

Smart Shopping Mobility

Pilot rendszer kifejlesztése
a fenntartható mobilitás támogatására a turizmussal
egybekötött bevásárló-közlekedésre

Megrendelő: Nyugat-Pannon Terület-
és Gazdaságfejlesztési Szolgáltató
Közhasznú Nonprofit Kft.

Elkészítő: Innopartner Tanácsadó,
Fejlesztő és Kutató Kft

Készítés éve: 2015

Tartalomjegyzék

1. BEVEZETÉS	3
2. A JELENLEGI HELYZET BEMUTATÁSA.....	4
2.1. A bevásárló forgalom közelmúltbeli alakulása	4
2.2. Szabályozási és intézményi környezet Magyarországon	6
2.2.1. A határforgalomra vonatkozó szabályozás	6
2.2.2. Az autóbusz-közlekedésre vonatkozó szabályozás.....	7
2.3. Jelenlegi autóbuszos kínálat Szombathely irányában	9
2.4. Jelenlegi autóbuszos kínálat Oberwart irányában [5].....	10
3. MŰKÖDÉSI PARAMÉTEREK MEGHATÁROZÁSA	12
3.1. Célcsoportok definiálása	12
3.2. Utazási igények felmérése	13
3.3. A működtetési terület kijelölése.....	16
3.4. A működtetés egyéb paraméterei (menetrend, üzemeltetés stb.).....	18
3.5. Járműválasztás.....	20
3.6. Tarifamodell megválasztása	21
4. FINANSZÍROZÁSI KONCEPCIÓ	23
4.1. Költségbecslés.....	23
4.2. Bevételek becslése	23
5. ÖSSZEFOGLALÁS.....	25
Irodalomjegyzék.....	26

1. BEVEZETÉS

Szabadidős célú utazások alatt jelen esetben az országok közötti, néhány órás helyváltoztatást értjük, melynek célja lehet sportolás, turisztikai célpont felkeresése (pl. étterem, gyógyfürdő vagy borospince), és vásárlás egy bevásárlóközpontban. Utóbbi esetben bevásárlási célú utazásokról beszélhetünk, amely a közlekedésben bevásárló forgalomként fog megjelenni.

A rendszerváltást követően fellendült a bevásárló forgalom Ausztria és Magyarország között, ezzel párhuzamosan a 90-es években jelentősen megnőtt a két ország közötti utasforgalom. Eleinte autóbuszok sokasága szállította át a vásárolni kívánó utasokat, napjainkra azonban a motorizáció felerősödésével mindinkább a személygépkocsi-használat került túlsúlyba. Az árak is megváltoztak: míg régebben érzékelhetően az Ausztria felől érkezők voltak túlsúlyban, napjainkban a két irány forgalma kiegyenlítettebb, számos osztrák bevásárlóközpont nagy vonzerővel bír már a magyarok számára is.

A határ két oldalán egymáshoz közel található több kistérségi központ is, amelyek között napjainkban nem létezik megfelelő közösségi közlekedés a bevásárlási és turisztikai célú forgalom kiszolgálására. Jelen pilotban egy új közlekedési lehetőségre teszünk javaslatot két szomszédos kistérségi központ között, amely elsősorban a bevásárlással és a turizmussal kapcsolatos utasforgalmi igények kielégítésére szolgál. Ez az útmutató később más kistérségi központok (pl. Sopron–Eisenstadt, Mosonmagyaróvár–Neusiedl am See) közötti közlekedési fejlesztések alapjául is szolgálhat. A következőkben előbb megvizsgáljuk a jelenlegi feltételeket, illetve a közszolgáltatás jelenlegi helyzetét, majd ezek alapján javaslatot teszünk új autóbuszos kapcsolatok bevezetésére a Szombathely–Oberwart tengelyen.

A távlatos működésnek alapvető feltétele a megfelelő mértékű utasszám. Az elmúlt évtizedek tapasztalatai alapján a személygépkocsiról a közforgalmú közlekedésre való átáramlás nagyon alacsony arányú, a közforgalmú közlekedésnek olyan szintű szolgáltatást kell nyújtania, amely nagyon költségessé teszi a fenntartást. A pilotban ajánlott közforgalmú közlekedési megoldás kockázata ilyen szempontból jelentős véleményünk szerint. Ezért az Ajánlásokban szereplő, bevásárlási célú falubuszos megoldás életszerűbbnek, távlatosabbnak tűnik.

2. A JELENLEGI HELYZET BEMUTATÁSA

2.1. A bevásárló forgalom közelmúltbeli alakulása

Az elmúlt évtizedekben fokozatosan erősödött a Szombathely–Oberwart tengely utasforgalma, amely a hivatásforgalom megugrása mellett részben a bevásárló forgalom emelkedésének is köszönhető. Az EMAH (Öko-mobilitás elősegítése az osztrák-magyar határtérségben) projekt keretében a főbb osztrák-magyar közúti határátkelési pontoknál 2013 őszén teljes körű utasforgalmi felmérés készült, két munkanap (kedd és péntek) reggeli és délutáni csúcsidőszaka, valamint a vasárnap délutáni-esti időszak forgalmának vizsgálata céljából. A vizsgált időintervallumok munkanapokon 5:30–9:30 és 14:30–20:30 között, hétvégén 14:30–20:30 között voltak.

A Szombathely–Oberwart tengelyen fekvő Bucsú–Schachendorf határátkelési ponton kedden és pénteken 2568, ill. 3143 gépjármű haladt át a határon, vasárnap délután pedig 1069 jármű. Munkanapokon a járművek 65-70%-a magyar volt, ez az arány vasárnap 55%-ra csökkent. Az osztrák autók aránya munkanapokon 20-25%, vasárnap pedig 35% körül alakult, míg az egyéb járművek aránya valamivel 10% alatt volt (1. táblázat). Az átlagos járműtelítettség 1.7-1.8 között mozgott mind az osztrák, mind a magyar autók esetében.

	HU	AT	Egyéb	Σ
10. 15. kedd	1.754	565	249	2.568
10. 18. péntek	2.067	821	255	3.143
10. 20. vasárnap	596	386	87	1.069
Σ	4.417	1.772	591	6.780

1. táblázat:

A bucsui határátkelő keresztmetszeti adatai (Adatok forrása: [1])

A felmérés során az osztrák és a magyar járművek utasai körében célforgalmi vizsgálatok is zajlottak, melynek során egyebek mellett az utazás indokát is megismerhettük. Ez utóbbi felmérés során az áthaladó járművek 17%-a esetében sikerült megismerni a bent ülő utasok közlekedési szokásait, így ez a mintavétel – figyelembe véve a keresztmetszeti forgalom nagyságát is – reprezentatívnak tekinthető. Az 2. táblázat foglalja össze a bevásárló forgalmat jellemző legfontosabb adatokat.

	2013.10.15. kedd		2013.10.18. péntek		2013.10.20. vasárnap	
Kikérdezettek száma	119		140		42	
	HU	AT	HU	AT	HU	AT
	104	15	100	40	20	22
Ebből bevásárló	12	5	17	3	0	0
	11,5%	33,3%	17,0%	7,5%	-	-

2. táblázat:

A bucsui határátkelő célforgalmi adatai (Adatok forrása: [1])

A viszonylag kis elemszám miatt nem kaphatunk pontos képet a bevásárló forgalom teljes forgalomból való részesedésének alakulásáról, azonban az megállapítható, hogy a bevásárlási

célú utazások teljesen hiányoznak vasárnap délután. Ennek magyarázata, hogy az osztrák boltok zárva voltak, ahogy a magyar boltok többsége is. E napon a nem hivatásforgalmi célú utazások inkább ismerős, rokon meglátogatására vagy valamilyen turisztikai tevékenységre irányultak. Látható az is, hogy ugyan a bevásárlási célú utazások aránya változó, összességében ugyanúgy több magyar, mint osztrák autós vesz részt a bevásárló forgalomban, mint ahogy a teljes forgalomból is nagyobb volt a részesedésük. Pénteken arányaiban nagyobb bevásárló forgalom mutatkozott a magyarok oldaláról, míg az osztrákok kedden utaztak nagyobb arányban bevásárlási céllal.

A „honnan-hová” kérdések alapján megállapítható legfontosabb észrevétel, hogy mind a magyar, mind az osztrák autósok esetében 60 és 70% között mozog azok aránya, akik bevásárlási célú utazásukat a Szombathely–Oberwart tengelyen tették meg. Túlnyomó többségük konkrétan a két város között utazott, és csak néhány százalékuk indult valamelyik köztes, a tengely mentén található településről a szomszéd városba.

A magyarok esetében a fennmaradó 30-40% bevásárló jellemzően csak valamelyik szomszédos településre ugrott át, például Schachendorfba tankolni, vagy Rechnitzbe valamelyik kisebb boltba bevásárolni, így ők nem tekinthetők a téma szempontjából relevánsnak. Az osztrákok esetében gyakorlatilag kivétel nélkül Szombathely volt a célpont, azonban sokan valamelyik távolabbi településről érkeztek, amelyeknek csak egy része elérhető átszállással Oberwart felől. Mindebből egyébként az látható, hogy Szombathely vonzáskörzete nagyobb területre terjed ki Ausztriában, míg Oberwart elsősorban a határ közelében élő magyarok számára népszerű, és a többiek vélhetően más osztrák városba utaznak át, vagy Oberwartot más határátkelőhelyen keresztül közelítik meg.

