

JÖVŐKÉP REFORMOK IDEJÉN...

Sikerek és feladatok a közösségi közlekedés területén

SASLICS ELEMÉR A VOLÁN EGYESÜLÉS VEZÉRIGAZGATÓJA A SZAKMA FELADATAIRÓL



„Az eljutási idő minimalizálása, az intermodalitás (többféle eszköz, mód kombinálása) érvényesülése érdekében alapvető feltétel a korszerű technikával és kényelemmel ellátott, biztonságos és pontos, autóbusz- és vasúti közlekedés, mely versenyben lehet a személyautó-közlekedéssel. A finanszírozási kérdések területén a legfontosabb, hogy adott mennyiségű utas elszállításához csak a minimálisan szükséges anyagi háttérrel kell biztosítani az államnak – és ezeket a kérdéseket szakmai és nem politikai megoldásnak kell tekinteni” – néhány gondolat idézete előszóként Saslics Elemérrel készült interjúnkból.

Személyszállítási teljesítmények (utkm) és a munkamegosztás változásai az Európai Unióban és Magyarországon

	Munkamegosztási részarányok (%)					Növekedés (%)		
	1990, 1998, 2010 2000–2015					2010/1998 2015/1990		
	1990	1998 2000	2010 (A) 2015	2010 (B) 2015	2010 (C) 2015	A	B	C
Személygépkocsi	78 58	79 60	78 70	71 61	77 64	23 50	12 43	21 45
Busz, metro, villamos kizárólag busz	11 27	10 26	8 16	14 20	9 19	6 24	80 30	21 28
Vasút	7 13	6 11	6 8	9 12	7 9	13 25	74 38	38 28
Repülőgép	4 2	5 3	8 6	6 7	7 8	90 120	55 140	69 150
Mindösszesen	100	100	100	100	100	24 31	24 31	24 31

(A: liberális, extrapolálás; B: környezetvédő, radikális, környezetvédő; C: reális, reális)

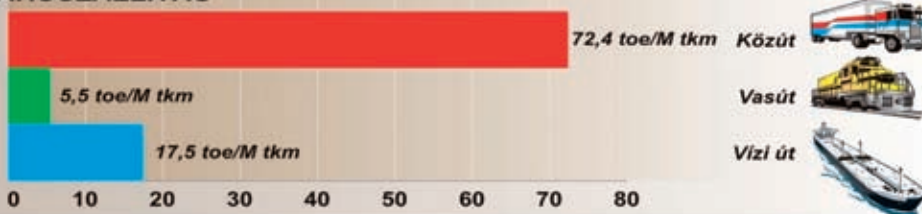
Ahogy az EU és a tudósok látják:

Energiahatékonyság – EU25 (2004)

SZEMÉLYKÖZLEKEDÉS



ÁRUSZÁLLÍTÁS



Arányok és statisztika a közlekedésben

A közúti közlekedés energiahatékonysága az EU 25 tagországában, 2004-es felmérések alapján egyértelműen azt mutatja, hogy a személyközlekedésben az autóbusz-közlekedés energiahatékonysága kedvezőbb (14,5 toe/M utkm), mint a vasúti közlekedés (16,0 toe/M utkm) és a személyautó-közlekedés (37,8 toe/M utkm) energiahatékonysága.

Tudományos vizsgálatok (KTI) kimutatták, hogy az Euro-5-ös motorral felszerelt autóbusz energiahatékonysága kedvezőbb a vasútnál, és jóval kedvezőbb a személyautó közlekedésénél.

Magyarországon példaértékűen magas a közforgalmú közlekedés részaránya az Európai Unió tagállamaihoz viszonyítva és az EU átlagához képest is (vasúti- és buszközlekedés egyaránt). A közösségi közlekedésben 1998-ban a vasúti közlekedés részaránya Magyarországon 11%, az Európai Unióban 6%, az autóbusz-közlekedés részaránya Magyarországon 26%, az Európai Unióban 10%. Várhatóan a közeljövőben a közforgalmú közlekedésben való részvétel csökkenése lesz tapasztalható Magyarországon is (2010-2015).

Magyarországi menetrend szerinti közlekedés – 17 település kivételével – 3152 településen van. A Volán naponta indított helyközi autóbuszjárat-száma 38 200, és több mint 20 000 megállóban vesz fel utasokat. 107 településen önálló helyi forgalomban 36 000 járatot indítanak munkanapokon.

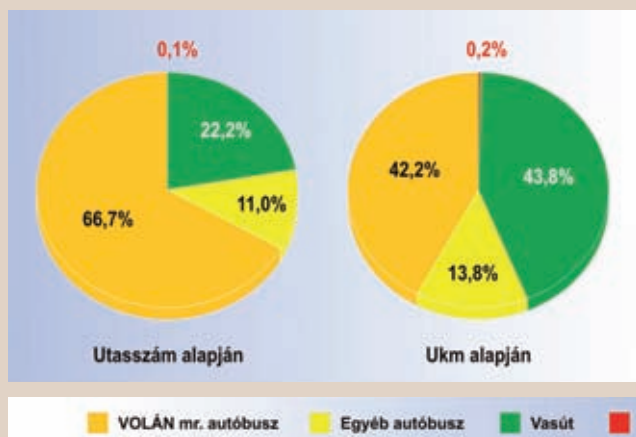
A közlekedés területi megoszlásában a KTI kutatásai alapján láthatjuk, hogy a Volán társaságok átlagosan 70%-ban kistérségen belüli, 25%-ban megyén belüli de kistérségen kívüli, és átlagosan 5%-ban megyén kívüli utazási szolgáltatást végeznek.

