A menetrendek szükségszerű módosítását helyközi forgalomban a – kistérségi menetrendi egyeztetéseket is megszervező, illetve lebonyolító – Északnyugat-magyarországi Közlekedésszervezési Iroda (ÉKI), helyi forgalomban az érintett önkormányzat munkatársaival egyeztetett módon hajtjuk végre.

A helyközi **menetrendek módosításának folyamatát** a közlekedési minisztérium határozta meg, mely eljárási rend 2008-ban új folyamatokat és új szereplőket vont be a folyamatba, melynek lényege:

- a szolgáltató tervezetet készít a menetrendi módosításokra, meghatározott esetek kivételével a módosítási tervezetet legalább két héten át, az ÉKI-vel előzetesen egyeztetett időpontban tartott utasszámlálás adataival kell alátámasztani (min. 14 nap),
- a módosítás tervezetét meg kell küldeni a területi ÉKI-nek, melyről az előzetes véleményt alkot (max. 15 nap), ezzel egy időben a módosítás tervezetét egyeztetni kell az önkormányzatokkal, társszolgáltatókkal,
- az egyeztetések lezárását követően a végleges javaslatot és az egyeztetések dokumentumait ismételten meg kell küldeni az ÉKI-nek, valamint döntésre előterjeszteni a Minisztériumnak,
- az RKI végleges véleményt alkot a javaslatról, ajánlást készít a döntésre és azokat megküldi az ellátásért felelősnek,
- az ellátásért felelős dönt a javaslat egészben vagy részben történő elfogadásáról vagy elutasításáról és döntését megküldi a szolgáltatónak és az ÉKI-nek (max. 10 nap),
- a megfelelő utastájékoztatás érdekében a döntésnek megfelelően elkészített menetrendi tájékoztatót legkésőbb a módosítás életbelépését megelőző 15 nappal publikálni kell (min. 15 nap).

Egy-egy módosítás legrövidebb átfutási ideje **1 – 1 ½ hónap**, szűkítő jellegű változásoknál akár 2 – 3 hónap is lehet. A javaslathoz kapcsolódik egy részletes elektronikus nyilvántartási rendszer, amely egyben lehetőséget teremt a folyamat minden fázisában történt események rögzítésére és az információk teljes körű és gyors továbbítására.

A minisztérium állásfoglalása értelmében **egy évben négy** átfogó menetrend-módosításra van lehetőség, decemberben, márciusban (korrekció), a tanszünet és az iskolai tanév kezdetéhez igazodóan júniusban és szeptemberben. Az időközben beérkező módosítási javaslatokat e négy módosítási időszakba kell beilleszteni, a fent említett átfutási idő figyelembe vételével (emiat fordulhat elő, hogy egy májusban keletkezett igény csak szeptembertől teljesíthető).

A menetrend-módosítások információ-tömegének kezelhetősége érdekében törekszünk a helyi menetrendek változásait is a fenti időpontokhoz kötni, ezek azonban az önkormányzatokkal folytatott egyeztetések során alakulnak ki, gyakran eltérő bevezetési dátumokat eredményezve.

Bár a menetrend megalkotása és a kibocsátott teljesítmény megrendelése régóta a közlekedési szaktárca kompetenciája, új elem a menetrend módosítások terén, hogy azokat gyakran az **ellátásért felelős kezdeményezésére** kell végrehajtani, mely kitérhet egyes járatok útvonalára, indulási és érkezési időpontjaira, megállóhelyeire egyaránt, így e téren az ÉKI, illetve a szaktárca nem csak mint a változtatási kérelmet engedélyező, hanem mint azt kezdeményező fél jelenik meg a kínálat megtervezése során.

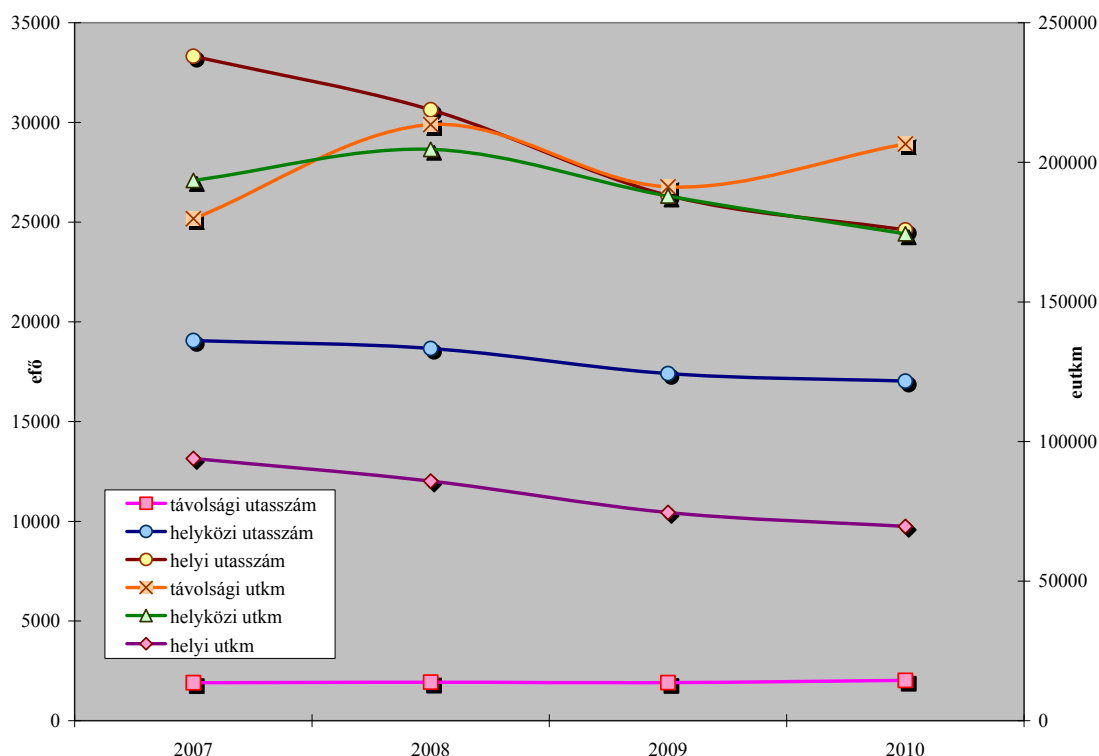
E kínálat speciális szegmensét jelentik az **iskolabusz szolgáltatást** nyújtó járművek, melyek ma már 15 települési iskola elérését biztosítják közel 1000 gyermek és kísérőik számára.

A menetrendszerűség biztosítása érdekében munkatársainkon keresztül folyamatosan figyeljük az esetleges járat késéseket, -kimaradásokat, ezek tényét az autóbuszállomások forgalmi naplóiban is rögzítjük. Hasonlóan az előbbiekhöz kezeljük a járatok zsúfoltságának figyelését is, ennek csökkentése érdekében szerezzük be egyre nagyobb számban a hagyományostól eltérő – 13,5 – 15,0 méter hosszú – szoló és csuklós autóbuszokat, illetve csoportosítjuk át azokat a fordában foglalt feladatok között.

A **zsúfoltság csökkentése** érdekében – elsősorban a pénteken, vasárnap és hétfőn közlekedő diák-járatok esetében – rendszeresen közlekedtetünk rásegítő autóbuszjáratokat Budapestre, Pécsre, Szombathelyre, Veszprémbe, távolsági forgalomban ez a szám a hetek utolsó iskolai előadási napján eléri a 25-30 járművet is. Az így közlekedő rásegítő járatok jelentős hatást gyakorolnak az ezen járatokon kialakuló zsúfoltság enyhítésére, figyelembe véve, hogy az itt közlekedő autóbuszok jellemzően a hagyományosnál hosszabb, így nagyobb befogadóképességgel rendelkező járművek közül kerülnek ki.

E nagy befogadó képességű járművek közlekedtetése jó hatással van a kibocsátott, a futott km és az autóbusz befogadóképességének szorzatából képzett dinamikus férőhely-kapacitásra, az un. férőhelykilométer mutatóra is, mely évről-évre növekvő tendenciát mutat, 2010. évben értéke helyközi közlekedésben 1.478.452 efhkm, helyi közlekedésben 374.285 efhkm volt.

A keresleti oldal elemzése során sajnos el kell mondani ugyanakkor, hogy helyi és helyközi utasszámunk, illetve az igénybevevők utazási teljesítménye, az un. utaskilométer mutató **évről-évre csökkenő tendenciát mutat**, melyet csak távolsági járataink utasforgalma tud némileg kompenzálni.



Helyközi közlekedésben meg kell említeni a **falu- és iskolagondnoki** járműveket is, melyek jelentős része nem autóbuszként, vagy ún. saját számlás személyszállításra levizsgáztatva gyakran a közforgalmú személyszállítást végző menetrend szerinti járatokkal **párhuzamosan**,

azonos időpontban és viszonylatban végeznek utasszállítást. Az ily módon kihasználatlaná vált járművek forgalomból való kivonása ugyanakkor az azt továbbra is igénybe vevők kiszolgálása miatt nem lehetséges, jelentős **hatékonyságromlást és veszteséget** teremtve-termelve a szolgáltató számára.