Ha a célforgalmi felmérés eredményeit felszorozzuk a keresztmetszeti felmérés adataival (járműforgalom és átlagos járműtelítettség), és az egyenletlenségek kisimítása érdekében átlagoljuk a keddi és pénteki adatokat, akkor a bucsui határt bevásárlási céllal átlépő magyarok, illetve osztrákok száma munkanapokon körülbelül 250, ill. 115 főre tehető. Ebből lejön az a 30-40%-nyi utas, aki nem a Szombathely–Oberwart relációban közlekedik. Összességében tehát napi szinten 150-180 magyar és 70-80 osztrák utazóval számolhatunk ezen a tengelyen.

Meg kell jegyezni, hogy a felmérés elsősorban a határt rendszeresen átlépő ingázók utazási szokásait volt hivatott feltérképezni, ezért a csúcsidőn kívüli munkanapi bevásárló forgalomról nincsen információ (az előző bekezdésben ismertetett számadatok ennek következtében magasabbak lehetnek), miként a szombati napról sem készült forgalomfelvétel.

Célzottan a bevásárlók utazási szokásainak feltérképezésére a SmaShMob projekt felmérései irányultak, melyek egyszerre foglalkoztak a helyi és a regionális bevásárló-forgalommal. Előbbi megismerésére háztartási adatfelvételek szolgáltak, miközben a kiválasztott bevásárlóközpontok parkolójában a szomszéd országból érkező járművek utasait szólították meg a kérdezőbiztosok. A két felmérés 2014. december 12. és 2015. január 16. között zajlott le, a belőlük származó adatok tehát gyakorlatilag már az aktuális helyzetet tükrözik. Részletesebben a 3.1 és a 3.2 fejezetben lesznek bemutatva.

2.2. Szabályozási és intézményi környezet Magyarországon

A határon átnyúló közlekedés fejlesztésének fontos segítője vagy akadályozója lehet a szabályozási környezet, ami meghatározza a határátkelés rendjét és a határon átnyúló közforgalmú közlekedés üzemeltetésének feltételeit és engedélyezési rendszerét.

A határon átnyúló közlekedés szempontjából sajátos helyzetet jelent. Az EU tagság majdnem minden tekintetben csökkentette, illetve megszüntette az országhatárok szerepét. A közlekedésen belül a személygépkocsival történő utazásoknál gyakorlatilag semmiféle akadályt sem jelent az országhatár, ugyanakkor a közforgalmú közlekedésben az országhatár továbbra is nehézséget, illetve egy nehezen kezelhető problémakört jelent még ma is. Ennek okai nem a határátlépési eljárás rendjében, hanem az országonként eltérő belső jogi és gazdasági szabályozások különbözőségében keresendők.

2.2.1. A határforgalomra vonatkozó szabályozás

A közforgalmú közlekedésben meg kell különböztetni belföldi és nemzetközi járatokat. A belföldi járatok szabályozása nemzeti hatáskör. Ezen belül a szlovák és a magyar szabályozás is különbséget tesz helyi és helyközi közlekedés között. Mindkét járatfajtára vonatkozik a korlátozás, hogy országhatárt nem léphetnek át.

Országhatáron áthaladni a jelenlegi szabályozás szerint csak a nemzetközi járatoknak szabad. Ezt a személyszállítási tevékenységet az államok – egy régi, idejétmúlt szemléletnek megfelelően – nem tekintik közszolgáltatásnak, úgy vélik, hogy ezek piaci alapon tudnak működni, mintegy „luxus szolgáltatásként”. Tehát a nemzetközi járatok szabályozása alapvetően azon alapul, hogy az országhatáron átnyúló utazás nem része a lakosság mindennapi életének, ebben a közlekedési formában inkább egyedi, magánjellegű utazások bonyolódnak le, amelyek nem indokolják a közszolgáltatásra jellemző elbírálást, a közpénzből történő finanszírozást. Ugyanakkor világos, hogy éppen a határok nélküli Európa elméletéből és egyre jobban megvalósuló gyakorlatából következik, hogy ez a szemlélet tarthatatlan; gondoljunk csak a Rajkára kiköltözött pozsonyiakra, vagy az esztergomi Suzuki gyárban dolgozó, a Duna bal partján élő szlovákiai lakosokra.

A szabályozás alapját a személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012 évi XLI. törvény jelenti. Ennek 1 § (1) szerint a törvény hatálya kiterjed a Magyarország területén végzett belföldi és nemzetközi közúti és vasúti személyszállítási szolgáltatásra, valamint az azzal összefüggő jogokra és kötelezettségekre, valamint a (3) szerint a Magyarországon bejegyzett közlekedési szolgáltató által a Magyarország területén kívül végzett vasúti és közúti személyszállítási szolgáltatásra a törvény rendelkezéseit annyiban kell alkalmazni, amennyiben nemzetközi szerződés eltérően nem rendelkezik. Fontos a (4) bekezdés, mely szerint „A személyszállítási közszolgáltatások tekintetében e törvény a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az **1191/69/EGK** és az **1107/70/EGK tanácsi rendelet** hatályon kívül helyezéséről szóló 2007. október 23-i **1370/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel** (a továbbiakban: **1370/2007/EK rendelet**) együttesen alkalmazandó.

A törvény értelmezése szerint a nemzetközi személyszállítási szolgáltatás olyan személyszállítási szolgáltatás, amelynek során a járat valamely, az **Európai Gazdasági Térségről szóló**

megállapodásban részes állam (a továbbiakban: EGT-állam) legalább egy határán áthalad, és amelynek fő célja a különböző EGT-államok állomásai vagy megállóhelyei közötti személyszállítás. Vasúti járművel végzett személyszállítás esetén a vonatot egyesíthetik és szétválaszthatják, továbbá a különböző vasúti szerelvények különböző kiindulási és célállomással rendelkezhetnek, feltéve hogy valamennyi vasúti kocs legalább egy államhatáron áthalad.

A Személyszállítási tv. rendelkezései szerint

40. § (1) A nemzetközi vasúti személyszállítási szolgáltatási tevékenység végzésére
- a) belföldön az erre jogosító működési engedéllyel rendelkező vasúti társaság,
 - b) nemzetközi személyszállítás céljából más EGT-államban létrejött, **a 95/18/EK irányelvvel** összhangban kiállított működési engedéllyel rendelkező vállalkozó vasúti társaság,
 - c) külföldön létrejött vállalkozó vasúti társaság nemzetközi szerződés rendelkezése vagy viszonyosság esetén valamennyi nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózaton jogosult.
- (2) Határon átmenő vasúti személyszállítási szolgáltatási tevékenység végzésére az országos működési engedéllyel rendelkező vasúti társaság a vonatkozó nemzetközi szerződések rendelkezései szerint jogosult.

41. § (1) Az autóbusszal végzett nemzetközi személyszállítási szolgáltatás végzésére vonatkozó, a 10. § (4) bekezdésében meghatározott engedélyt – amennyiben az arra irányuló kérelmet Magyarországon nyújtották be – a közlekedési hatóság adja ki.

A törvény 20. § (1) szerint: Személyszállítási közszolgáltatásként közszolgáltatási szerződés keretében az e fejezetben meghatározott szabályok szerint, az ellátásért felelős helyi, elővárosi, regionális és országos menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatást rendelhet meg.

Ugyanakkor az (5) bekezdés egy lényeges rendelkezést tartalmaz: Nemzet-, társadalom- vagy közlekedéspolitikai szempontok alapján az ellátásért felelős a határon átmenő személyszállítási szolgáltatásokat személyszállítási közszolgáltatásként rendelhet meg. A személyszállítási közszolgáltatássá minősített határon átmenő regionális személyszállítási szolgáltatásokra a regionális személyszállítási közszolgáltatásokra vonatkozó szabályokat, a személyszállítási közszolgáltatássá minősített határon átmenő országos személyszállítási szolgáltatásokra az országos személyszállítási közszolgáltatási tevékenységre vonatkozó szabályokat kell alkalmazni.

2.2.2. Az autóbusz-közlekedésre vonatkozó szabályozás

Az autóbusszal végzett személyszállítási szolgáltatással kapcsolatos tevékenység engedélyezése a Személyszállítási tv. 10. § szerint az alábbi:

- (1) Autóbusszal végzett menetrend szerinti, szerződéses és különjáratú személyszállítási szolgáltatás a gazdálkodó szervezet székhelye szerint illetékes közlekedési hatóság által, a szolgáltató kérelmére az **autóbusszal díj ellenében végzett személyszállítási és saját számlás személyszállítási tevékenységről szóló jogszabályban** és az abban foglalt eljárási rend szerint kiadott, az e tevékenység végzésére feljogosító autóbuszos személyszállító engedély, valamint nemzetközi forgalomban – ideértve a kabotázst is – közösségi engedély birtokában végezhető.

(2) Autóbuszos személyszállító engedélyt az a gazdálkodó szervezet kaphat, amely megfelel az **autóbuszal díj ellenében végzett személyszállítási és saját számlás személyszállítási tevékenységről szóló jogszabályban** meghatározott követelményeknek.

(3) Az autóbuszos személyszállító szolgáltató

- a) menetrend szerinti nemzetközi személyszállítási szolgáltatást,
- b) különcélú menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatást, amennyiben az nem a szállítás megrendelője és a szolgáltató között megkötött szerződés alapján történik,
- c) közforgalmú kötöttpályás közlekedést helyettesítő autóbuszjárárral történő személyszállítási szolgáltatást, továbbá
- d) nem az Európai Unióban bejegyzett szolgáltató menetrend szerinti és különcélú menetrend szerinti kábótázs személyszállítási szolgáltatást járáti engedéllyel végezhet. Járáti engedély a szolgáltató kérelmére, külön jogszabály alapján, az abban foglalt időtartamra, de legfeljebb 5 évre adható ki. Az engedély kérelemre megújítható.

