



Lepp László

● Mit tud tenni a Volán Egyesülés a Volán-társaságokért?

– Az egyesülés átfogó tevékenységének bemutatására nem vagyok hivatott. Viszont az általam vezetett műszaki-fejlesztési területen számos érdekes, izgalmas dolog történik, erről szívesen beszámolok.

● Mi a szerepe, feladata, jogköre most a Volán Egyesülésnek?

– Bár csak alig egy éve dolgozom jelenlegi munkakörömben, autószerelő korom óta volános vagyok, tehát jól ismerem a menetrendszerű személyszállítók történetét, munkáját és napi gondjait.

Míg a 70-es években a Volán-vállalatokat egyetlen trösztbe tömörítették és az irányítást egy központ látta el, később megszűnt ez a központosítás, és a Volán-vállalatok önállóan gazdálkodó vállalatok, még később többségében állami tulajdonú részvénytársaságok lettek. Viszont szükségét érezték egy központi érdekképviselőnek, amely szakmailag is segítséget tud nyújtani a számukra. Így jött létre a Volán Egyesülés, amelynek irányítási, utasítási jogköre nincs a Volán-társaságok felé.

● Ebben a pozícióban mi az önök feladata?

– A feladataink meglehetősen sokirányúak. Kezdjük az érdekképviseléssel! Ott vagyunk azokon a fórumokon, konferenciákon, amelyeken olyan információk hangzanak el, amelyek fontosak lehetnek a Volán-társaságoknak, és ha kell, elmondjuk a véleményünket. Ott vagyunk azokon a megbeszéléseken, amelyen szakmai döntések születnek felső szinten, és ott a Volán-társaságokat képviseljük.

Ezen túl pályázatok lebonyolítását segítjük, országos szakmai összejöveteleket szervezünk, jogszabályokat véleményezzünk előzetesen, és még hosszú a sor. Például mostanában adtunk javaslatokat a műszaki vizsgáztatási rendszer módosításához. Szeretném hozzátenni, a készülő rendeleteket mi itt nyilván csak a műszaki szempontok szerint vizsgáljuk és véleményezzük, ha van ilyen tartalma egy jogszabálytervezetnek.

● Önnek bizonyára széles rálátása van a

KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS AUTÓBUSZ-HELYZETKÉP

A Volán Egyesülés a Volán-társaságokért

INTERJÚ LEPP LÁSZLÓ MŰSZAKI-FEJLESZTÉSI IGAZGATÓVAL

Bevalljuk, a cím kissé megtévesztő, hiszen a Volán Egyesülés teljes tevékenysége korántsem férne bele egyetlen újságcikkbe, tehát csak a műszaki-fejlesztési területéről tudunk érdeklődni Lepp Lászlótól, e belső ágazat vezetőjétől. (Akinek a kézfeijén árulkodó apró sérülések is bizonyítják, hogy nemcsak beszélni tud az autóról, de hajdanvolt szakmáját a mai napig is szívesen gyakorolja.)

Volán-társaságok autóbusz-állománya-ra. Mi a helyzet ma?

– Húsz évvel ezelőtt fiatalabb, egységesebb volt az állomány életkora, megjelenése. A kilencvenes években már látszottak az egyre szélesedő különbségek, és a kilencvenes évekhez képest ma még rosszabb a helyzet. Találkozhatunk új, korszerű Volán autóbusszokkal, de vannak lestrapált, ösereg Ikarusok, egyéb márkák is, amelyekről kiabál, hogy sem a felújításukra, sem a lecserélésükre nincs elegendő pénz.

A járműállomány átlagéletkora most 12 év, ami takarja a 20-25 éves aggastyánkorú buszok nem csekély darabszámát is. Ennél fiatalabb volt az állomány még a 90-es években is.

● Ezek szerint nem igaz, hogy a Volán-társaságok nagy pénzt kaptak járműrekonstrukcióra?

– Igaz is, meg nem is. A 2007-es évben 5 milliárd forint áll rendelkezésre, ami így ránézésre tényleg nagy pénz, de ha úgy nézzük, hogy a vasút 60 milliárd forintot kapott csak pluszban, akkor ez már bizony kevés. Legalább 30 milliárd forintra és legalább évente 800 busz cseréjére lenne szükség az elkövetkező három évben ahhoz, hogy az előregedési folyamat megforduljon. Valószínűleg azért állt elő ez a helyzet, mert az elmúlt másfél évtizedben vagy nem volt elég pénz, vagy nem volt elég gazdaságpolitikai figyelem a buszállomány szükségyszerű megújítására.