Összességében elmondható, hogy társaságunk 2010. évi korrigált **működési eredménye** a helyközi (távolsági) közlekedésben -973.997 eFt, míg a helyi közlekedésben -171.839 eFt volt. A helyközi (távolsági) közlekedés üzleti eredménye ennek ellenére – köszönhetően az állam által biztosított költségtérítési mechanizmusnak – pozitív, 30.275 eFt volt.

Az utasszám, utkm és fhkm adatok elemzését önmagán túl, a jobb helyzet-értékelés céljából célszerű **regionális szinten** is összehasonlítani.

Helyközi közlekedés:

| Teljesítmény és népességi adatok (2010.) | utasszám 1000 | utkm 1000 | fhkm 1000 | lakosszám |
|--|------------------|--------------|--------------|------------|
| Magyarország | 427 232 | 8 245 491 | 29 518 542 | 10 014 324 |
| Kisalföld Volán Zrt. | 26 072 | 530 880 | 1 514 751 | 448 435 |
| Vasi Volán Zrt. | 13 302 | 214 787 | 894 640 | 259 364 |
| Zala Volán Zrt. | 19 050 | 380 958 | 1 478 452 | 288 591 |

| Számított fajlagos mutatók (2010.) | utasszám/ lakosszám | utkm/ lakosszám | fhkm/ lakosszám | átlagos utazási távolság (km) | férőhely- kihasználtság (%) |
|------------------------------------|------------------------|--------------------|--------------------|-------------------------------------|-----------------------------------|
| Magyarország | 42,7 | 823,4 | 2 947,6 | 19,3 | 27,9 |
| Kisalföld Volán Zrt. | 58,1 | 1 183,8 | 3 377,8 | 20,3 | 35,0 |
| Vasi Volán Zrt. | 51,3 | 828,1 | 3 449,3 | 16,1 | 24,0 |
| Zala Volán Zrt. | 66,0 | 1 320,0 | 5 123,0 | 20,0 | 25,8 |

Helyi közlekedés:

| Teljesítmény és népességi adatok (2010.) | utasszám 1000 | utkm 1000 | fhkm 1000 | lakosszám |
|--|------------------|--------------|--------------|-----------|
| Magyarország | 602 827 | 2 292 606 | 9 425 969 | n.a. |
| Kisalföld Volán Zrt. | 48 901 | 168 765 | 714 869 | 222 768 |
| Vasi Volán Zrt. | 9 738 | 43 593 | 222 095 | 121 698 |
| Zala Volán Zrt. | 24 611 | 69 583 | 354 084 | 141 002 |

| Számított fajlagos mutatók (2010.) | utasszám/ lakosszám | utkm/ lakosszám | fhkm/ lakosszám | átlagos utazási távolság (km) | férőhely- kihasználtság (%) |
|------------------------------------|------------------------|--------------------|--------------------|-------------------------------------|-----------------------------------|
| Magyarország | n.a. | n.a. | n.a. | 3,8 | 24,3 |
| Kisalföld Volán Zrt. | 219,5 | 757,6 | 3 209,0 | 3,4 | 24,0 |
| Vasi Volán Zrt. | 80,0 | 358,2 | 1 825,0 | 4,3 | 20,2 |
| Zala Volán Zrt. | 174,5 | 493,5 | 2 511,2 | 2,8 | 20,5 |

Fentiek alapján megállapítható, hogy Zala megye helyközi autóbusz-közlekedési adottságai **régiós összehasonlításban a legjobbak**, itt jut a legtöbb kibocsátott férőhely egy lakosra (5.123), itt utaznak a lakosok fajlagosan a legtöbbet (66 utazás, 1.320 km), s az átlagos utazási távolság értéke is megfelelő (20,0). Meg kell említeni ugyanakkor, hogy mindez – éppen az aránytalanul magas fhkm/lakosság adat miatt – csak mintegy 25,8%-os férőhelykihasználást eredményez.

A helyi közlekedés mutatóink átlagosnak mondhatóak, de a fejlett észak-nyugati adatokkal összehasonlításban még **nagy elmaradást mutatnak**.

A szolgáltatás megismerésében fontos szerepe van az utasok tájékoztatásának. Társaságunk az évek óta kialakult gyakorlat szerint, számos fórumot felhasználva tájékoztatja utasait a menetrendről, annak megváltozásáról, illetve az utazási feltételekről. Az **utastájékoztatást** segítő kiadványok, elérhetőségek:

- Nyomtatványok:

- Hivatalos Autóbusz Menetrend, mely tartalmazza a menetrendi naptárat, a helyközi autóbuszjáratokon érvényes utazási feltételeket és díjszabást, illetve a Zala megyét érintő helyközi (távolsági) járatok menetrendjét.
- Zala Megyei Autóbusz Menetrend, mely tartalmazza
 - a menet- és bérletjegy árusító helyek elérhetőségeit, helyét;
 - a helyi és helyközi járatok érvényes általános utazási feltételeket, az utazási kedvezmények igénybevételének feltételeit;
 - városonként a részletes utazási feltételeket és a díjszabást;
 - városonként a közlekedő helyi járatok menetrendjét, valamint a helyközi (távolsági) járatok indulási és visszaindulási → érkezési idejét a jelentősebb végállomásokra (-ról).
- állomási indulási jegyzék, melyek valamennyi induló kocsálláson és megállóhelyen elhelyezésre kerültek. Ezek tartalmazzák a közlekedő járatok célállomás szerinti felsorolását, illetve az egyes közlekedési jelek magyarázatát és a területileg illetékes utastájékoztató hely elérhetőségeit. 2010. évben Zalaegerszeg, Nagykanizsa és Keszthely néhány megállóhelyén új típusú, esztétikus, korszerű display-k kerültek kihelyezésre, melyek fentiekben felül pl. az utazási feltételek megjelenítésére is alkalmasak.
- összevont indulási-érkezési jegyzékek az autóbuszállomásokon, melyek tartalmazzák valamennyi az adott helységről induló, illetve oda érkező autóbusz időadatát és kocsállás számát. Zalaegerszegen az induló járművek adatai – a pontos idő figyelembe vételével – elektronikusan is kijelzésre kerülnek.

- Elektronikus adatok

- menetrendi kereső az interneten, melyek a helyközi autóbuszjáratok viszonylat szerinti kigyűjtését (www.menetrendek.hu) teszi lehetővé;
- társaságunk honlapján (www.zalavolan.hu) elérhető – a helyi menetrendkönyv szerinti rendezettségben – a közlekedtetett helyi járatok menetrendje, az útvonal-hálózat ábrája a fontosabb megállókkal, illetve az utazási feltételek, illetve a helyközi (távolsági) autóbuszok indulási-érkezési adatait, valamint 2010 decemberétől a helyközi menetrendi mezők.

- Szóbeli tájékoztatás
 - o automatikus hangosbemondás Zalaegerszeg és Nagykanizsa autóbuszállomásain, mely a forgalmi naplózás alapadatait felhasználva biztosítja a közlekedő autóbuszjáratok ismertetését.
 - o információs szolgálat valamennyi autóbuszállomáson, mely a teljes utazási láncra (helyi, helyközi közlekedés, átszállások, csatlakozások) vonatkozóan tudja tájékoztatni az utasokat. Ennek érdekében minden szolgálati helyre olyan számítógépes program került telepítésre, mely biztosítja az aktuális adatok rendelkezésre állását és tematikus kigyűjtését.
 - o autóbuszvezetők, akik a járműben található menetrendkönyv segítségével – járatvégezési időn kívül – tudnak információt adni az utasok részére.



A szolgáltatási színvonal további fejlesztése érdekében társaságunk 2010-2011. évben számos – elsősorban a fővárosba irányuló forgalmat érintő – **fejlesztést** hajtott végre:

- a Volánbusz Zrt-vel közös fejlesztésben jelentősen módosítottuk fővárosba (-ból) közlekedő távolsági járataira az elővételi jegyvásárlás lehetőségét. Ennek keretén belül:
 - o eltörlésre kerültek a járatonkénti kontingensek, így növelve az elővételben váltható menetjegyek számát (ennek feltétele volt a Volánbusz Zrt. által fejlesztett és üzemeltetett ELIN jegyelővételi rendszer társaságunknál is megvalósult elérhetősége);
 - o a Zalakaroson, illetve a budapesti köztes megállóknál (Petőfi híd, Bocskai u., Sasadi út) felszállók részére is megnyílt az ülőhelyfoglalás lehetősége;
 - o társaságunk járatai is megjelennek a Volánbusz Zrt. honlapján, így ezekre a járatokra is biztosított az internetes jegyelővétel lehetősége;
 - o mind a fővárosban, mind Nagykanizsán, illetve Zalaegerszegen biztosított az ülésrajzok automatikus kinyomtatása.
- több autóbuszunk számára beszereztük az autópályán emelt sebességgel való közlekedésre jogosító engedélyt (TEMPO100), csökkentve ezáltal a megyeszékhely és a főváros közti menetidőt;
- szintén a szolgáltatási színvonal javítását – az autóbuszon töltött menetidő hasznos felhasználását – célozza, hogy számos autóbuszunkban díjmentes WI-FI internet elérést biztosítsunk utasaink részére.