(4) A menetrend szerinti nemzetközi autóbuszos személyszállítási szolgáltatás végzésére jogosító járáti engedély kiadására az **1073/2009/EK rendeletben és az autóbuszal díj ellenében végzett személyszállítási és saját számlás személyszállítási tevékenységről szóló jogszabályban** foglalt előírásokat kell alkalmazni.

(5) A (3) bekezdés a) pontjában meghatározott személyszállítási szolgáltatás végzésére vonatkozó járáti engedély kiadása tekintetében a közlekedési hatóság, a (3) bekezdés b) és c) pontjában, valamint a (7) bekezdésben meghatározott helyi személyszállítási szolgáltatásra vonatkozó járáti engedélyek tekintetében a települési önkormányzat polgármestere, fővárosban a főpolgármester, míg az országos, regionális és elővárosi, valamint a (3) bekezdés d) pontjában meghatározott személyszállítási szolgáltatás végzésére vonatkozó járáti engedélyek tekintetében a miniszter jár el.

A magyarországi gyakorlat jó példája a Vértes Volán Zrt. által üzemeltetett Komárom–Komárno, illetve Esztergom–Štúrovo közötti járat, amelyek ugyan a nemzetközi járatoknak megfelelő besorolásban, külön eseti, nemzetközi viteldíjrendszerrel közlekednek, de a Személyszállítási törvény 20. § (5) rendelkezésének megfelelően közszolgáltatási tevékenységnek minősülnek, aminek legfontosabb eredménye, hogy az üzemeltető jogosult veszteség kiegyenlítésre.

A fenti jogszabályok megfelelő keretet nyújtanak a határon átnyúló autóbuszos közforgalmú közlekedés megvalósítására, illetve kiterjesztésére. Természetesen Magyarország és Ausztria esetén, az EU tagállamokra automatikusan vonatkozó jogrend 2004-ben történt életbe lépésével a térségi, határon átnyúló közforgalmú közlekedés megszervezésének és fejlesztésének nincs semmiféle adminisztratív vagy jogi akadálya.

2.3. Jelenlegi autóbuszos kínálat Szombathely irányában

Ausztria felől egyedül a "Südburg" Kraftwagen-Betriebs Ges.m.b.H biztosít eljutási lehetőséget Szombathely irányában, ám ez a kínálat meglehetősen szegényes: mindössze egyetlen buszjárat jár Oberwart és Bükfürdő között, Szombathely érintésével, ráadásul azzal a korlátozással, hogy kizárólag minden hónap első keddjén közlekedik (1. ábra).

Az autóbusz egyszerre két funkciót lát el: a szombathelyi vásárcsarnoknál 1 órát tartózkodik, így az utasoknak lehetőséget biztosít, hogy délelőtt a piacon bevásárolhassanak. Az autóbusz ezt követően Bükfürdő felé veszi az irányt, ahova 11 órára érkezik, majd 4 órával később visszaindul Ausztria felé. Szombathely belvárosában ismét megáll, hogy azok, akik inkább Szombathelyen töltenék el a napot, több idejük maradjon a bevásárlásra és más tevékenységekre. A járat mindössze 4 órás tartózkodást tesz lehetővé a büki gyógyfürdőben, azonban vélhetően azért csak 8 órakor indul Oberwartból, mert az ide vezényelt autóbusz a reggeli csúcsidőszakban még a hivatásforgalmat kiszolgáló vonalakon közlekedik, délután pedig ugyanezen okból kell már 17 óra előtt visszaérkeznie Oberwartba.

7222/7910/715 Sárvár-Bük-Szombathely - Bucsú/Schachendorf - Oberwart


www.suedburg.at

Südburg Kraftwagen-Betriebs-GesmbH & Co KG, Steinamangerer Straße 142, 7400 Oberwart, Tel. 03352/38974

gültig ab: 13. Oktober 2014

1	3	7222			KURSNUMMER	7222	2	4
1	1	2	Nr	Km	VERKEHRSBESCHRÄNKUNG	2	1	94
		15 00	1	22	ab Bük gyógyfürdő (Thermalbad)	an	11 00	
			2	43	Szombathely Vásárcsarnok (Markthalle)	ab	10 15	
				43	Szombathely Vásárcsarnok (Markthalle)	an	09 10	
		15 30	2	46	ab Szombathely Savaria nagyszálló (eh Rest Gyöngyös)	an	09 05	
06 20	06 37	15 35	3	47	Szombathely autóbuszállomás (Busbahnhof)		09 00	14 08 16 48
			4	51	Sé buszmegálló (Haltestelle)			13 59 16 39
		06 48		5	53 Torony Flórián tér (Florianplatz)			13 56 16 36
				6	54 Dozmat autóbusz-váróterem (Wartehäuschen)			
06 36	06 55	15 40	7	58	Bucsú Staatsgrenze		08 55	13 48 16 28
06 36	06 55	15 45	8	59	Schachendorf Staatsgrenze		08 50	13 48 16 28
06 40	06 59		9	62	an Schachendorf Raika	ab		13 44 16 24
		15 50	9	62	Rechnitz Hauptplatz		08 35	
06 40	06 59	16 00	11	66	ab Schachendorf Raika	an	08 25	13 44 16 24
		16 05	12	67	Dürnbach Bundesstraße		08 20	
		16 20	14	73	Großpetersdorf Rathaus		08 15	
		16 27	18	78	Rotenturm Gh Petschinger		08 08	
		16 30	20	82	Unterwart Mitte		08 05	
			23	75	Unterwart Interspar			
06 58	07 24	3 16 45	24	83	an Oberwart Hauptplatz	ab	4 08 00	13 25 16 05
07 25	07 55		25	97	an Pinkafeld Hauptplatz	ab		12 30 15 35
09 00	09 30		26	209	an Wien Friedrichstraße 7/Karlsplatz	ab		11 00 14 15

Weitere Haltestellen: 10 Rechnitz Sportplatz; 13 G.P.- Fa.Friedrich; 14 Gh.Strohriegl; 15 Abzw.Schlaining; 16 Rotenturm-Abzw Bahnhof; 17 Süd; 19 Kreuz; 21 Unterwart-Volksschule; 22 Osterniedlg;

1	Montag bis Freitag wenn Schultag in Österreich
2	jeden 1. Dienstag wenn Werktag im Monat
3	an Dienstag wenn Schultag Anschlußmöglichkeit nach Friedberg um 17.40 Uhr
4	an Dienstag wenn Schultag Zubringerbus ab Friedberg um 07.15 Uhr
94	an Montag bis Donnerstag wenn Schultag in Österreich
	grau unterlegt = wird von Fa. VASI VOLAN gefahren

Am 24. Dezember und 31. Dezember wenn Werktag, Verkehr wie Samstag wenn Werktag

krhe/kuin
 Oberwart, 2014-10-09

1. ábra:

A Südburg által biztosított autóbuszos eljutás (forrás: [4])

2.4. Jelenlegi autóbuszos kínálat Oberwart irányában [5]

Az előző ábrán a szürkével jelölt mezőkben megtalálhatók azok az autóbuszjáratok is, amelyek a Szombathelyről Oberwartba irányuló napi iskolaforgalmi igényeket szolgálják ki. Itt két járatpár szerepel, ezek csak osztrák tanítási napokon közlekednek, és az oberwarti és pinkafeldi iskolákba biztosítják a magyar diákok eljutását. A Vasi Volán több éve üzemelteti e járatokat, melyek ugyan alternatívát jelenthetnének a két város közötti bevásárló forgalomban is, de terheltségük már jelenleg is problémákat okoz, ráadásul a szülők kérésére az utaztatás zártkörű, azaz ez egy különcélú menetrendszerinti szolgáltatásnak minősül, amelyből kizárnak az iskolásokon kívül minden utast. Napi menetjegy váltására tehát nincs lehetőség, és az adott hónapra érvényes bérletet csak az osztrák tanítási intézményben tanuló diákok válthatnak. Az efféle szolgáltatás a Nemzeti Közlekedési Hatóságnál engedélyezett és jóváhagyott koncesszió alapján végezhető.

Szombathely és Oberwart között e járatokon felül csak egy további autóbusz-pár működik, de az már csak a 3. ábrán látható menetrendben szerepel. Kizárólag minden hónap első szombatján közlekedik, és Szombathelyről 7:30-kor indul, feltárja a köztes magyar és osztrák településeket, majd Oberwartra 8:15-kor érkezik. Az új Einkaufszentrum Oberwart (EO) bevásárlóközponthoz azonban már nem megy ki, tehát csak azok számára jelent megfelelő szolgáltatást, akik kifejezetten a belvárosba, például a piacra igyekeznek. A szombati bevásárló-járat tehát nem követi a megváltozott célforgalmi igényeket, ráadásul gyakorlatilag nincs meghirdetve. A hivatalos menetrendkönyv internetes menetrendi keresőjében (pl. [6]) nem lelhető fel, ha Szombathelyt és Oberwartot írunk be a kiindulás és az érkezés helyeként, a nemzetközi menetrend tehát egyedül a 3. ábra forrásaként megjelölt honlapon érhető el. Díjszabási információk ugyanitt nem találhatók, illetve helytelenül szerepelnek (a Szombathely–Oberwart reláció megállóhelyeihez kapcsolt díjtáblázati mátrix egy másik viszonylatra érvényes).



2. ábra:
A Vasi Volán által üzemeltetett iskolabusz (forrás: [7])

Mindez hozzájárul ahhoz, hogy ha a menetrendet esetleg sikerült is kideríteni, az utazni kívánczó személynek egészen az indulás pillanatáig fogalma sem lesz arról, hogy milyen viteldíjakkal kell számolnia, esetleg milyen kedvezmények fognak rá vonatkozni, azok igazolásához milyen iratokat kellett volna magával vinnie az útra. Az alábbi menetrendben ráadásul az sincs külön megemlítve, hogy a diákjáratokból ki van zárva az utazóközönség, így ha valaki hétköznapi reggel mégiscsak kimenne a szombathelyi autóbusz-állomásra, hogy átutazzon az iskolabusszal Oberwartba, garantáltan megtagadják utaztatását.