Tehát a Volán társaságok 95%-ban megyén belül szállítják az utasokat. A Volán társaságok által országosan bekapcsolt helységek aránya 99,5%.

Közúti-vasúti feladatok

A közösségi közlekedés feltétlenül igényli a korszerű vasúti

A belföldi közforgalmú közlekedés teljesítményeinek megoszlása az egyes szolgáltatók között



szolgáltatást. Az agglomerációban (főleg a budapesti), az azonos irányba egy időben áramló nagy utastömeg-forgalom esetén, valamint nagy távolságra szállításkor (nagy sebességű vasúttal) preferálni kell a vasutat. Az eljutási idő minimalizálásában az intermodalitás érvényesülése érdekében alapvető feltétel a korszerű technikával és kényelemmel ellátott, biztonságos és pontos autóbusz-és vasúti közlekedés, hogy versenyben lehessen a személyautó-közlekedéssel. A finanszírozási kérdések területén a legfontosabb, hogy adott számú utas elszállításához a minimálisan szükséges anyagi háttérrel biztosítani kell az államnak – és ezeket a kérdéseket szakmai és nem politikai megoldásnak kell tekinteni.

Szervezettség és együttműködés az út a reformhoz

A közlekedési reform során az egységes szolgáltatási színvonalra való törekvés, a hálózatban gondolkodás, a tarifális diszkrimináció ellen tett lépések, a kétfajta kedvezményrendszer „összébb” hangolása és a költségtérítés-, veszteségkiegyenlítés rendszerének beindítása sikerként könyvelhető el a szakmában. (Igaz, hogy a közforgalmú közlekedési reform sikere ellen hat, hogy 3 Ft-ról 9 Ft-ra emelték a személygépkocsi adómentesen elszámolható költségtérítését.)

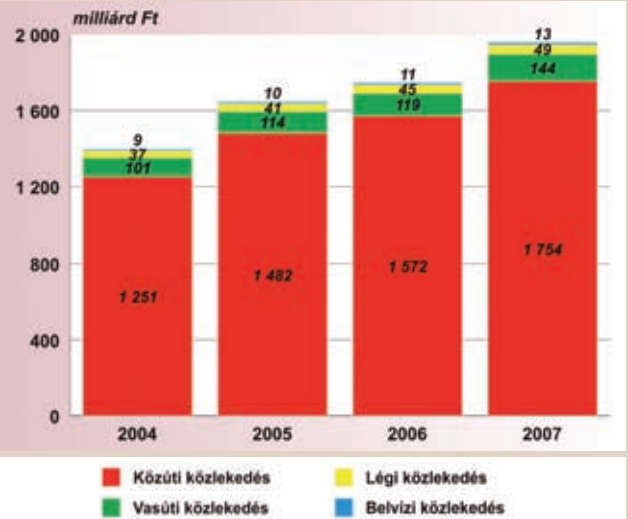
Fontos feladat a területi egyenlőtlenségek megoldása. Az iskolabusz és kistérségi busz-ügyekben azonnali kormányzati lépéseket kell tenni. Párhuzamosságok alakulnak ki a személyszállítás területén, ami a nemzetgazdasági érdekekkel ellentétes, és felesleges többletköltséget jelent az államnak ezeknek a területeknek a finanszírozása. Ezek a kistérségi párhuzamosságok a közúti közlekedésben résztvevő buszos vállalkozásokat is érintik (nem csak a Volán társaságokat), akik üzleti alapon végzik a kistérségi szolgáltatásait.

Az iskolások szállítását a menetrend szerinti közlekedés el tudja látni. Az iskolabusz-ügy ma alapvetően finanszírozási probléma, ugyanis az iskolabusz vagy iskolabuszos szolgáltatás címzett állami finanszírozást tesz lehetővé, ennek megfelelően, ha a forrás-igénybevételi lehetőség szerződés alapján végzett tanulószállítással kielégíthető, akkor minden gond megoldódik.

A közforgalmú közlekedés megcélzott reformja csak a személyszállítás egészének és a közigazgatás jelenlegi kereteinek újragondolása, valamint a szolgáltatók tudatos együttműködése mellett lehet igazán eredményes. A fejlett közforgalmú közlekedés költséges, de még mindig kevesebbe kerül, mint a parttalan motorizáció következményeinek kezelése.

K. M.

A közlekedés alágazonkénti adó jellegű befizetései



Alágazati teljesítmények és finanszírozás

Megnevezés	2007	2000–2007 összesen
Vasúti utkm (milliárd)	9,726	79,07
Állami szerepvállalás a vasútnál (MdFt)	301	1.110,9
I utkm-re jutó állami szerepvállalás a vasútnál (Ft)	32,45	14,05
Volán helyközi utkm (milliárd)	8,437	72,03
Állami szerepvállalás a Volán-nál (MdFt)	5,0	44,1
I utkm-re jutó állami szerepvállalás a Volán-nál (Ft)	0,59	0,61

Forrás: KTI – A helyközi közösségi közlekedés finanszírozása az Európai Unió országában (2008. január)

A Volán menetrend szerinti autóbusz-közlekedés főbb költségeinek megoszlása