E rendszer továbbfejlesztésének újabb állomásaként 2012-ben lehetővé kívánjuk tenni a Hévízen és Keszthelyen felszállók részére is az ülőhelyfoglalást.

További, részben a fenti, részben a zalakárosi kistérséget érintő fejlesztésünk az **Új Magyarország Fejlesztési Terv** Nyugat-dunántúli Operatív Programja keretében megvalósuló projekt, mely előre láthatóan 2012. évben valósul meg.

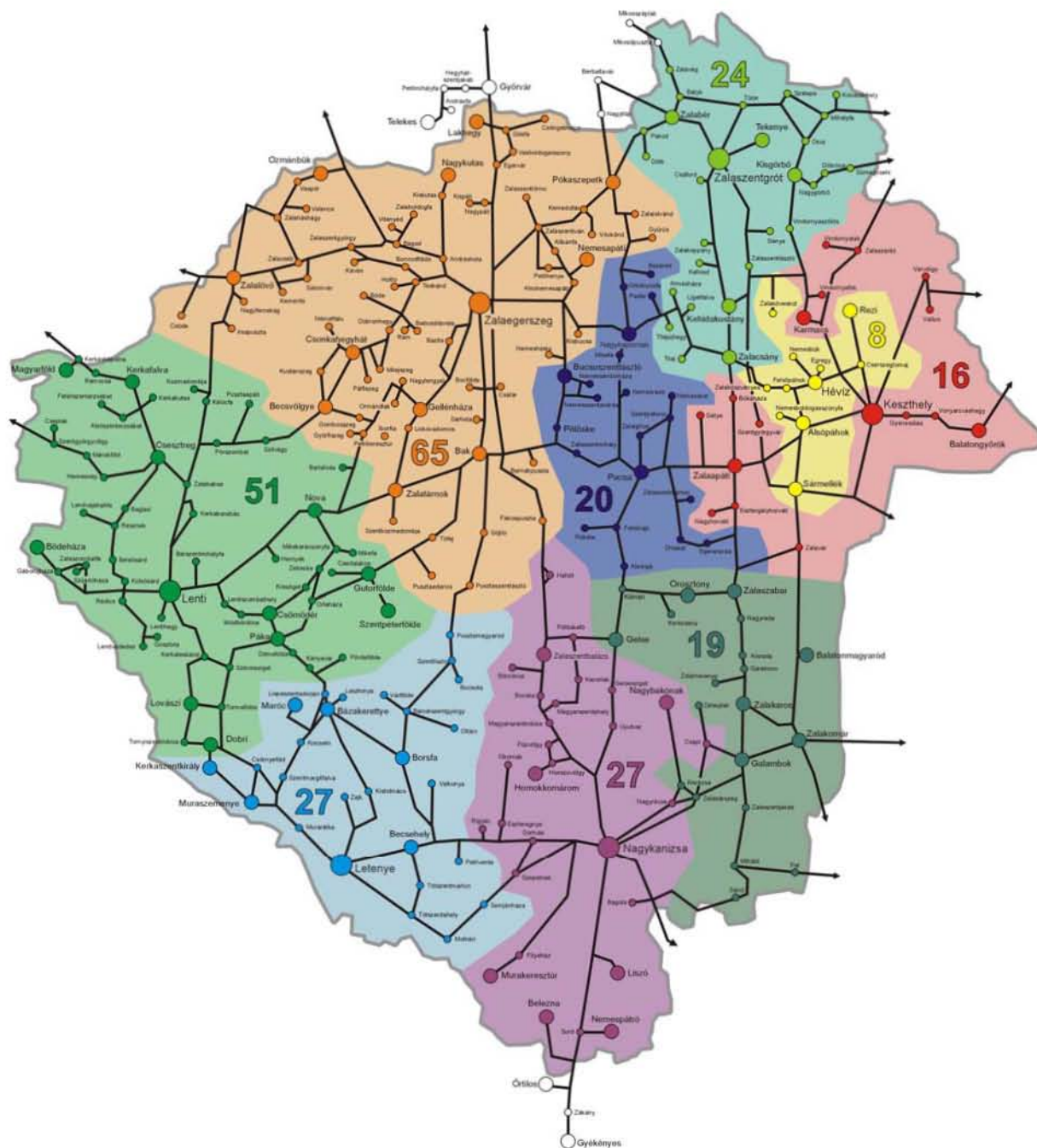
A pályázatot négy szervezet konzorciuma adta be, Zalakáros Kistérségi Többcélú Társulása, a Zala Volán Zrt, a MÁV Zrt és a MÁV-Start Zrt. A projekt célja a közösségi közlekedés (helyi, helyközi autóbusz, vasút, B+R rendszer) fejlesztése, értéke 612.659.390,- Ft, mely 95%-ban uniós forrásból kerül támogatásra, a támogatásaként megítélt összeg **582.026.420,- Ft** (ebből a társaságunkat megillető rész: 255.087.000,- Ft). A projekt tartalma:

- intermodális csomópont fejlesztése Keszthelyen
 - o autóbuszállomás építése, vasútállomás fejlesztése;
 - o kölcsönös dinamikus (a járművek pillanatnyi földrajzi helyzetét figyelembe vevő) utastájékoztató;
 - o operatív forgalomirányítási rendszer fejlesztése;
 - o jegykiadó automata és információs pult kialakítása;
 - o 14 helyi buszmegálló, buszöböl felújítása Keszthely területén;
 - o zöldfelület fejlesztés;
- térségi szintű fejlesztés a zalakárosi kistérségben (19 település)
 - o 46 autóbuszöböl felújítás;
 - o a Zalakárosi pályaudvar felújítása;
 - o B+R (bike and ride = kerékpározás és utazás) rendszer kiépítése
 - o DRT (Demand Responsive Transport = igényvezérelt közlekedés) bevezetése Zalamerenye településen (a járművek a sporadikus időszakban abban az esetben térnek be a településre, amennyiben erre előzetes igény jelentkezik és ezt a diszpécserszolgálat számára jelzik);
 - o dinamikus (a járművek pillanatnyi földrajzi helyzetét figyelembe vevő) utastájékoztató;
 - o zöldfelület fejlesztés, fasor telepítés;
 - o a vakok és gyengénlátók esélyegyenlőségét szolgáló braille táblák kihelyezése;
- Nagykanizsai autóbusz pályaudvarokon dinamikus utastájékoztató rendszer kiépítése. és az operatív forgalomirányítási rendszer fejlesztése;
- 133 (az érintett településeken közlekedő) autóbuszon GPS fedélzeti eszközt telepítése.

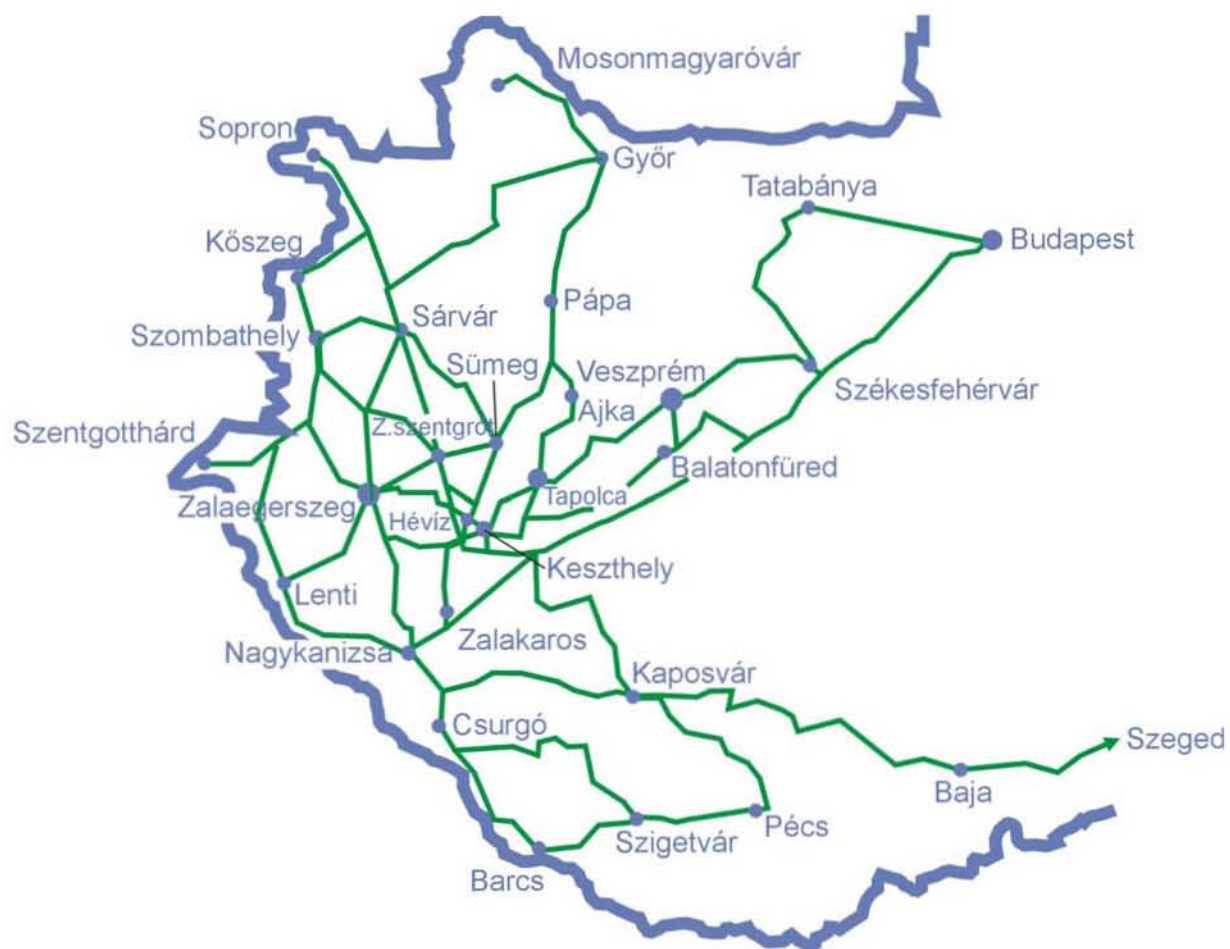
Zala megye vasúttal is, illetve kizárólag autóbusszal ellátott települései