715 Szombathely - Bucsú/Schachendorf - Oberwart

VASI VOLÁN Zrt. 9700 Szombathely Körmei út 92 Telefon: +36-94/312 054	SÜDBURG Kraftwagenbetriebs GmbH A-7400 Oberwart Steinmangerstr. 142 Tel. (43 3352) 89 74
--	---

Érvényes: 2012. szeptember 1-jétől visszavonásig

3	5	1	Km	0	2	4	6	8
6 20	6 37	7 30	0	0 Szombathely, aut. áll.	14 05	14 08	14 08	16 48
6 23	6 42	7 38	1	1 Órásház	14 05	14 05	14 05	16 45
6 26	6 45	7 40	2	2 Dugovics T. u.	14 02	14 02	14 02	16 42
6 29	6 48	7 41	5	5 Sé, aut. vt.	13 57	13 59	13 59	16 39
6 32	6 51	7 44	7	7 Torony, Flórián tér	13 55	13 56	13 56	16 36
6 35	6 54	7 47	8	8 Dozmat, aut. vt.	13 54	13 54	13 54	16 33
6 38	6 57	7 50	12	12 Bucsú, oh.	13 50	13 48	13 48	16 28
6 41	6 59	7 53	12	12 Schachendorf, St. gr.	13 50	13 48	13 48	16 28
6 44	7 02	7 56	16	16 Schachendorf, Gh. Petti	13 45	13 45	13 45	16 23
6 47	7 05	7 59	19	19 Dömbach, Postautóállomástestelle	13 40	13 40	13 40	16 18
6 50	7 08	8 00	27	27 Grosspetersdorf, Elektro Müllner	13 35	13 35	13 35	16 13
6 53	7 11	8 03	34	34 Unterwart, Interspar	13 26	13 26	13 26	16 08
6 56	7 14	8 06	37	37 Oberwart, Hauptschule	13 20	13 25	13 25	16 05
6 59	7 17	8 09	37	37 Oberwart, Hauptplatz	13 20	13 25	13 25	16 05
7 01	7 20	8 11	37	37 Oberwart, Kéttannyelvű G.	13 20	13 25	13 25	16 05
7 04	7 23	8 14	39	39 Oberwart, Hauptschule	13 20	13 20	13 20	16 00

minden hónap első szombati napján, hétfőtől csütörtökig osztrák iskolai előadási napokon, pénteki osztrák iskolai előadási napokon, osztrák iskolai előadási napokon
 A járatok osztrák ünnepnapokon nem közlekednek.

3. ábra:

A Vasi Volán által biztosított eljutások a Szombathely–Oberwart tengelyen (forrás: [8])

3. MŰKÖDÉSI PARAMÉTEREK MEGHATÁROZÁSA

3.1. Célcsoportok definiálása

A SmaShMob projekt keretében a bevásárlóközpontok parkolójában elvégzett felmérések alapján megállapítható, hogy az régióként meglehetősen eltérően alakul azok aránya, akik megszokott eljutási módjukat helyett valamilyen más lehetőséget választanának, ha a megfelelő feltételek teljesülnének. A Parndorfba kijáró magyarokhoz képest Oberwartban jóval nagyobb azok aránya, akik a jól bevált szokásaikhoz ragaszkodnak, a megkérdezetteknek csupán negyede fontolná meg, hogy közösségi közlekedéssel utazzon, ha jobb feltételek teljesülnének. Hozzáadhatók ugyanakkor azok, akik a különcélú autóbusszos eljutást szívesebben vennék igénybe, mivel jelen esetben éppen ilyen jellegű közösségi közlekedési mód bevezetése a cél. A Magyarországra átjáró osztrákok közül ugyanakkor éppen a Szombathelyre átjáró bevásárlók tennék le legnagyobb arányban autójukat, több mint 50%-uk gondolt valamilyen alternatív közösségi közlekedési lehetőségre. A legtöbben az vásárolt árumennyiség hazaszállításának nehézségei kiküszöbölését tartják fontosnak, ezt az autóbusszjárat megtervezésekor figyelembe kell venni.

Az 5 bevásárlóközpont parkolójában a témával kapcsolatban feltett kérdésre adott válaszok arányát a 3. táblázat foglalja össze. Meg kell azonban jegyezni, hogy azok száma valószínűsíthetően jelentősen alacsonyabb, akik végül valóban átülnének az autóból a közösségi közlekedés járművére.

Az új járat fő igénybevevői ezért várhatóan inkább olyan emberek lesznek első körben, akiknek nincs saját autójuk, vagy nem tudnak autót vezetni. Itt elsősorban az idősebb emberekre és a fiatalokra kell gondolni. A járatok indulását, menetrendjét ehhez igazodva kell kialakítani. Munkanapokon várhatóan inkább csak a nyugdíjasok vennék igénybe a szolgáltatást, ez az oktatási szünetek ideje alatt kiegészül a fiatalokkal is. Szombatonként már inkább a munkavállalók kiszolgálására kerülhet a hangsúly.

Megfelelő feltételek esetén utazna-e más módon?	Magyar válaszok		Osztrák válaszok		
	Oberwart	Parndorf	Moson-magyaróvár	Szombathely	Zalaegerszeg
Közforgalmú (közösségi) közlekedéssel (busz, vonat)	21,6 %	32,0 %	24,2 %	25,4 %	11,1 %
Közforgalmú közlekedéssel, ha a vásárolt terméket a bolt házhhoz szállítaná	2,9 %	12,0 %	8,3 %	21,3 %	11,1 %
Különjáratú busszal (pl. a vasútállomástól a bevásárlóközpontig)	10,8 %	5,3 %	6,1 %	4,1 %	0,0 %
Autómegosztással	2,0 %	4,0 %	15,9 %	6,6 %	0,0 %
Mindenképpen autóval (egyéni)	62,7 %	46,7 %	45,5 %	42,6 %	77,8 %

3. táblázat:

A kiválasztott bevásárlóközpontok parkolójában végzett felmérések eredményei (forrás: [2])

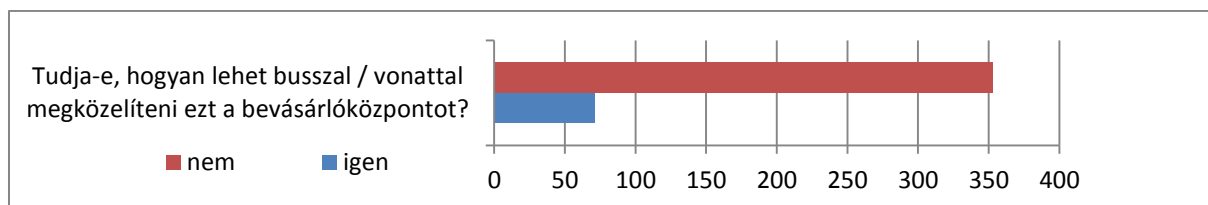
3.2. Utazási igények felmérése

Az előzetes igénybecslés kulcsfontosságú, hiszen ez alapján határozható meg a kívánt jármű befogadóképessége, az üzemeltetés módja, valamint a várható bevételek. A 2013-as EMAH felmérés adatai (2.1 bekezdés) szerint a bucsui határt bevásárlási céllal átlépő magyarok, illetve osztrákok száma munkanapokon körülbelül 250, ill. 115 főre tehető. Ebből lejön az a 30-40%-nyi utas, aki nem a Szombathely–Oberwart relációban közlekedik, tehát napi szinten 150-180 magyarral és 70-80 osztrákkal számolhatunk. Mivel a projekt elsődlegesen a munkába járók mobilitási szokásainak felmérésére irányult, ezért a munkanapi, csúcsidőszakon kívüli forgalomról nincsenek információk, és hétvégén csak a vasárnap délutáni ingázó forgalomról vannak adatok, a szombati helyzet ismeretlen.

Egy közepes helyközi autóbusz körülbelül 35 ülőhelyes (pl. Credo LC 9.5, [9]), amelyen már akkor is 60-70%-os ülőhely-kihasználás érhető el tehát, ha azt csupán 20-25 fő veszi igénybe. Ha ezt a tényt összevetjük a fenti adatokkal, látható, hogy ha a magyar oldalról munkanapokon jelentkező, illetve szombaton valószínűsíthető bevásárló forgalomnak csupán 10-15%-át sikerülne áttelelnünk a közösségi közlekedésre, már az indokolttá tenné egy új, hétfőtől-szombatig akár mindennap közlekedő, kifejezetten a bevásárlók szállítását végző menetrendszerinti járat elindítását. Azonban, ahogy az előző pontban is említettük, az autóról autóbuszra ténylegesen átállni szándékozók aránya várhatóan ennél kisebb lehet. Szélsőséges esetben, ha az új autóbuszt csak olyanok használnák, akik eddig nem tudtak eljutni autóval sem, akkor valójában nem a projekt eredeti célja, azaz a fenntartható mobilitás felé tennénk lépéseket, épp ellenkezőleg, eddig nem meglévő utazásokat generálnánk az autóbuszsal, miközben az autóval megtett utazások mértéke nem csökkenne.

A szolgáltatás bevezetését célszerű egy konkrétan a bevezetni kívánt termékkel kapcsolatos részletes felmérésnek megelőznie a kiszolgálni kívánt területen, ám addig is hasznos alapot teremthetnek a meglévő felmérési eredmények.