Ugyanitt kell megemlítenem, hogy a közelmúltban a kistérségi társulások összesen körülbelül 700 busz beszerzésére kaptak vissza nem térítendő támogatást, amelyekből – ki tudja miért – egyesek luxusbuszokat is beszerzhettek, és ezekkel még fuvarozgatnak is. Vagyis elviszik a fuvart a bejegyzett, adózó személyfuvarozó vállalkozók, így a Volán-társaságok elől is. Itt valami nagyon rosszul lett kitalálva, hiszen az állam a saját vállalatainak gerjesztett konkurenciát.

● Változna-e a helyzet a Volán-társaságok privatizálásával?

– A privatizálás lehetősége legalább egy évtizede lebeg felettünk, de ez gazdaságpolitikai kérdés, hogy indul-e és mikor, illetve egyáltalán elindul-e ez a tulajdonosváltás. Hogy ezzel fiatalodna-e az állomány, ezt ma biztosan állítani nem ajánlatos, de feltételezhető. Viszont tudni kell, hogy ez pénzbe kerül. A finanszírozás feltételeit a megrendelőnek kell megteremteni. (Bulgáriában messze nem áramlott annyi tőke a privatizált menetrendszerű közlekedésbe, mint amennyire számítottak. – a szerk.) Szerintünk inkább a meglévő forrásokat kellene hatékonyabban felhasználni.

● Mit tudnak önök segíteni a társaságoknak a buszbeszerzésekben?

– Tartjuk a kapcsolatokat a buszgyártókkal. Felderítünk újabbakat is, példaként említem, hogy már tárgyalunk orosz, szlovén, kínai gyártók importőreivel. Ezeket a buszokat azt vizsgáljuk, mennyiben felelnek meg a magyar előírásoknak, és mennyiben teljesíthetik az ár-használati érték elvárásokat. Tapasztalatainkat természetesen megosztjuk a Volán-társaságokkal. Az egy érdekes helyzet, amikor a gyártó képviselője jobban akarja tudni, mint mi, a vásárlók, hogy nekünk mi a jó. Ilyenkor szelíden elmagyarázzuk, hogy mi a valóban használható, jó megoldás a gyakorlatban.

Ezen túlmenően minden évben írásos összefoglalót készítünk, amelyben az általunk fajta szerint 9 kategóriába sorolt buszok üzemeltetési tapasztalatait foglaljuk össze, és megküldjük a Volán-társaságoknak. A piacon megjelent új gyártmányokról készített ismertetőink is rendszeresen eljutnak hozzájuk, ezek hasznosan segítik a társaságok takarékos és szakszerű döntését a beszerzésekben. Mi csak információkat gyűjtünk és továbbítunk, a döntés a társaságoké.

● Önök valószínűleg a karbantartás és az alkatrészbeszerzés területén is tudnak hasonló segítséget nyújtani. Így van ez?

– Pontosan. Információkat szerzünk új szervizberendezésekről, új technológiákról, ▶

► egyéb járműműszaki vonatkozású újdonságokról, hiszen hozzánk számos ajánlat érkezik, van miből válogatni. Ily módon – ha szabad egyet kiemelnem – mi már tudjuk, milyen célra, milyen eszközökkel, mennyiért érdemes egy szervizautót felszerelni, ami majd a legjobban megfelel a valóban igényeknek. Köztudott, hogy ilyen járművel csak olcsón, kis helyen, jó felszereléssel, jó munkafeltételekkel érdemes dolgozni. Meggyőződésem, ha mi elvégezzük az előzetes tájékozódást, akkor sokat tudunk spórolni a Volán-társaságoknak időben is, pénzben is.

Ami az alkatrészbeszerzést illeti, itt maximuman kihasználjuk a nagyfogyasztói kedvezményeket, vagyis a Volán-társaságoknak olcsóbb az alkatrész. Ezért szerződünk a forgalmazókkal. Ugye nem kell mondanom, így szövetségben olyan árengedményeket tudunk elérni, amelyet egy üzemeltető egyedül nem tudna magának biztosítani.