Zala megye kistérségei és vonalhálózata



A Zala Volán Zrt. távolsági autóbusz-vonalhálózata





MÁV-START VASÚTI SZEMÉLYSZÁLLÍTÓ Zrt.

1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54-60. ■ Postacím: 1940 Budapest
Telefon (1) 373-3160 ■ Fax: (1) 511-1364

Dr. Manninger Jenő elnök
Zala Megyei Közgyűlés
ZALAEGERSZEG
Kosztolányi u 10.
8900

Iktatószám: Gy1-1619 /2011
Tárgy: Zala megye vasúti közlekedése
Előadó: Sántha Gyula
☎:1/511-1511

Tisztelt Elnök Úr!

Kérésének megfelelően elkészítettük a MÁV-START Zrt., Zala megye vasúti kiszolgáltatását bemutató összeállítást.

Zala megye területén közforgalmú vasúti személyszállítást jelenleg kizárólag a MÁV-START Zrt. végez, azonban a 2011. december 11-i menetrendváltástól néhány vonalon és vonalszakaszon a GYSEV fogja ezt a tevékenységet ellátni.

Zala megyét az alábbi vasúti vonalak, vonalszakaszok érintik:

17. sz. vonal: (Szombathely –) **Egervár-Vasboldogasszony – Zalaszentiván – Nagykanizsa** (– 60. sz. vonal: Murakeresztúr – Gyékényes – Pécs)
23. sz. vonal: **Zalaegerszeg – Rédics**
25. sz. vonal: (Budapest – Székesfehérvár – Boba –) **Türje – Zalaszentiván – Zalaegerszeg – Zalalövő** (– Hodoš)
26. sz. vonal: **Balatonszentgyörgy – Keszthely – Becsehegy** – (Tapolca – Ukk)
30. sz. vonal: (Budapest – Székesfehérvár – Balatonszentgyörgy –) **Zalakomár – Nagykanizsa – Murakeresztúr** (– Gyékényes)

1. A hálózati elemek alapvető műszaki paraméterei

17. sz. vonal: Egyvágányú, nem villamosított törzshálózati fővonal. Az Egervár-Vasboldogasszony - Gelse szakaszon 100 km/h, Gelse - Nagykanizsa között pedig 80km/h az engedélyezett sebesség (60 és 40 km/h lassújelekkel), Zalaszentiván kivételével elavult biztosítóberendezéssel, állomástávolságú közlekedéssel. 2011. október 1-jétől a Szombathely - Zalaszentiván vonalszakasz a GYSEV kezelésébe került.
25. sz. vonal: A vonal az V. sz. páneurópai korridor része, egyvágányú villamosított törzshálózati fővonal, Alcatel elektronikus biztosítóberendezéssel és távkezelte állomásokkal. 2000-2010 között került átépítésre 120 km/h alkalmas sebességre.

A GSM-R távközlési rendszer és az ETCS-2 vonatbefolyásoló rendszer telepítése után, várhatóan a 2014 évi menetrendtől a jelenleg engedélyezett 100 km/h sebesség 120 km/h-ra emelhető. A menetirányváltásokból adódó idővesztés csökkentése érdekében Bobánál és Zalaegerszegnél delta vágány épült.

23. sz. vonal: Egyvágányú, elavult műszaki állapotú, nem villamosított mellékvonal. A vonalon mellékvonali rádiós forgalomirányító rendszerrel támogatott egyszerűsített üzemeltetési rendszer van. A vonalra engedélyezett sebesség 60km/h.
26. sz. vonal: Egyvágányú pálya, részben villamosítva (Balatonszentgyörgy - Keszthely között). A pályára engedélyezett sebesség 80 km/h, az állomási biztosító berendezések részben elavultak, állomástávolságú közlekedési rend van érvényben.
30. sz. vonal: Egyvágányú villamosított törzshálózati, nemzetközi fővonal. A vonalat a Zala-megyei szakaszon 100 km/h-ra engedélyezett sebesség, vonatbefolyásolásra kiépítettség, önműködő térközi közlekedés, de részben elavult vegyes állomási biztosító berendezések jellemzik.

2. Menetrendi struktúra

A dunántúli törzshálózathoz tartozó vasútvonalak legnagyobb részén 2008. decemberében az ütemes menetrendi szerkezet alkalmazására térünk át, amely az Európában alkalmazott legfejlettebb menetrendi rendszer. Sajnos a rendszert nem lehetett kiteljesíteni részben az egyvágányú pályahálózat adottságai, az eszköz-, és finanszírozási korlátok, valamint a helyközi autóbuszok közlekedési rendszerének más elvek szerinti szervezése miatt.

A megye vasútvonalainak menetrendi struktúrája vonalanként:

17. sz. vonal: Szombathely - Pécs viszonylatában a 2011/2012. évi menetrendtől ismét 4 pár gyorsvonat közlekedik 4 órás ütemben, melyből 1 pár a Bécs-Zágráb nemzetközi gyorsvonat, a Bécs – Pécs viszonylatú Corvinus gyorsvonattal egyesítve. A regionális személyvonatok a hivatásforgalmi igényekhez igazodva, nem ütemes rendszerben közlekednek. A Zalaegerszegről/-re való csatlakozást a Szombathely – Nagykanizsa vonalon közlekedő vonatokhoz részben a Zalaegerszeg – Boba - Celldömölk vonal ütemes vonatai, részben a rédicsi vonatok adják. Vannak azonban közvetlenül Zalaegerszegről, illetve Zalaegerszetre közlekedő közvetlen vonatok is. Szombathely - Zalaszentiván viszonylatban a 2011-2012. évi menetrendtől kezdve a közszolgáltatást a GYSEV végzi.
23. sz. vonal: A regionális igényekhez igazodó nem ütemes menetrend került kialakításra. 3 pár vonat közvetlenül Zalaszentivánig közlekedik a 17. vonal és Zalaegerszeg kapcsolatát kiegészítve.
25. sz. vonal: A vonal menetrendi szerkezetének gerincét a 2 óránkénti ütemes Budapest-Déli – Zalaegerszeg/Szombathely gyorsvonati közlekedés adja. A közbenső órában 2 óránkénti ütemben Celldömölk - Zalaegerszeg személyvonatok közlekednek, melyek egy része közvetlen Budapest – Győr – Celldömölk útirányon át biztosítják a közvetlen összeköttetést. A reggeli és esti hivatásforgalmi időszakban az igényekhez igazodó, az ütemes struktúrától eltérő regionális személyvonatok közle-

kednek. A Citadella nemzetközi gyorsvonalat a 2 órás ütemes gyorsvonati rendszerbe illeszkedve közlekedik. A gyorsabb fővárosi összeköttetés érdekében reggel Zalaegerszegről a bobai deltán át közvetlen gyorsvonalat közlekedik (a decemberi menetrend váltástól este Budapestről is). A 2011/2012. évi menetrendben, a nyári időszakban a turnusváltásokhoz igazodóan hetente kétszer Zalaegerszegig közvetlen kocsicsoportként, onnan önállóan Puláig közlekedik az Isztria nemzetközi gyorsvonalat. A Zalaegerszeg - Hodoš vonalszakaszon az utasforgalom nagyságának megfelelően továbbra is Bz motorvonatok közlekednek, a regionális igényekhez igazodóan.