Jelen projekt során a nagyobb bevásárlóközpontok parkolójában végzett háztartási felmérések azt mutatják, hogy a vásárlások gyakorisága mindkét irányba havi szinten a legelterjedtebb. A magyarok a nagyobb választék és a jobb minőség reményében utaznak át Ausztriába vásárolni, és ha átlépik a határt, akkor ezt kifejezetten bevásárlási céllal teszik meg, egyéb szolgáltatásokat (pl. wellness, kozmetika, étterem) jellemzően nem vesznek igénybe. A Magyarországon vásárló osztrákok ezzel szemben sokszor más tevékenység céljából lépik át a határt, ami mellett egyébként vásárolnak is. Mosonmagyaróvár és Zalaegerszeg esetében a vásárlás csak a másodlagos utazási cél volt, egyedül a Szombathelyre utazók esetében érkezett a vásárlók többsége elsődlegesen vásárlási céllal.

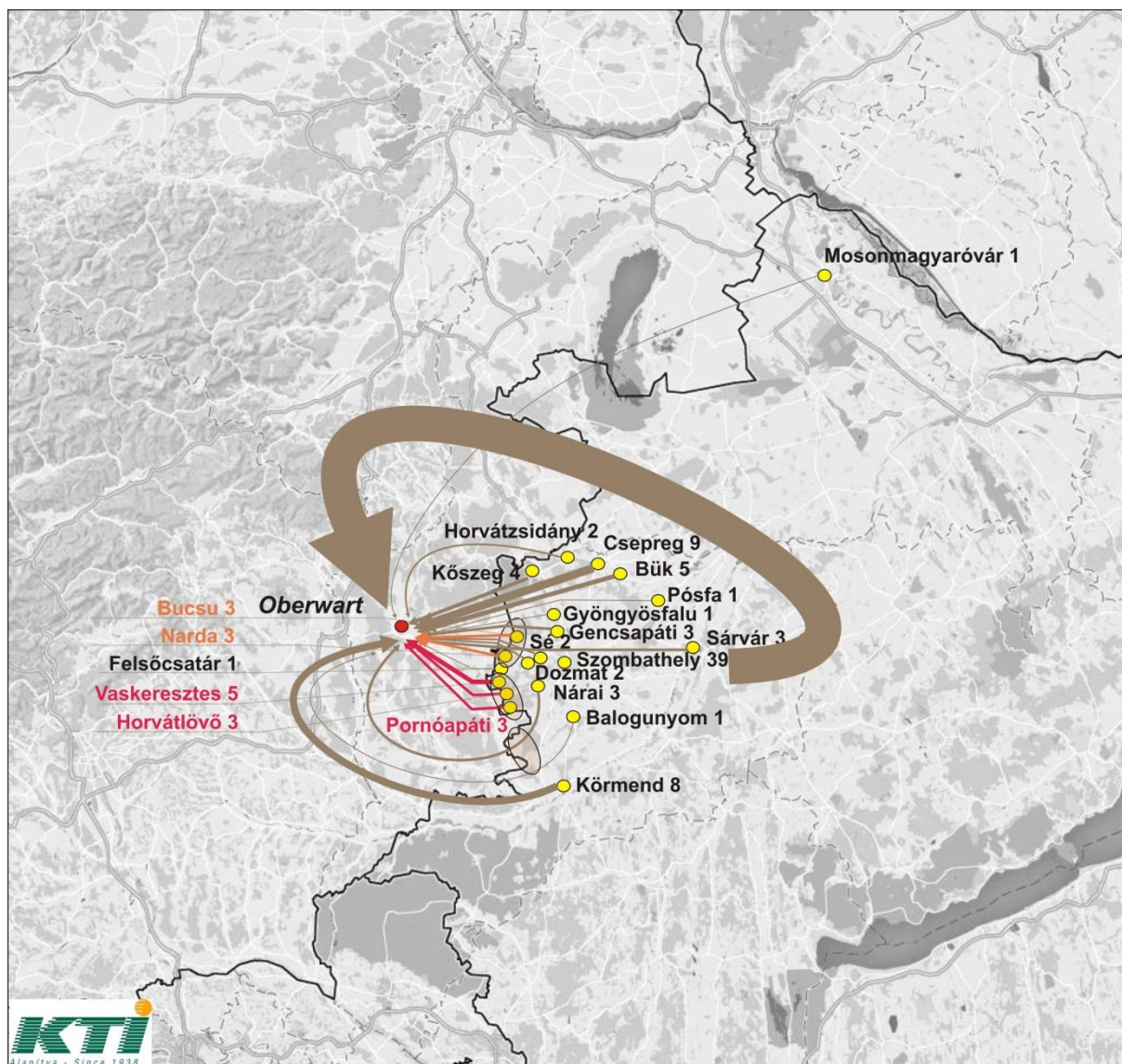


4. ábra:

A kiválasztott bevásárlóközpontok parkolójában végzett felmérések eredményei (forrás: [2])

Arról nagyon kevés vásárló tud, hogy az adott bevásárlóközpont megközelíthető-e egyáltalán busszal vagy vonattal (4. ábra), és az összes helyszínen egyértelműen többségben voltak azok, akik mindenképpen gépjárművel mennének vásárolni. A közösségi közlekedéssel szemben felmerült igények rangsorolása alapján az osztrákok a versenyképes viteldíjat emelték ki, ezzel szemben a magyarok elvárása a gyakoribb járatok és a jobb menetrend. Összegezve tehát a vásárlók nem is igazán tudják, hogyan lehet eljutni a bevásárlóközpontba tömegközlekedéssel, de abban biztosak, hogy az drága és ritkán jár.

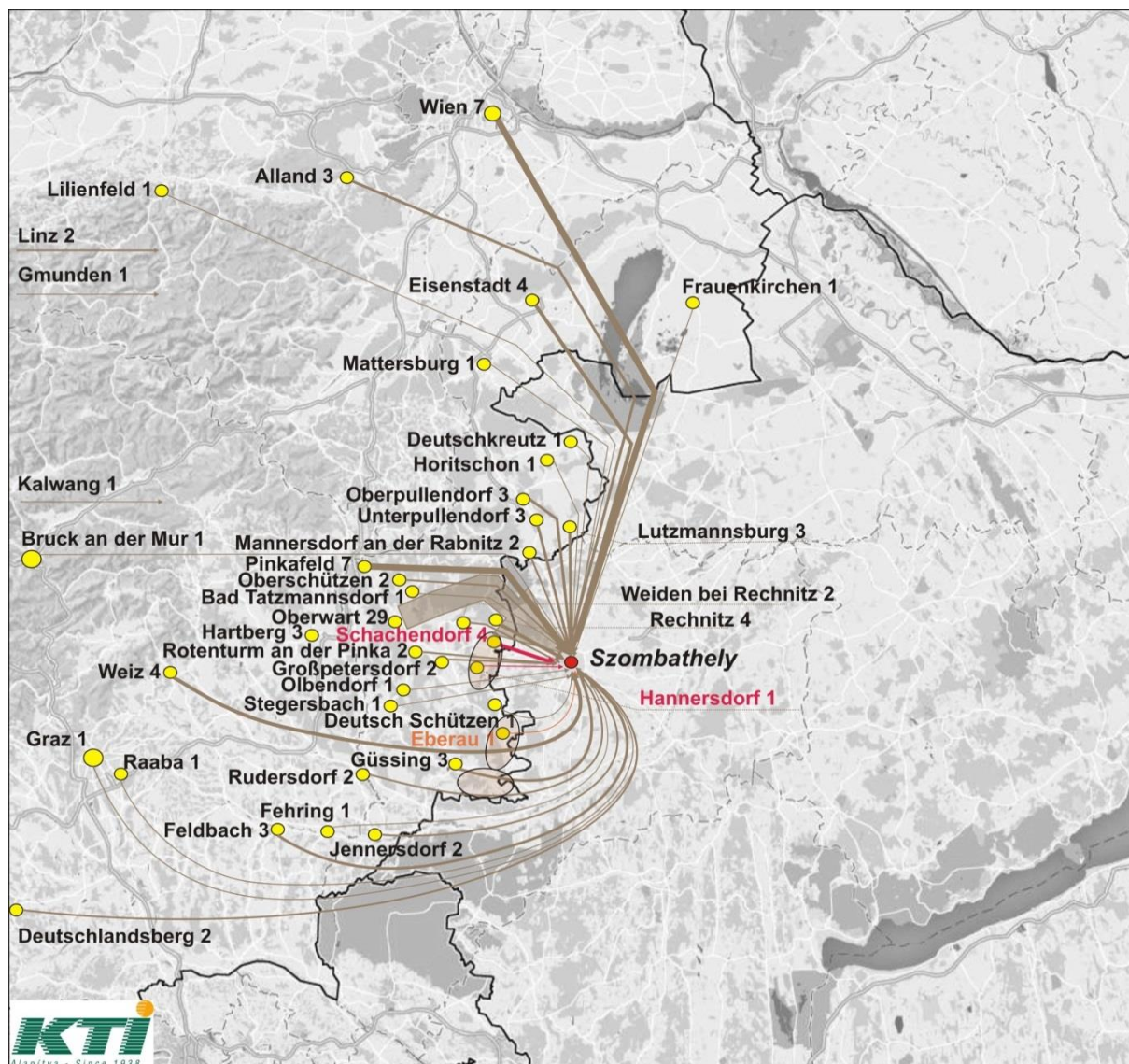
Az 5. és a 6. ábra jól mutatja, hogy a két város bevásárlóközpontjába a szomszéd országból mely településekről érkeznek aránylag a legtöbben. A legtöbb kikérdezett magyar Szombathelyről érkezett Oberwartra, míg a legtöbb válaszadó osztrák Oberwartról és Pinkafeldről érkezett Szombathelyre.



