

Főbb menetrendi változások

A Volán-társaságok a hazai közforgalmú közlekedési piac meghatározó szereplői, naponta körülbelül 1,2 millió helyközi és 1,6 millió helyi utast szállítanak el. A társaságok helyközi viszonylatban munkanapokon 38 200, szabadnapokon 18 200, munkaszüneti napokon 15 000 járatot közlekedtetnek. A járatszámok csupán 1-2%-os csökkenést mutatnak a 2007-es évhez képest. Helyi viszonylatban a Volán-társaságok által indított járatok száma a következőképpen alakult: munkanapokon 36 000, szabadnapokon 22 800, munkaszüneti napokon 20 100 járatot indítanak, ami már 3-4%-os csökkenésnek felel meg.

Az új menetrendek lényegi változásokat nem tartalmaznak, alapvetően az igények és kapacitások jobb összhangját, valamint a korábbinál jobb csatlakozásokat hivatottak biztosítani.

A kiszámíthatóbb menetrend érdekében már ez évben lépések történtek az ütemes menetrend irányába (a Volánbusz Zrt. a Zala Volánnal közösen ilyen rendszerben üzemelteti a Budapest–Nagykanizsa járatot, és jövőre hasonló ütemesség várható a Budapest–Gyöngyös–Eger, valamint a Budapest–Székesfehérvár–Veszprém vonalon).

Jelentős, utaskiszolgálást befolyásoló tényezők

A menetrend szerinti személyszállítás színvonalára szempontjából fontos, hogy a Volán-társaságoknál folyamatosan zajlik a járműpark korszerűsítése, 2008. évben 300 autóbust helyeztek forgalomba, amelyből közel 50 darab használt jármű volt. A járműfrissítés ellenére a járműállomány 11,2 éves átlagéletkora várhatóan növekedni fog. A járműpark korszerűsítése során nagy figyelmet fordítanak környezetbarát motorral felszerelt autóbuszok üzembe állítására.

Az alvállalkozók fokozódó részvétele a közszolgáltatások ellátásában jótékony hatású az utazóközönségre is, hiszen általában új, magasabb komfortfokozatú (például légkondicionált) járművekkel látják el feladatukat. A mozgáskorlátozottak utazását megkönnyíti, hogy a Volán autóbuszok közül már 650 kerekesszékes szállítására is alkalmas, összességében pedig mintegy 740 olyan autóbusz (alacsonypadlós, illetve lifttel/rámpával felszerelt) vesz részt a menetrend szerinti forgalomban, amely elősegíti ezen utascsoport mobilitását.

A tavalyi évhez hasonlóan idén is több társaságnál került sor infrastrukturális beruházásokra: több autóbusz-állomást adtak át, hajtottak végre részleges korszerűsítést (Szolnok, Esztergom, Csorna, Sopron, Győr). Folyamatosan zajlik a pályaudvari utastájékoztatás korszerűsítése is (Agraria, Borsod, Somló Volán Zrt.-k).

A Tisza, a Pannon és a Bakony Volán Zrt.-k beindították internetes jegyelővételtüket (a Volánbusz már korábban is alkalmazta ezt).

A menetrend szerinti autóbusz-közlekedés működését befolyásoló tényezők

A 2008. év viszonylagos nyugalomban telt el:

- nem volt folytatása a 2007-ben megkezdett tarifa- és kedvezményrendszer-reformnak, sőt tarifaemelésre sem került sor,
- nem volt gyenge forgalmú vasútvonalátvétel,
- már aktívan működtek a Regionális Közlekedésszervező Irodák, amelyek az utasigények markánsabb megjelenítését is feladatuk kapták.

Pozitív fejlemény, hogy a kedvezményrendszer miatti nem teljes körű ellentételezettség következtében felgyülemlett finanszírozási hiányt a kormányzat pótolta, így szakmai szinten megszűnt a működésfinanszírozás égető gondja – legalábbis erre az évre (2008).