26. sz. vonal: A vonalon Balatonszentgyörgy – Keszthely viszonylatban a menetrendi struktúra gerincét a 30. sz. vonal 2 órás ütemes gyorsvonati közlekedése adja (a vonatok általában közvetlen keszthelyi kocsicsoportot továbbítanak). A nyári időszakban a megnövekedett utasforgalom lebonyolítására a turisztikai igényeket kiszolgáló személyvonatok is közlekednek. A Balaton összeköttetését a nyugati országrésszel a részben az Ukkon és Tapolcán kialakított csatlakozási rendszerhez illeszkedő vonatok, részben a nyári, illetve hétvégi közvetlen sebesvonatok adják.
30. sz. vonal: A vonalon a menetrendi struktúra gerincét a 2 órás ütemes gyorsvonati közlekedés adja, amelynek része a nemzetközi vonatok közlekedése is. A nyári időszakban a megnövekedett utasforgalom lebonyolítására mind távolsági, mind regionális forgalomban ütemen felüli gyors és személyvonatok is közlekednek.

3. A hálózat piaci helyzete

17. sz. vonal: A (Szombathely -) Zalaegerszeg – Nagykanizsa - Pécs kapcsolatrendszerben Zalaegerszeg - Nagykanizsa viszonylat eljutási ideje még elfogadható, Nagykanizsa-Pécs között azonban nem versenyképes. A pálya fejlesztésre szorul. A jövőt a stabil, nyugvópontra helyezett ütemes menetrend szolgálná, a regionális forgalomban az átszállásmentes közvetlen eljutások biztosítása szükséges. Az alacsony utasforgalmat lebonyolító Kilimán és Magyarszerdahely megállóhelyek megszüntetése is vizsgálat tárgyát képezi. A regionális kiszolgálást végző eszközpark fejlesztése is szükséges, tervek is léteznek, a források azonban egyelőre nem biztosítottak.
23. sz. vonal: Célunk az ütemes menetrend további kiterjesztése, amely csatlakozik a zalaegerszegi - zalaszentiváni távolsági ütemes közlekedési rendszerhez. A mellékvonali eszközpark fejlesztése is időszerű, a tervek elkészültek, a források egyelőre nem biztosítottak.
Igényként merült fel a botfai átjárónál a Flextronics-hoz munkába járás céljából megálló létesítésére.
25. sz. vonal: A szlovén kapcsolat létrehozásakor 2 pár nemzetközi IC (Citadella, Dráva) és 1 pár belföldi IC (Göcsej) közlekedett, melyek a vonal átépítésével egyidőben az előírt eljutási paraméterek hiányában visszaminősítésre, illetve megszüntetésre kerültek. Az elhúzóató átépítés és a vágányzárak miatti kellemetlenségek a regionális és távolsági forgalomban is a Volán felé terelték az utasokat. Az építési munkák befejezése ellenére a kiépítési sebességet a vonatbefolyásoló rendszer hiánya miatt nem tudjuk kihasználni, amely a versenyképességet jelenleg is rontja. Az M7 autópálya időközbeni elkészülte és a ráhordó utak felújítása az autóbuszok eljutási

idejét kedvezően befolyásolta. Ezeket az előnyöket a Zala Volán kihasználva, Budapestre többlet gyorsjáratokat indított.

Az újonnan létrehozott Zalaegerszeg-Andráshida és Zalaegerszeg-Ola megállóhelyek az előzetes tervek ellenére a helyi tömegközlekedésbe nem kerültek bekötésre. Ugyanakkor a Kaszaházi átjáró környékén igény lenne egy regionális forgalmú megállóhelyre.

Az eljutási idő tekintetében a dunántúli nagyvárosokba (Veszprém, Székesfehérvár) jelenleg is versenyképes alternatíva a vasút. Az V. korridor átépítése, ETCS-2 telepítése folyamatosan javítani fogja az eljutást, reményeink szerint a 2013. évi menetrendtől Zalaegerszeg és Budapest között. További lehetőség a bobai deltavágány kihasználásában rejlik. A gyorsvonatoknál a hosszú eljutási idő ellensúlyozására emelt komfort fokozatú (IC) kocsik közlekedtetését tervezzük.

Zalaegerszeg - (Celldömölk) – Győr - (Budapest) közvetlen kapcsolatát az eszközpark rendelkezésre állásának függvényében szeretnénk bővíteni.

26. sz. vonal: A korábbi időszakban a kínálat Ukk-Keszthely között szűkítésre került. Emiatt a korábbi kiszolgálás romlott és a perifériális terület a Volánok számára sem volt vonzó többletjárat indításához. A 80 km/h sebességű nyugati parti balatoni vonalnak erős konkurenciát jelent a közelben futó M7 autópálya és az azon át közlekedő távolsági autóbuszjáratok.

A Keszthely - Budapest közötti hosszú eljutási időt emelt komfort fokozatú (IC) kocsik vonatba sorozásával próbáljuk javítani. A fő funkció a Balatoni helyközi és a távolsági ráhordó igények kiszolgálása a nyári szezonban. A kerékpáros turizmust a vonatokban közlekedő kerékpárszállító kocsikkal szolgáljuk ki. A mellékvonali eszközpark fejlesztésére igény is jelentkezik, tervek is léteznek, a források egyelőre nem biztosítottak.

30. sz. vonal: A 80 km/h sebességű dél balatoni vonalnak erős konkurenciát jelent a párhozamosan futó autópálya és az azon közlekedő távolsági autóbuszjáratok. A hosszú eljutási idő ellensúlyozására emelt komfort fokozatú (IC) kocsik közlekedtetését tervezzük. A kerékpáros turizmust a vonatokban közlekedő kerékpárszállító kocsikkal szolgáljuk ki.

A tömegközlekedés racionalizálására a jelenlegi közszolgáltatók holdingba szervezésére kormányzati tervek készülnek, melyek az egyes ágazatok közti racionális feladatmegosztást célozzák. Az utazóközönség megfelelő kiszolgálása, valamint a bevétel elszámolási kérdéseket kezelhetősége elengedhetetlenné teszi átjárható tarifa alkalmazását.

Az egyes szolgáltatók szorosabb együttműködése, szolgáltatásaik kapcsolódása a nagyforgalmú helyeken kialakított intermodális kapcsolaton keresztül javulhat. Ilyen kapcsolat kiépítése jelenleg Keszthelyen van folyamatban, pályázati források igénybe vételével. Nagykanizsán és Zalaegerszegen is szükséges lenne hasonló kapcsolat kialakítására és ezen keresztül megfelelő utaskiszolgáló és utastájékoztató létesítmények kialakítására.

A MÁV-Start nagy figyelmet fordít és komoly előrelépést tett az internetes felületű szolgáltatások fejlesztése terén. Lehetővé vált az ügyfélszolgálati kapcsolattartás, a jegyvásárlás, a menetrendi és díjszabási információkról történő tájékozódás, valamint a vonatinfó rendszerből a dinamikus utastájékoztató.

4. Menetrendi előkészítő munka

A megye vasúti menetrendjének előkészítése 2007-től a KTI NYD RKI koordinációjában zajlott. Ez az iroda szervezte meg kistérségenként az éves menetrendi egyeztetéseket, ahol a szolgáltatók ismertették menetrendi elképzeléseiket, a települési önkormányzatok pedig reagálhattak, javaslatokat tehettek, kérdezhettek.


Tapasztalataink szerint az önkormányzatok érdeklődése eléggé változó, voltak nagy érdeklődést kiváltó, és sajnos érdektelenségbe fulladt menetrendi egyeztetések is.

Általánosan jellemző, hogy az egyeztetéseken sokkal több, a szolgáltatás színvonalával, a vasúti ingatlanok állapotával összefüggő problémát vetettek fel, mint konkrét menetrendi észrevételt. Ezen problémák kezelésére azonban a MÁV-START ráhatása korlátozott, a felvetések a MÁV-Csoport más vállalatait érintik. Ezeket az észrevételeket minden esetben továbbítjuk az érintettek felé.

Kérem tájékoztatásom elfogadását.