5. ábra:

Magyarországról Oberwartba érkező vásárlók (forrás: KTI)

Megjegyzendő, hogy a bevezetendő szolgáltatást a minél nagyobb kereslet elérése céljából ajánlott egy intenzív reklámkampány keretében népszerűsíteni (pl. minden érintett háztartásba szóróanyag eljuttatásával, járművek belsejében és oldalán, valamint az utasforgalmi létesítményeken elhelyezett plakátokkal), és később az üzemvitellel kapcsolatos visszajelzéseket folyamatosan követni kell, annak érdekében, hogy a színvonal tartósan magas maradjon, és a lakosok számára vonzó alternatívát nyújtson. Ennek érdekében célszerű időnként felméréseket tartani a helyben élők (elsőként a meglévő utasok) körében, a fórumokon pedig állandó témaként szerepeltetni a bevásárló-járat kérdéskörét.



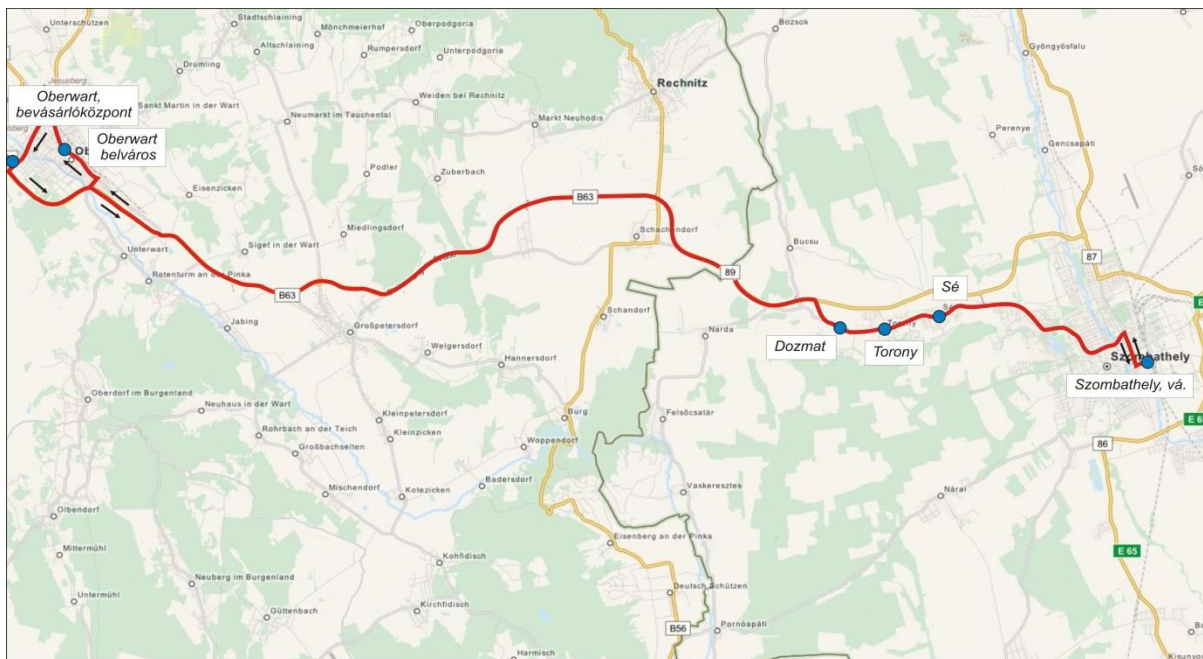
6. ábra:
 Ausztriából Szombathelyre érkező vásárlók (forrás: KTI)

3.3. A működtetési terület kijelölése

A szolgáltatást térben jól le kell határolni. A potenciális utasok kiindulási és célpontjai sokszor nagyon szétszórtaak lehetnek, de Szombathely és Oberwart között csak a közlekedési tengely mentén fekvő települések jöhetnek szóba. A magyar oldalon például Narda és Bucsú érintése jelentősen megnövelné a menetidőt, ami által a jóval nagyobb potenciált képviselő Szombathely-Torony agglomeráció rosszabb szolgáltatást kapna. Ezért összességében Szombathely, Sé, Torony és Dozmat kiszolgálása indokolt a Magyarországról induló autóbuszok esetében (7. ábra).

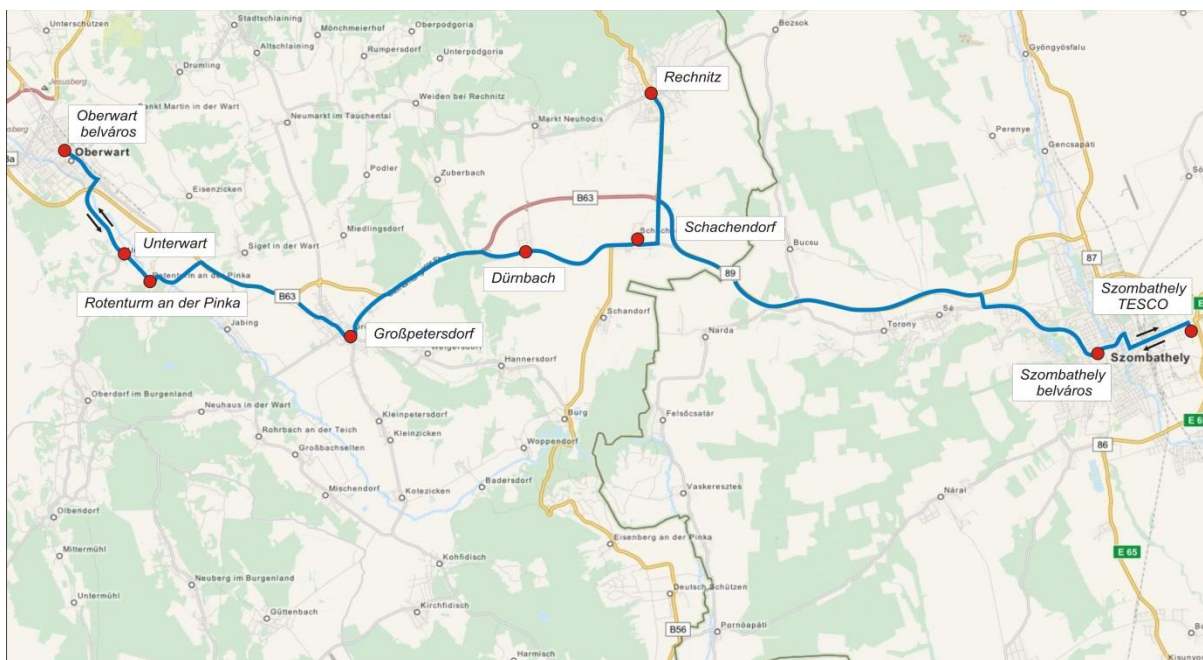
Szombathelyen a vasútállomásnál mindenképp javasolt csatlakozást biztosítani a beérkező vasútvonalak vonatairól, hiszen az átszállási lehetőségekkel jelentősen kibővíthető a közvetett térbeli lefedettség, de Toronyban is érdemes csatlakozást adni a Pornóapáti irányában közlekedő autóbuszokhoz.

Az Oberwartról induló autóbuszok esetében Unterwart, Rotenturm, Großpetersdorf, Dürnbach, Schachendorf és Rechnitz feltárása javasolt, vagyis tulajdonképpen az az útvonal, amelyen a jelenleg közlekedő Südburg-féle autóbusz jár (8. ábra). Pinkafeld és Oberwart között javasolt lehet a viszonylat meghosszabbítása, bár ebben az irányban (valamint Bad Tatzmannsdorf felé) egy átszállásos csatlakozás is jó megoldást jelenthet.



7. ábra:

A Szombathely-Oberwart-Szombathely járat tervezett útvonala (saját szerkesztés)



8. ábra:

Az Oberwart-Szombathely-Oberwart járat tervezett útvonala (saját szerkesztés)

3.4. A működtetés egyéb paramétereit (menetrend, üzemeltetés stb.)

Az üzemidő meghatározása elsősorban az érintett csoportok igényeitől függ. A Szombathely–Oberwart tengelyen a bevásárló forgalom nagysága (EMAH felmérés) és a vásárlók utazási szokásai (SmaShMob felmérés) ismeretében elmondható, hogy eleinte irányonként heti 2 járatpár indítása lehet indokolt, ám az igények változásával ez a szám később akár tovább is bővíthető.

Fontos mindkét városban a piaci napokhoz igazodni: Oberwartban szerda délelőttönként van a heti nagypiac – immár 174 éve, ez tehát fix időpontnak tekinthető [10]. Szombatonként termelői piac, hónap első szombatján bolhapiac fogadja a látogatókat. E két napon indokolt tehát első körben a járat elindítása, esetleges harmadik napnak pedig a hétfő javasolt. Szombathelyen is szombaton van nagypiac, ezen kívül kedd és péntek is erősebb nap, csütörtök délutánonként pedig nemrég működik termelői piac, amely ételkülönlegességeivel ugyancsak vonzó lehet az osztrákok számára [11]. Összességében csütörtöki és szombati, később esetleg keddi indulás javasolt.