● **Foglalkoznak a műszaki újdonságokkal is?**

– Ez az egyik feladatunk a sok közül, meg néha rá is vagyunk kényszerítve. Ezt úgy

értem, hogy időnként megtalálnak bennünket lelkes alkotók, és leteszik az asztalra a soha nem látott zseniális szerkezetüket. Mi nyitottak vagyunk, tehát foglalkozunk vele. Van, aki az asztaltól már nem jut tovább, mert eleve használhatatlan számunkra a kütyüje, de van olyan is, amelynek megszervezzük az üzemi próbáját. Elsősorban ide tartoznak az üzemanyagfogyasztás-csökkentők. Meg kell mondanom, eddig még egyik sem produkált mérhető eredményt. Amikor ezt közöljük a feltalálókkal, akik úgy gondolják, okosabbak, mint az autógyárak szakemberei, bizony nem kapnak egy ideig levegőt. Márpedig mi csak az igazat mondjuk. Szerencsére találkozunk használható, jó termékekkel is, ilyenek a különböző mellékáramkörű olajsűrítők. Ami jó, azt minden Volán-társaság rövidesen megtudja, ami nem, az már nálunk elakad.

● **Bizonyára még ennél is bővebb a tevékenységük.**

– Valóban, hiszen itt van példának a forgalomból kivont buszok bontása. Jelenleg csak a 3,5 tonna alatti gépkocsik környezetvédelmi bontására van jogszabály, de mi már dolgozunk a buszbontás hasonló

szempontok szerinti feltételrendszerén. Aztán itt van a bioüzemanyagok megjelenése, amelyre nekünk is fel kell készülnünk. Már sokan tudják, hogy az egyre szigorodó környezetvédelmi előírásokat, az Euro 4-es, Euro 5-ös, Euro 6-os kategóriák utáni követelményeket csak paradigmaváltás után lehet teljesíteni. Az AdBlue csak ideiglenes megoldás, ahol egy külön tartályból kell adagolni a főképp karbamidból álló folyadékot. Igen ám, de ez a folyadék nem fagyűrő, márpedig nálunk most bőven röpködnek a mínuszok, és ha a folyadék befagy, a motor nyilván nem teljesítheti a környezetvédelmi előírásokat.

Még távolabbra tekintve már foglalkozunk az alternatív energiák volános relációiban történő felhasználási lehetőségeivel, hiszen a szél- és napenergia nagyon is reményeltető alternatíva lehet bizonyos energiafelhasználási területeken. Épületek, műhelyek fűtése, melegvíz-ellátása, világítása, különböző berendezések villamosenergia-ellátása lehet a cél. Feladatunk van bőven, és az eredményeinknek a Volán-társaságoknál kell realizálódniuk.

Tóth I. G.

BUSZFEJLESZTÉS KÖRNYEZETVÉDELME

Scania etanolos hibrid busz

FORGALOMBAN 2008–2009-BEN

A Scania tavaly teljesen új városibusz-koncepciót mutatott be. A prototípus egy 3 éves fejlesztési projekt eredménye. A Scania már régóta éllovasa a metanolüzemanyagok a városi buszok terén, amellyel most egy hibrid üzemű járművet tettek még inkább környezetbaráttá.

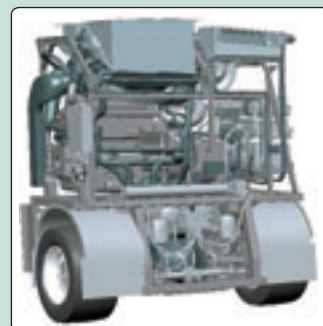
A kiforrott metanolüzemléssel akár további 90 százalékkal is csökkenteni lehet egy belső égésű motor szén-dioxid-

kibocsátását, a metanolfogyasztást pedig 25 százalékkal lehet csökkenteni a hibrid üzemlésmódnak köszönhetően, például a

hazánkban is kipróbált etanolüzemű városi buszhoz képest.

Az új buszkonceptió első két darabját 2008–2009 folyamán tervezik menetrend szerinti forgalomba állítani Stockholmban. Az új buszkonceptióval kapcsolatos költségekben részben a Svéd Energiaügyi Szövetség is részt vállalt.

A busz fő konstrukciós jellemzői közé tartozik az utastértől teljesen különálló hajtásláncszegmens és a szintén teljesen különálló vezetőfülke, középső üléselhelyezéssel. Az akkumulátorok itt is a jármű tetején kaptak helyet, a kerekek közvetlen meghajtását kerékagymotorok biztosítják.



1 2 3
4 5

1. Az új buszkonceptió első próbája 2. Az akkumulátoregységek 3. A hajtásláncmodul 4. Az etanolüzemléssel még inkább környezetbaráttá tett hibrid erőforrás 5. Régi megoldás, de még nem általános: kerékagymotor

VOLÁN EGYESÜLÉS/SCANIA HIBRID BUSZ