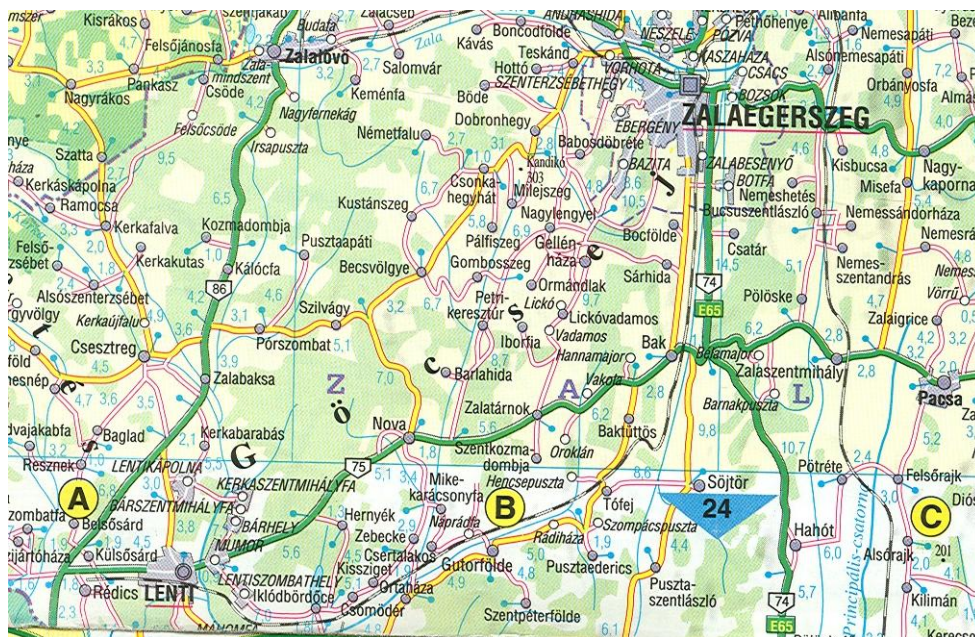
Budapest, 2011. október 28.

Tisztelettel:



Monszpart Zsolt
vezérigazgató

23.sz. Rédics-Zalaegerszeg vonal



Szombathely, 2011. október 27.

A vonal hálózati szerepe

A Rédics–Zalaegerszeg helyi érdekelttségű vonal szerepét töltötte be megépítése után. Rédics, Lenti és környező településeket köti össze a megyeszékhellyel.

Jelenleg B. 2. kategóriájú mellékvonalként üzemel közepes személyforgalom lebonyolításával.

Csatalkozási pontok:

Boba – Hódos OH vasútvonal - Zalaegerszeg állomáson

Zalai Erdészeti Rt. keskeny nyomközű gazdasági vasút, - Leni és Csömödér-Páka állomásokon

Tervezett Fejlesztések

Jelenleg a vonal állapotának jelenlegi paraméterek melletti megőrzésére, valamint a közút vasút keresztezések felújítását forgalombiztonságának javítását végezzük. Fejlesztési terv jelenleg nem készül.

Szükséges fejlesztés: vágánykorszerűsítés, nyomvonal korrekcióval vb aljas kivitelben – teljes hosszban, biztosító berendezések felújítása, felvételi épületek felújítása.

Pálya és hídjellemezők

Pályasebesség

A vonal kiépítési pályasebessége 60 km/h.

Tengelyterhelés

A vonalon a tengelyterhelés Lenti-Rédics állomások között 16 tonna, míg Lenti-Zalaegerszeg állomások között 21 tonna.

Al és felépítmény

Felépítmény: egyszerűsített korszerűsítéssel került átépítésre 1970-76-ben. A 48.r. sínek 23 mh. Évjáratuk: 1940 és 1970 közötti.

Hagyományos kivitelű, lengő illesztéses kialakítású vágány 40 cm vastag zúzottkő ágyazatba.

A felépítmény leerősítése vegyes , síncsavaros és geós rendszerű.

A vonalon az aljak 77 cm aljtávolságra kerültek lefektetésre. Az alj állag vegyes képet mutat, hosszabb rövidebb szakaszon talpfa, LX, LM, T, L, TM, TU, jelű vb. aljak találhatók.

A vonal teljes hosszában a rossz állapotba lévő talpfákat cserélni kell.

Jelenleg érvényben lévő lassújelek:

| 23. Zalaegerszeg - Rédics | | | | | |
|--|-----------------|-----------|-------------------|------------------------------|----------------|
| Állomás, nyíltvonal | Egyvágányú | | Eng. seb. km/h | Érvénytartam, | megjegyzés |
| | szelv.-től | szelv.-ig | | | |
| ZALAEGRSZEG : | | | | | |
| I.,II., III/a, IV-VII., új Sió, Péterdombi ip. Kihúzó | Állomás terület | | 20 | | * Pályaállapot |
| I.,II., IV-VII., új Sió, Péterdombi ip. Kihúzó kivételével | Állomás terület | | 10 | | * Pályaállapot |
| III.vágány | Állomás terület | | 40 | | * Pályaállapot |
| Zalaegerszeg-Bak | 450 | 500 | 20 | CSAK TEHERVONATOK RÉSZÉRE !* | Pályaállapot |
| | 450 | 500 | 40 | | * Pályaállapot |
| | 529 | 531 | 40 | | * Pályaállapot |
| | 538 | 546 | 40 | | * Pályaállapot |
| Bak-Gutorfölde | 556 | 573 | 20 | CSAK TEHERVONATOK RÉSZÉRE !* | Pályaállapot |
| | 556 | 573 | 40 | | Pályaállapot |
| | 577 | 585 | 40 | Ivsugár | * Pályaállapot |
| | 764 | 773 | 40 | | * Pályaállapot |
| Csömödér-Páka - Lenti | 834 | 854 | 20 | CSAK TEHERVONATOK RÉSZÉRE !* | Pályaállapot |
| | 834 | 854 | 40 | | * Pályaállapot |
| | Állomás terület | | 20 | | * Pályaállapot |
| Rédics | Állomás terület | | 20 | | * Pályaállapot |

Állomási vágányok, vasúti csomópontok

A vonal induló állomása Zalaegerszeg (410+73 szelvény), végállomás Rédics (906+00 szelvény).

A kezdő és a végponti állomások között Bocsfölde, Sárhida, Baktúttös, Tófej, Rádiháza, Ortaháza, Iklódbördőce és Lentiszombathely megállóhely és Bak, Gutorföldje, Csömödér-Páka, Lenti és Rédics állomások találhatók.

A vonalon Bak, Gutorfölde, Csömödér-Páka és Lenti állomások bonyolítható le vonatkereszt.

Kitérők

Zalaegerszeg-Rédics állomások között lévő állomásokon 27 csoport „A2”, 7 csoport „B” és 11 csoport „C” csoport kitérő található. Az átmenő fővágányokban a vonatkereszt lebonyolítását a kitérőkre szerelt rugós váltók biztosítják.

Hídállag

A 417+16 hm. szelvénytől – 899+35 hm. szelvényig a vonalszakaszon 69 db műtárgy található.

Összes nyílás: 155,90 m.

3 db csőáteresz

37 db teknőhíd

2 db boltozat

25 db kerethíd

Fent jelzett szelvények között 2 helyen van nagyobb nyílású műtárgy, ill. vashíd beépítve.

- Cserta-patak híd (18,60 m) 726+51 gerinclemezes. felsőpályás vashíd
- 833+48 Kerka patak híd, ágyazatátvezetési vb.teknőhíd (3x14,8 m)

- A vonalon 33 db műtárgy 50 évesnél idősebb, a többi, 1970-2003 között átépült, illetve megerősítették. A hidak megfelelő állapotba vannak.

Az 50 évesnél idősebb hidak az 1951.évi Hídszabályzat alapján „A” jelű méretezési terhelésre épültek, a többi „976U” méretezésű.

A 899+35 szelvényben lévő gl. felsőpályás acélhíd átépítésre szorul, a súly- ill. sebességkorlátozás miatt.

Biztosítóberendezési és távközlő berendezések jellemzői

A Zalaegerszeg – Rédics vasútvonalon mellékvonali rádiós forgalomirányítási rendszerrel bonyolítják le a forgalmat. A közbenső állomásokon az egymással szemben közlekedő vonatok keresztezését rugós visszaállítású váltók segítségével oldják meg. A közbenső állomások biztosítását egyszerű, bejáratí fény fedezőjelzős kulcsazonosító állomási biztosítóberendezések látják el. Kijáratí irányban csak abban az esetben van fény fedezőjelző, ha az állomás adott végén az állomás területén biztosított útátjáró van. Az állomásonkénti két rugós visszaállítású váltókon kívül az állomások többi váltói helyszíni állításúak, váltózárral ellátva. Tolatási mozgások idejére a rugós visszaállítású váltók is átszerelhetők helyszíni állítású váltókra.