Törekedni kell arra, hogy a jelenlegi járműparkkal legyen megvalósítható a bevásárló-járat üzemeltetése, hiszen az nem képvisel akkora potenciált, hogy értelme legyen új járművek beszerzésének. A bevásárló-járatok mindkét irányban a reggeli csúcsidő vége felé indulhatnak el, és a városközpontokba beérkező autóbuszok egyike foroghat át erre a járatra. A menetrendet ennek szellemében kell kialakítani. Szombathelyen ügyelni kell arra is, hogy lehetőleg mindkét irányban jó csatlakozás működjön a vonatok és a bevásárló-járat között. Ezek szellemében az alábbi menetrendek születtek:

Km	Km	Szolgáltató (magyar)	Időpont	Km	Km	Szolgáltató (osztrák)	Időpont
0,0	0,0	Szombathely, GYSEV	7:25	0	0	Oberwart, Hauptplatz	8:00
0,7	0,7	Szombathely, Szelestey u. 15.	7:27	4	4	Unterwart Mitte	8:05
1,7	1,7	Szombathely, aut. áll.	7:30	6	6	Rotenturm Gh Petschinger	8:08
2,9	2,9	Szombathely, Órásház	7:32	12	12	Großpetersdorf Rathaus	8:15
3,7	3,7	Szombathely, Árkádia	7:34	19	19	Dürnbach Bundesstraße	8:20
7,1	7,1	Sé, aut. vt.	7:39	23	23	Schachendorf Raika	8:25
9,0	9,0	Torony, Flórián tér	7:42	28	28	Rechnitz Hauptplatz	8:35
9,8	9,8	Dozmat, aut. vt.	7:45	35	35	Schachendorf	8:45
14,1	14,1	Bucsu, OH.	7:50	35	35	Bucsu, OH.	8:47
14,2	14,2	Schachendorf	7:52	48	48	Szombathely, aut. áll.	9:05
37,7	37,7	Oberwart, Hauptplatz	8:15	50	50	Szombathely, Vásárcsarnok	9:15
37,7	37,7	Oberwart, Hauptplatz	9:45	50	0	Szombathely, Vásárcsarnok	12:15
41,7	41,7	Oberwart, Einkaufszentrum	9:55	53	3	Szombathely, TESCO	12:20
41,7	0,0	Oberwart, Einkaufszentrum	13:00	53	0	Szombathely, TESCO	14:20
67,8	26,1	Schachendorf	13:23	56	2	Szombathely, Vásárcsarnok	14:30
67,9	26,2	Bucsu, OH.	13:25	58	5	Szombathely, aut. áll.	14:35
72,2	30,5	Dozmat, aut. vt.	13:30	71	18	Bucsu, OH.	14:53
73,0	31,3	Torony, Flórián tér	13:33	71	18	Schachendorf	14:55
74,9	33,2	Sé, aut. vt.	13:36	78	25	Rechnitz Hauptplatz	15:05
78,3	36,6	Szombathely, Árkádia	13:41	83	30	Schachendorf Raika	15:15
79,1	37,4	Szombathely, Órásház	13:43	87	34	Dürnbach Bundesstraße	15:20
80,3	38,6	Szombathely, aut. áll.	13:45	94	41	Großpetersdorf Rathaus	15:25
82,0	40,3	Szombathely, GYSEV	13:50	100	47	Rotenturm Gh Petschinger	15:32
				102	49	Unterwart Mitte	15:35
				106	53	Oberwart, Hauptplatz	15:40

4. táblázat:

A magyar és az osztrák bevásárló-járatok tervezett menetrendje

Szombathelyen a reggeli diákjáratok egyike fordulhat a nemzetközi járatra, ezek többsége ugyanis már 7 óra előtt nem sokkal beérkezik a szombathelyi végállomásra, ezért egyikük a műszaki pihenőt követően folytathatja is útját Ausztriába. A járatra a reggeli beérkező vonatokról és autóbuszokról csatlakozás biztosítható. A busz 50 perc alatt ér át az Oberwart főterén található autóbusz-pályaudvarra, ahol aztán körülbelül másfél órát várakozik (igénytől függően ettől eltérő is lehet), hogy az utasok a piacon és a belvárosi butikokban bevásárolhassanak, majd a járat kimegy a város peremén található bevásárlóközpontba. Innen 3 órás tartózkodást követően indul vissza Szombathely felé, ahová még a délutáni műszakváltást követő csúcsidőszak előtt befut, ezért egyrészt csatlakozást tud adni a kiinduló vonatokra és autóbuszokra, másrészt a műszaki pihenőt követően maga is forgalomba állhat valamelyik elővárosi autóbuszvonalon.

Az Oberwartból induló járat menetrendi fekvése nagyon hasonlít a 1. ábrán található Südburg-féle autóbúszéhoz, azonban a Vasi Volán iskolabuszának menetrendjéhez lett igazítva. Észre kell vennünk ugyanis, hogy az autóbusz reggel csak Oberwart, míg délután csak Szombathely irányában termel bevételt, napközben viszont üresen visszatér a vasi megyeszékhelyre, hogy ott még 1-2 belföldi fordulót megtegyen. Ez nagymértékű pazarlásnak tekinthető, hiszen az autóbusz naponta közel 100 km-t tesz meg teljesen haszontalanul.

Az üresfutás optimalizálása érdekében mielőbb javasolt a rezsimeneteknek az utazóközönség számára történő meghirdetése, amely például a 4. táblázatban fellelhető menetrend alapján történhet. Ekkor az autóbusz az iskolajárat beérkezése után némi szünetet tartva, pontosan 8 órakor indulna, mint a most meglévő Südburg-féle járat, majd ahhoz hasonlóan (azt kiváltva) feltárja az osztrák településeket, és Szombathelyre kevéssel 9 óra után érkezik. A vásárcsarnoktól 3 órás tartózkodást követően megy ki a bevásárlóközponthoz (TESCO, Decathlon), majd onnan további 2 óra várakozás után indul vissza Oberwartra. Útközben a belvárosban ismét lehetőséget biztosít felszállásra azok számára, akik inkább egész napjukat a belvárosban töltik, mert inkább egyéb szolgáltatásokat (pl. étterem, fodrászat, cukrászda) is igénybe vesznek. Oberwartra „kicsengetés” előtt visszaviszi az utasokat az autóbusz, így rövid műszaki pihenőt követően immár iskolabuszként hazaszállíthatja az Ausztriában tanuló diákokat.

Ugyan ebben a verzióban megszűnik a lehetőség, hogy az utasok közösségi közlekedést igénybe véve jussanak el Bükfürdőre, az ottani 4 órás tartózkodási idő eddig sem bizonyulhatott elégségesnek, a fürdőbe irányuló forgalom kiszolgálását egy irányjáratral célszerű kiszolgálni, amelynek nem feladata még ezen kívül a Szombathelyre irányuló bevásárló forgalom ellátása is.

Az üzemeltetést célszerűen a magyar Vasi Volán és az osztrák Südburg kooperációjával kell megvalósítani. Fontos, hogy a két társaság kölcsönösen megengedje egymásnak a másik fél utasforgalmi létesítményeinek (megálló, állomás) használatát az utasok le- és felszállása céljából, és azért ne számoljon fel extra díjat.

3.5. Járműválasztás

A járművel szemben támasztott követelmények közül a legfontosabb a befogadóképesség, amely a várható kereslettől függ. A feladat ellátására magyar oldalról a Credo LC 9.5 jármű alkalmazása javasolható, amely már bizonyított a nemzetközi forgalomban, hiszen épp az osztrák iskolákban tanuló diákok utaztatásával lett megbízva, habár idővel kapacitása már szűknek bizonyult erre a feladatra. Ugyancsak ilyen járművek közlekednek például Komárom és Komárno között a kishatárforgalmi autóbuszvonalon. A befogadóképesség meghatározásán túlmenően általános elvárás a könnyű ki- és beszállás biztosítása, a klíma, a fedélzeti utastájékoztató csomagok (bevásárlást követően történő) szállítása, takarékos és környezetbarát üzem, valamint a biztonság (pl. biztonsági övek valamennyi ülésen).



9. ábra:

A bevásárló-járatokra is alkalmazható nemzetközi busztípus Komáromban (saját fotó)

3.6. Tarifamodell megválasztása

Fontos figyelembe venni a díjszabás kikalkulálásánál, hogy igen erős konkurenciát jelent az egyéni gépjárművel történő eljutás, hiszen a jelenlegi átlagárakat tekintve általában már két teljes árat fizető utas jobban jár, ha egy személygépkocsiba ül, még ha fajlagos energiafogyasztása magasabb is. Az autóbusz esetében ugyanis számos egyéb költség merül fel az üzemvitel biztosításával kapcsolatban, amely az autó esetében nem jelentkezik (személyzet bérezése, vállalat működési költségei, engedélyek beszerzése stb.). Javasolt gyűjtőjegyek kibocsátása a minél gyakoribb utazás ösztönzésére, továbbá az elsődleges célcsoportok (nyugdíjasok, 26 éven aluli fiatalok) számára egyszeri kedvezmények nyújtása javasolt.

Figyelembe véve, hogy az autósok általában csak az üzemanyag-fogyasztással számolnak, a 90 km-es Szombathely–Oberwart távolságra – 7 l-es átlagfogyasztást és 400 Ft-os üzemanyag-átlag-árat feltételezve – 2520 Ft jön ki úti költségként. Ennek megfelelően a retúrjegy árát 1 fő esetén 1400, 2 fő együtt utazása esetén 2*1000 Ft-ban célszerű megállapítani. Fiataloknak és nyugdíjasoknak ugyancsak kedvezményes, 1000 Ft-os jegy biztosítása javasolt. Magyarország irányában az alap-, ill. a kedvezményes jegy javasolt ára 7, ill. 5€.

Mivel a járatok gyűjtő-terítő szakasza aránylag rövid, nincsen jelentős különbség például egy Sében és egy Szombathelyen felszálló utas által megtett út között, ezért (és az egységes, minél egyszerűbb és könnyebben megjegyezhető tarifastruktúra végett) célszerű, hogy ne alakítsunk ki aprólékosan tovább differenciált árakat a távolságtól függően. Kivételt ez alól legfeljebb a közvetlenül a határnál található Rechnitz és Schachendorf képezhet, e két településről megfontolandó bizonyos mértékű kedvezmény kínálata.