A szolgáltatók által realizált teljesítmények az idei évben is tovább csökkentek. A költségek növekedése az üzemanyagok év közbeni drasztikus emelkedésekor már a likviditást veszélyeztető mértékű volt. Jelenleg az üzemanyagárak csökkenése kedvező hatású a tevékenység finanszírozása szempontjából.

A helyi önkormányzatoknak juttatott normatív költségvetési támogatás rendszere az eddigi gyakorlatot követve mértékében ismét nem változott. Az elosztás elve is változatlan maradt: a támogatás döntő hányada a fővárosnak jutott. A vidéki településeknek a jövőben a jelenleginél nagyobb mértékű támogatásra lenne szükségük a szolgáltatók akár csak szinten tartásához.

Több társaságnál eredményesen zárult a helyközi közszolgáltatási szerződésekben előírt alvállalkozói tendereljárás. A magán-szféra bevonása ugyanakkor csak kis lépésekben valósulhat meg, hiszen a közszolgáltatás nyújtásával járó kööttségekhez hozzá kell szokni, elengedhetetlen a megfelelő tökeerő és folyamatosan biztosítani kell a felelősségteljes rendelkezésre állást. Az alvállalkozók bevonásának folyamata nem állt meg, az eddigi tapasztalatok optimizmusra adnak okot. (Már 10 társaságnál van alvállalkozói szerződés, az alvállalkozók által foglalkoztatott buszok darabszáma pedig 200.)

Kilátások 2009-re

2009-ben várhatóan folytatódni fog a két éve megkezdett közlekedési reform: ● a párhuzamos közlekedés vizsgálata és ● a gyenge forgalmú vasútvonalak forgalmá-

KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

Volán Egyesülés 2008/2009

JAVULÓ UTAZÁSI FELTÉTELEK

A Volán Egyesülés megtartotta év végi tájékoztatóját, melyen a fontosabb eredményekről, változásokról, jövőbeni tervekről adtak tájékoztatást.

nak átvétele előreláthatóan jövőre is napirenden lesz.

A megrendelő KHEM szándéka egy hatékonyabb és egyben színvonalasabb közlekedési közszolgáltatás, amihez a szolgáltatók is partnerek, ha működésük finanszírozása biztosított.

Téli üzemeltetési körülmények

A nemzetközi gyakorlat alapján az Európai Unióban és Magyarországon sincs és nem is volt kötelező időszakhoz kötődő előírás a téli gumiabroncsok használatára vonatkozóan. Az autóbuszok tömege és ezáltal a tengelynyomása a személygépkocsikénál lényegesen nagyobb, aminek következtében nagyobb tapadási, súrlódási erő jön létre az autóbuszokon alkalmazott négy évszakos gumiabroncsok és az útfelület között. Ez a sebesség helyes megválasztása esetén megfelelő a téli közlekedéshez. A megváltozott időjárási és útviszonyok között az autóbuszok esetében a helyes sebesség és vezetéstechnika alkalmazásának van nagy jelentősége.

A budapesti agglomeráció autóbusz-közlekedését érintő változások

2009. január 1-jétől várhatóan bevezetésre kerül az Egyesített Budapesti Bérlet. Az EBB a tarifaközösség kialakítását, a fővároson belüli tarifák összehangolását jelenti, amelyre építve lehet majd fokozatosan zónás vagy távolságalapú egységes viteldíjrendszert megvalósítani a BKSZ teljes területén.

Az EBB a jelenlegi budapesti helyi viteldíjrendszerrel való minél nagyobb egyezőség érdekében a főváros területén belül egységes övezeti rendszer megteremtését foglalja magába, ami alapján az egységes új bérlet-típussal lehet utazni a BKV, Volánbusz és MÁV által közlekedtetett járműveken.

Az EBB a jegyek egységesítését egyelőre nem tartalmazza, azok esetében tehát megmaradnának a szolgáltatók által forgalmazott jelenleg is létező egyedi, helyi, illetve helyközi jegytipusok.