A Zalaegerszeg – Rédics vasútvonalon összesen tizenhét biztosított útátjáró van, ebből kettő állomási sorompó Lenti állomási biztosítóberendezés részeként működik, kettő Bak, illetve Gutorföldre állomási biztosítóberendezések részeként működik, de működésüket a vonatszemélyzet tudja ellenőrizni a fedező-jelzőkön keresztül, tíz vonatszemélyzetnek visszajelentett nyíltvonali sorompó, kettő Zalaegerszeg állomásra, egy pedig Lenti állomásra visszajelentett nyíltvonali sorompó. A sorompó-berendezések közül kettő (AS 769 és AS 844) a Zalai Erdészeti Rt. keskeny nyomközű gazdasági vasút vágányát is biztosítja.

| Név | típus | működés visszajelentésének helye | üzembe helyezés éve |
|---------------------|---------------------------------------|-------------------------------------|------------------------|
| AS 438 | automata fénysorompó | Zalaegerszeg | 1979 |
| AS 441 | automata fénysorompó | Zalaegerszeg | 1979 |
| AS 450 | automata fénysorompó | vonatszemélyzet | 1976 |
| AS 475 | automata fénysorompó | vonatszemélyzet | 1976 |
| Bak Sr2 | jelzővel fedezett fény- és félsorompó | vonatszemélyzet / Bak | 1987 |
| AS 624 | automata fénysorompó | vonatszemélyzet | 1976 |
| AS 653 | automata fénysorompó | vonatszemélyzet | 1986 |
| Gutorföldre Sr2 | jelzővel fedezett fény- és félsorompó | vonatszemélyzet / Gutorföldre | 1987 |
| AS 682 | automata fénysorompó | vonatszemélyzet | 1987 |
| AS 724 | automata fénysorompó | vonatszemélyzet | 1976 |
| AS 769 ¹ | automata fénysorompó | vonatszemélyzet | 1987 |
| AS 793 | automata fénysorompó | vonatszemélyzet | 1986 |
| AS 844 ¹ | automata fény- és félsorompó | Lenti | 1976 |
| Lenti Sr1 | jelzővel fedezett fénysorompó | Lenti | 1980 |
| Lenti Sr2 | jelzővel fedezett fénysorompó | Lenti | 1980 |
| AS 889 | automata fénysorompó | vonatszemélyzet | 1987 |
| AS 897 | automata fénysorompó | vonatszemélyzet | 1987 |

¹ A sorompóberendezés a Zalai Erdészeti Rt. keskeny nyomközű gazdasági vasút vágányát is biztosítja.

A vonalon a közbenső állomásokon un. MERÁFI-s kulcsazonosítós biztosítóberendezések üzemelnek rugós váltókkal, kivéve Lenti állomáson, Tófej megálló-rakodóhelyen, illetve Lenti-Mumor A/1-es nyíltvonal kiágazásánál. Lenti állomáson kulcsrögzítő állomási biztosítóberendezés üzemel helyszíni állítású váltókkal (a vonatkeresztelés gyorsítása érdekében állomásvégként egy-egy villamos-állítású váltó is található), mindkét állomás végén fény bejárat jelzőkkel, és előjelzőkkel, valamint közös kijárat jelzőkkel.

| állomás, megálló-rakodóhely, nyíltvonal kiágazás | berendezés típusa | üzembe helyezés éve |
|---|---|------------------------|
| Bak | kulcsazonosító rugós váltókkal (MERÁFI) | 1987 |
| Tófej | egyéb kiágazási berendezés | 1978 |
| Gutorfölde | kulcsazonosító rugós váltókkal (MERÁFI) | 1987 |
| Csömödér-Páka | kulcsazonosító rugós váltókkal (MERÁFI) | 1987 |
| Lenti-Mumor A/1-es kiágazás | egyéb kiágazási berendezés | 1988 |
| Lenti | kulcsrögzítő | 1980 |
| Rédics | kulcsazonosító rugós váltókkal (MERÁFI) | 1987 |

A vonal távközlési berendezései:

Utastájékoztató: Lenti, Órahálózat - Főóra, mellékórák, Digitális hangrögzítő, MERÁFI központ kezelővel + állomási adó-vevő berendezések

Berendezések:

| Eszköz | Db | Helye |
|-----------------------|----|---------------|
| AKKUTÖLTŐ MSPQ230/1 | 2 | Bak |
| AKKUTÖLTŐ TEI 12/8 | 1 | Bak |
| LVK-3 VIVÓÁR.BER. | 2 | Bak |
| KAPSCH | 1 | Bak |
| ANT.TOR. | 1 | Bak |
| ANT.TOR. | 1 | Tófej mrh. |
| LVK középerősítő | 1 | Tófej mrh. |
| AKKUTÖLTŐ TEI 12/8 | 1 | Gutorfölde |
| LVFK-12M | 1 | Gutorfölde |
| LVK-12 VIVÓÁR.BER. | 1 | Gutorfölde |
| VH301 | 1 | Gutorfölde |
| KAPSCH | 1 | Gutorfölde |
| ANT.TOR. | 1 | Gutorfölde |
| AKKUTÖLTŐ MSPQ230/1 | 1 | Csömödér-Páka |
| AKKUTÖLTŐ TEI 12/8 | 1 | Csömödér-Páka |
| LVK-12 VIVÓÁR.BER. | 2 | Csömödér-Páka |
| KAPSCH | 1 | Csömödér-Páka |
| ANT.TOR. | 1 | Csömödér-Páka |
| ROUTER CISCO 1601 | 1 | Lenti |
| AKKUTÖLTŐ HPQ 230/2 | 1 | Lenti |
| MA-AH 3/12-300 ÁRAM | 1 | Lenti |
| PÉNZTÁRABLA KÁT BESZÉ | 1 | Lenti |
| FORG REND | 1 | Lenti |
| LVK-12 VIVÓÁR.BER. | 1 | Lenti |
| MODEM DOBOZOS KIVIT | 1 | Lenti |
| RACK SZEKR 9U | 1 | Lenti |
| AK.UTASTÁJ.BER. | 1 | Lenti |
| DIGITÁLIS HANGRÖGZÍTŐ | 1 | Lenti |
| KAPSCH | 1 | Lenti |
| KAPSCH KEZ | 1 | Lenti |
| HF.TAV.VEZ | 1 | Lenti |
| ÓRAKÖZPONT | 1 | Lenti |

Kábelek: légkábel 1x4+5x4/0,8 Qvr 39650 méter , ebből földkábel Ortaháza – Iklódbördöce között 5x4/0,8 Qvr

Vivóhálózat a vonalon: Zalaegerszeg – Gutorfölde: LVK-3, Zalaegerszeg – Lenti: LVK-12 Antenna tornyok

Üzemelő áramkörök: MHR Router, CB-k, MERÁFI rádióhálózat

Különcélú: Léges PT, vonali távk.

Szombathely, 2011. október 27.

Csilléry Béla
TK vezető

17.sz. vasútvonal Szombathely-Felsőrajk vonalszakasz



Szombathely, 2011. október 27.

A vonal hálózati szerepe:

A vonalszakasz Szombathely-Zalaszentiván 965+32-1443+00 számú szelvények közötti része 2011. október 1-től GYSEV kezelésbe került.

Megmaradt rész: Zalaszentiván-Felsőrajk 1443+00-1715+95 számú szelvények között.

A vonalrész A2 kategóriájú, nagyrészt síkvidékű, jelentős teherforgalommal - és személyszállítással (Bécs-Zágráb , Pécs-Szombathely,).

Csatlakozási pontok:

Boba – Hódos OH vasútvonal – Zalaszentiván állomáson

Tervezett Fejlesztések

Jelenleg a vonalszakasz konszolidálását, a sebességkorlátozások megszüntetését, valamint a közút vasút keresztezések felújítását forgalombiztonságának javítását végezzük.

Fejlesztési terv : A MÁV ZRT Vezérigazgatója döntése értelmében a gazdaságossági elemzések eredményeként a nevezett vonal vasút-villamosításának előkészítése, (tervezése, tervek jóváhagyatása, Építési engedély megszerzése, Tender dokumentáció összeállítása) soron kívül 2007-ben elkészült. Ezen terv tartalmazta vasúti pálya és vonali berendezések rekonstrukcióját is.

Pálya és hídjellemzők

Pályasebesség

A pályaszakasz kiépítési sebessége: 100 km/h.

Tengelyterhelés

Engedélyezett tengelyterhelés 21,5 tonna.

A vonalszakasz építése az 1960-as években történt.

Felépítmény: 48 r. hézagnélküli vágány L, LM , LX és T jelű vb aljakon geós leerősítéssel 50 cm vastag zrkő ágyazatban. A felépítmény 2008-ban Búcsúszentlászló-Zalaszentmihály-Pacsa 1592-1604 számú szelvények között átépítésre került 60 r. vágányra L aljakkal, SKL leerősítéssel.

A vonalszakaszon található sebességkorlátozások:

Állandó sebesség korlátozás:

Nagykapornak - Búcsúszentlászló állomások között 1540-1541 szelvényekben lévő útátjárón 80 km/h sebességkorlátozás van bevezetve mivel nem biztosított útátjárón rendszeres autóbuszforgalom van, melynek a megszüntetéséhez a vasúti átjárót biztosítani szükséges.

Ideiglenes sebességkorlátozás:

Zalaszentiván állomás 12, 14, 13, 15, 17 számú kitérőkön 20 km/h ideiglenes sebességkorlátozás van bevezetve. Megszüntetéséhez a kitérők cseréje szükséges.

Búcsúszentlászló III. számú vágány 20 km/h ideiglenes sebességkorlátozás van bevezetve. Megszüntetéséhez vb.alj csere szükséges (2011. évi pótlólagos felújításban tervezve).