A nemzetközi menetjegyek az Áfa tv. 105. § alapján áfa-mentesek, így a bevételi oldalon levonás nélkül megjelennek.

4. FINANSZÍROZÁSI KONCEPCIÓ

A járatok üzemeltetésével kapcsolatban pénzügyi terv készítése szükséges, melynek során meg kell határozni a várható költségeket és bevételeket.

4.1. Költségbecslés

A témában a legfrissebb, 2011-ben készített tanulmány [3] szerint egy átlagos autóbusz üzemeltetési költségei közelítőleg 280Ft/km értékben állapíthatók meg – ez magában foglalja a jármű üzemeltetési költségeit, valamint a személyzeti és adminisztratív költségeket is. Ezzel az értékkel fogunk számolni a magyar és az osztrák járat esetében is, feltételezve, hogy az Oberwartból induló járatot is a Vasi Volán fogja üzemeltetni, tekintve, hogy máskülönben garázsmenetben közlekedne.

Ha hetente kettő járatot üzemeltetünk, az adventi és egyéb vásári különjáratokkal kiegészítve évente 110 járatral lehet számolni mindkét irányban. A magyar járat 82 km-t tesz meg egy forduló során, ez évente 9020 km-t, azaz 2.525.600 Ft-os terhet jelent. Az osztrák járat 106 km-t tesz meg egy forduló során, ez évente 11660 km-t, azaz 3.264.800 Ft-os terhet jelent.

4.2. Bevételek becslése

A bevételeknél arra törekszünk, hogy azok a lehető legnagyobb mértékben fedezzék a kiadásokat, egyébiránt veszteséges lenne a bevásárló-járat. Ha Magyarországon azzal számolunk, hogy mindenki a kedvezményes jegyárakat fizeti meg, akkor éves szinten legalább 2526 utasra van szükség, ami járatonként 23 főt jelent. Ha Ausztriában szintén csak a kedvezményes, 5 €-s jegyárral számolunk, 305 Ft/€ árfolyamot feltételezve, akkor éves szinten 3.264.800 Ft / (5 € · 305 Ft/€) = 2141 utasra van szükség legalább, amely járatonként 20 főt jelent.

E számítások persze csak előzetes feltételezések, viszont a „legrosszabb esetet” vesszük alapul, amikor mindenki kedvezményes jeggyel utazik. Mindenesetre ezek is alátámasztják a 3.2 bekezdésben előrevetített értékeket, vagyis a 35 ülőhelyes Credo LC 9.5 autóbusz akkortól fogva üzemeltethető gazdaságosan, hogy az ülőhelyek kihasználtsága eléri a 60-70%-ot¹.

A feladat tehát az, hogy a napi szinten mutatkozó 250, ill. 115 fő körüli értékre becsülhető magyar, ill. osztrák bevásárló egy részét áttereljük a közösségi közlekedésre úgy, hogy az egyes járatpárokon átlagosan 20-25 fő utazzék. Az optimális utasszám tartós biztosítása érdekében intenzív marketingkampány lefolytatása szükséges. A lakosságot ösztönözni kell a buszok igénybevételére, főként a bevezetés első heteiben extra kedvezményekkel², valamint szórólapokkal, az állomásokon, megállóhelyeken és járműveken hangos utastájékoztatással, illetve a közösségi oldalakon (pl. facebook) célcsoport és események létrehozásával.

¹ Meg kell azonban ismételten jegyezni, hogy az Oberwart–Szombathely–Oberwart viszonylatú autóbusz nem lenne más, mint egy meghirdetett garázsmenet, innentől kezdve akármennyi bevételt is termel, mindenképp érdemes üzemeltetésének elkezdése. Azokon a napokon, amikor nem a bevásárló forgalmat szolgálja majd, javasolt akár egyéb célokra (pl. Oberwart–Bük–Oberwart vagy Oberwart–Sárvár–Oberwart fürdőjáratok) történő bevetése is.

² Érdemes lehet egy hosszabb távú együttműködés kötése az érintett bevásárlóközpontokkal, amelynek során a partnerek a nagyobb forgalom reményében további reklámakciókat kínálhatnának (pl. extra vásárlási kedvezmény, levásárolható kuponok).

A bevételekkel esetleg nem fedezett költségek kompenzálása a megrendelők feladata – az Ausztriából induló járatért Burgenland tartomány, míg a Magyarországról induló járatért a Magyar Állam illetékes minisztériuma felelős. További támogatás várható a két várostól, hiszen érdekük, hogy a köztük fennálló kapcsolat erősödjön, és lakosaik mobilitási lehetőségei is javuljanak.

5. ÖSSZEFOGLALÁS

A Magyarország és Ausztria szomszédos kistérségei között fennálló bevásárló-közlekedésben a közösségi közlekedés fejlesztésével lépéseket tehetünk a fenntartható mobilitás irányába, hiszen közvetlen autóbuszjáratok indítása által a személygépkocsival megtett utazások egy része áterelhető. A nagybevásárlásukat jelenleg autóval végzők túlnyomó többsége nem is tudja, meg lehet-e közelíteni közösségi közlekedéssel utazásának célpontját, de abban biztosak, hogy ha közlekedik is járat, az drága és össze-vissza jár.

Egy új közösségi közlekedési szolgáltatás bevezetésekor elsősorban a fenti megállapításokból kialakult negatív kép lebontása a cél, azonban meg kell jegyezni, hogy a SmaShMob projekt során végzett felmérések alapján a megkérdezettek kb. 35-50%-a fontolná meg, hogy átszálljon autójából közösségi közlekedésre, amikor nagybevásárlás céljából utazik, tehát a tényleges átvándorlás valószínűsíthetően ennél jóval alacsonyabb lenne a bevezetés első időszakában.

Ennek tükrében a menetrendszerinti, hagyományos autóbuszokkal végzett bevásárló-járatok üzemeltetéséhez képest rövidtávon kedvezőbb és az utasok által kihasználtabb lehet az a megoldás, ha az adott közösség falubusszal oldja meg a nagybevásárlást. Erre kidolgozott javaslat az „Ajánlások a SmaShMob célkitűzéseinek helyi és regionális megvalósításához” c. tanulmány 2.2 fejezetében található (Turizmussal egybekötött nagybevásárlás). Nagyobb városok, térségi központok azonban nem üzemeltethetnek falubuszt, legfeljebb a külterületi népesség mobilitási igényeinek kiszolgálására, ezért ez esetben más megoldáson kell gondolkodni.

Szombathelyről jelenleg 2 iskolabusz indul munkanapokon Oberwartba, amely a diákokat a délutáni órákban hozza vissza. Reggel Szombathely és délután Oberwart irányában azonban üresen fut ez az autóbusz, e garázsmenetek bevásárló-járatként való meghirdetése kézenfekvő ötlet. Ugyancsak javaslatot tettünk egy ellenkező irányú bevásárló-járat bevezetésére is, amely a Szombathely felől Oberwartba igyekvő vásárlókat szolgálhatja ki.

A rendszer bevezetését némiképp akadályozhatják a jogszabályi nehézségek, a két ország előírásainak eltérése, azonban jó példaként szolgálhat a már működő iskolabuszos szolgáltatás és a havonta egyszer közlekedő bevásárló-járat Szombathely és Oberwart között. Utóbbi jelenlegi hiányosságait azonban ki kell küszöbölni, a szolgáltatást megfelelő menetrenddel, megállásokkal, járművekkel, árképzéssel és marketingkampánnyal kell bevezetni. Fel kell azonban készülni arra, hogy a fent említett átvándorlási folyamat az autóról az autóbuszra nem lesz olyan erőteljes, emellett olyan utazásokra is lehet számítani, amelyek eddig azért nem valósultak meg, mert az új utasok személygépkocsijához nem fértek hozzá. Ezek tükrében a fenntartható közlekedés és az összes károsanyag-kibocsátás mérséklése irányában tett lépések várhatóan kevésbé tudnak érvényesülni.

Amennyiben a Szombathely–Oberwart viszonylaton a fent leírtakon alapuló intézkedések megvalósulnak, az később példaként szolgálhat más határmetsző relációk (pl. Sopron–Eisenstadt, Mosonmagyaróvár–Neusiedl am See) számára is.

Irodalomjegyzék

- [1] *dr. Keserű Imre [et. al.]* **Öko-mobilitás elősegítése az osztrák-magyar határtérségben. A vasúti utasszámlálás és kikérdezés, valamint a közúti számlálás és kikérdezés eredményeinek elemzése.**
- [2] **SmaShMob – Bevásárló-központi kikérdezések.**
- [3] *dr. Siska Miklós [et. al.]* **A személyszállítás minőségi követelményrendszerének, minőségirányítási kereteinek kialakítása, az ellentételezés alapját képező adatgyűjtési módszerek kidolgozása.**
- [4] http://www.richard.at/wp-content/uploads/2014/10/7222_7910_715_131014.pdf
- [5] http://www.nyugat.hu/tartalom/cikk/ausztria_vasi_volan_berlet
- [6] http://ujmenetrend.cdata.hu/uj_menetrend/volan/talalatok.php
- [7] <http://www.nyugat.hu/tartalom/galeria/gal20130627003113>
- [8] <http://www.volan.hu/menetrmezo/715.pdf>
- [9] <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:iSpuD03-1SMJ:fivestars.hu/jarmu/credo-lc-9-5/+&cd=1&hl=hu&ct=clnk&gl=hu&client=opera>
- [10] http://www.oberwart.gv.at/index.php?option=com_content&task=view&id=174&Itemid=358
- [11] http://www.szombathely.hu/download/vasarok_piacok_2014xls-p6510%7C29479/