Zalaszentmihály-Pacsa I. számú vágány 100 vfm hosszban 10 km/h ideiglenes sebességkorlátozás van bevezetve. Megszüntetéséhez vb.alj csere szükséges (2011. évi pótlólagos felújításban tervezve).

Zalaszentmihály-Pacsa – Felsőrajk 1709-1711 számú szelvények között 60 km/h ideiglenes sebességkorlátozás van bevezetve. Oka fekszint-és irányhiba. A vonalrészen 2010. decemberében az időjárási körülmények miatt elmaradt a nagygépes vágányszabályozás, mely 2011. őszén kerül pótlásra. Ennek elvégzése után a pályasebességre való emelés megtörténhet.

Állomási vágányok, vasúti csomópontok

A vonalrészen a 17 és 25. vonalak keresztezésében fekszik Zalaszentiván állomás (1443-1459, 7 db vágány-ebből 3 2008-ban átépült és 3 db rakodó-csonkavágány).

További állomások: Nagykapornak (1516-1526, 4 db vágány), Búcsúszentlászló (1561-1570, 3 db vágány) és Zalaszentmihály-Pacsa (1643-1653, 5 db vágány)

Vonatkeresztezési lehetőség nélküli megállóhelyek: Alsónemesapáti (1498) és Pötréte (1694)

Kitérők

Zalaszentiván állomáson 10 csoport A2 csoportú, 7 csoport B csoportú és 2 csoport C csoportú, Nagykapornak állomáson 3 csoport A2 csoportú, 5 csoport B csoportú és 1 csoport C csoportú, Búcsúszentlászló állomáson 2 csoport A2 csoportú, 2 csoport B csoportú, Zalaszentmihály-Pacsa állomáson 6 csoport A2 csoportú, 4 csoport B csoportú és 2 csoport használaton kívüli C csoportú kitérő található.

Hídállag

A Zalaszentiván-Felsőrajk vonalrészen 24 db műtárgy található.

8 db átereszt

14 db teknőhíd

2 db kerethíd

A fenti hidak 1865 és 1971 között épültek.

A műtárgyak a koruknak megfelelő állapotba vannak.

Biztosítóberendezési és távközlő berendezések jellemzői

Zalaszentiván (kizár) – Nagykanizsa (kizár)

A vonalon csak pontszerű vonatérzékelésű automata sorompók üzemelnek, áramellátásukat a közhasznú hálózat helyi csatlakozása biztosítja.

Visszajelentésük a telepítési helyükhöz közel eső állomásokra van kiépítve.

AS1484, AS1498 visszajelentve Nagykapornak állomásra

AS1583 visszajelentve Búcsúszentlászló állomásra

AS1694 visszajelentve Zalaszentmihály-Pacsa állomásra

Az automata sorompók behatási távolság meghatározásánál 100 km/h pályasebességet vettek figyelembe.

Az állomások területén lévő útátjárók biztosítási módja:

Nagykapornak Sr1 (1528) HSH félsorompóval kiegészített fény sorompó

Búcsúszentlászló Sr2 (1561) HSH félsorompóval kiegészített fény sorompó

Búcsúszentlászló Sr1 (1570) HSH félsorompóval kiegészített fény sorompó

Zalaszentmihály-Pacsa Sr2 (1638) HSH félsorompóval kiegészített fény sorompó

Zalaszentmihály-Pacsa Sr4 (1643) HSH félsorompóval kiegészített fény sorompó

Jelenleg a Pécsi PTK TEB-hez tartozó

Felsőrajk Sr2 (1715) mechanikus teljes csapórudas sorompó

Gelse Sr2 (1790) mechanikus teljes csapórudas sorompó

Magyarszerdahely Sr (1849) mechanikus teljes csapórudas sorompó

Újudvar Sr1 (1888) fénysorompó

Szombathely, 2011. október 27.

Csilléry Béla

TK vezető

24.sz. Zalabér- Batyk-Zalaszentgrót vasútvonal



Szombathely, 2011. október 27.

A vonal hálózati szerepe:

A Zalabér-Batyk– Zalaszentgrót vasútvonal helyi érdekeltségű vonal szerepét tölti be megépítése után.

2007-ig B. 2. kategóriájú mellékvonalként üzemelt kismértékű személyforgalom lebonyolításával. Jelenleg a személyszállítás szünetel, a teherforgalom nem jellemző.

Csatlakozási pontok:

Boba – Hódos OH vasútvonal – Zalabér Batyk állomáson

Tervezett Fejlesztések

Jelenleg a vonal állapotának jelenlegi paraméterek melletti állag megőrzését, valamint a közút vasút keresztezések felújítását forgalombiztonságának javítását végezzük. Fejlesztési terv jelenleg nem készül.

Szükséges fejlesztés: karbantartási és FKG munkák elvégzése – teljes hosszban, biztosító berendezések korszerűsítése - a 25 vonali KÖFI-be való bekötése, felvételi épület felújítása, személyszállítás újraindítása Zalaszentgrót-Zalaegerszeg viszonylatban

Pálya és hídjellemzők

Pályasebesség

A pálya kiépítési sebessége: 60 km/h.

Tengelyterhelés

Engedélyezett tengelyterhelés 20 tonna.

A Zalabér-Batyk–Zalaszentgrót vasútvonal 1972 évben került átadásra.

Felépítmény: egyszerűsített korszerűsítéssel került átépítésre az alábbiak szerint:

- 6+41-36+00 szelvények között „TU” jelű vb. aljakon „I” rendszerű sínekkel, hagyományos kivitelben, 40 cm vastag zúzottkő ágyazatban.

- 36+00-56+52 szelvények között 2,60 mh faaljakon „48” rendszerű sínekkel, hagyományos kivitelben, vegyes leerősítéssel, hagyományos kivitelben, 40 cm vastag zúzottkő ágyazatban..

A vonalszakaszon sebességkorlátozás nincs bevezetve.

Állomási vágányok, vasúti csomópontok

A vonal induló állomása Zalabér-Batyk állomás(6+41), végállomás Zalaszentgrót (56+52)

A kezdő és végponti állomások között Tüskeszenterpéter megállóhelye található.

Vonalon Zalaszentgrót megálló-rakodóhely található, de forgalmi személyzet nem lát el szolgálatot.

A vonalon vonatkeresztezési lehetőség nincs.

Kitérők

Zalaszentgrót megálló-rakodóhely található kitérő, melyből 2 csoport „A2” csoportú és 5 csoport „B” csoportú..

Hídállag

A 16+60 hm. szelvénytől – 55+87 hm. szelvényig a vonalszakaszon 6 db műtárgy található.

Összes nyílás: 7,8 m.

2 db csőáteresz

3 db teknőhíd

1 db fedlapos átereszt

A fenti hidak 1925 és 1970 között épültek az 1951.évi Hídszabályzat alapján „A” jelű méretezési terhelésre épültek, kivétel a 1 db csőáteresz (55+87) és a fedl.áteresz (43+95) 1895-ben épült 1938.évi Hídszabályzat alapján „A” jelű teherre.

A műtárgyak a koruknak megfelelő állapotba vannak.

Biztosítóberendezési és távközlő berendezések jellemzői

A Zalabér-Batyk–Zalaszentgrót vasútvonal szintén un. madzagvonal. A vasútvonalon közbenső állomás vagy más nyíltvonali kiágazás nincs. Zalaszentgrót állomás a 916/2001.Forg.O. sz. Utasításnak megfelelően 2001. április 1-jétől megálló-rakodóhely. A nyíltvonalon biztosítóberendezés nincs, Zalaszentgrót állomáson pedig jelzőberendezés üzemel. Az állomás Zalabér-Batyk felőli végén vonóvezetékes állítású váltók, bejáratirányban mechanikus fedezőjelző és előjelző, a végponti oldalon helyszíni állítású váltók és szintén helyszíni állítású mechanikus sorompó található.

| Név | típus | működés visszajelzés helye | üzembe- helyezés éve |
|--------------------|-----------------------------------|----------------------------------|----------------------------|
| Zalaszent-grót Sr1 | állomási teljescsapórudas sorompó | - | 1963 |

| állomás, megálló-rakodóhely, nyíltvonali kiágazás | berendezés típusa | üzembe helyezés éve |
|---|-------------------|---------------------------|
| Zalaszentgrót | egyéb | 1960 |

A vonal távközlési berendezései:

Zalaszentgrót: 3 LB+CB

Kábelek: légkábel 5x4/0,8-as 2650 méter + bevezető kábel D2 3384 méter 5x4/0,9

Üzemelő áramkörök: CB-k, engedélykérés Zalaszentgróton

Szombathely, 2011. október 27.

Csilléry Béla
TK vezető

Határozati javaslat

A Zala Megyei Közgyűlés Zala megye tömegközlekedésének helyzetéről és a jövőbeni racionalizálási tervekről szóló tájékoztatót elfogadja.

Határidő: azonnal

Felelős: Manninger Jenő, a közgyűlés elnöke