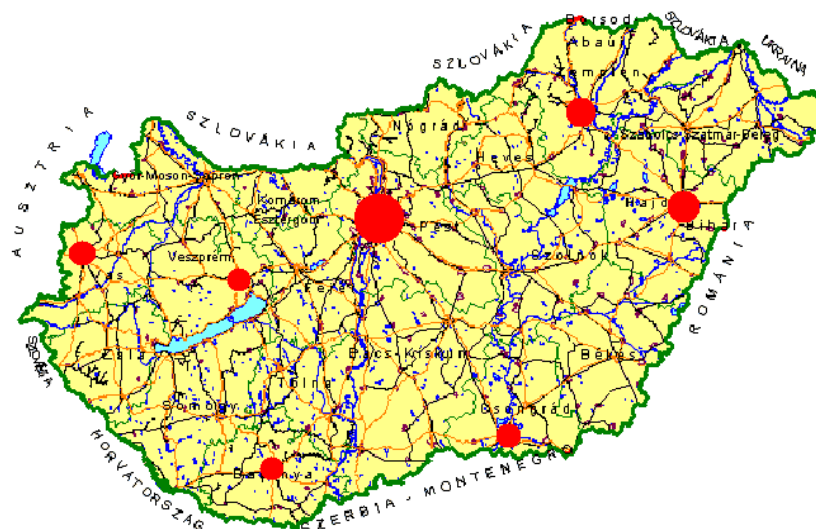


# *A közösségi közlekedés helyzete országos szinten*

*Aba Botond személyközlekedési igazgató  
KTI nonprofit KFT  
Balatonföldvár 2008. május 15.*

**Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.  
Személyközlekedési Igazgatóság**



## Regionális közlekedésszervezési irodák

1. Közép-Magyarország – Budapest – 2 840 972 lakos – **BKSz Kht.**
2. Közép-Dunántúl – Veszprém – 1 110 136 lakos
3. Nyugat-Dunántúl – Szombathely – 1 002 473 lakos
4. Dél-Dunántúl – Pécs – 987 566 lakos
5. Dél-Alföld – Szeged – 1 365 614 lakos
6. Észak-Alföld – Debrecen – 1 577 644 lakos
7. Észak-Magyarország – 1 280 040 lakos

### A KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI INTÉZET REGIONÁLIS KÖZLEKEDÉSSZERVEZÉSI IRODÁINAK FŐ FELADATAI

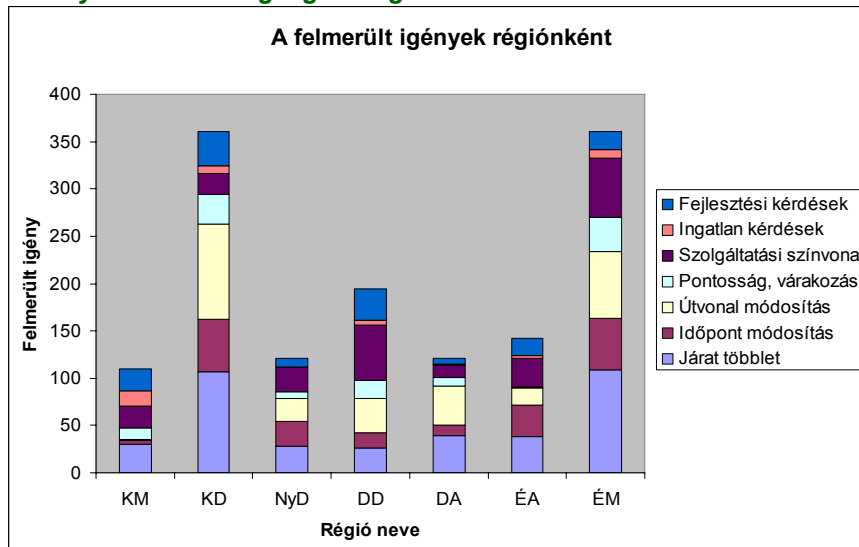
1. **Közszolgáltatások szakmai előkészítése, megrendelése, szerződéskötés, évenkénti módosítás**
  - Igények, adatok begyűjtése • Elemzések
  - Menetrendi javaslatok • Egyeztetések
  - Az érintettekkel való kommunikáció, kapcsolattartás, együttműködés

CÉL: Szolgáltatási színvonal javítása, Párhuzamosságok megszüntetése
2. **Közszolgáltatási szerződések teljesülésének monitoringja**
  - Közszolgáltatási szerződések teljesülésének, releváns adatok, teljesítmény mutatók riportolása
  - Feladat alóli felmentési kezdeményezések jogosságának vizsgálata
3. **Ügyfélszolgálati jellegű tevékenység**
  - Kérdések fogadása
  - Panaszok kivizsgálása
  - Válaszadás

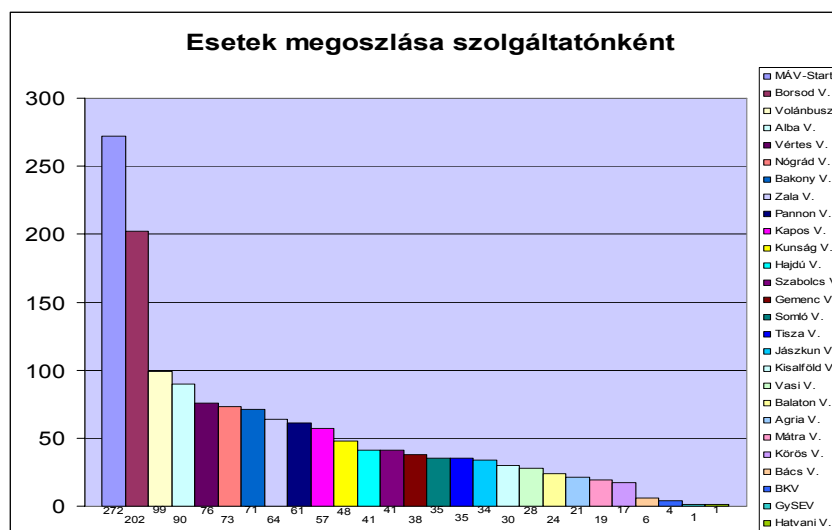


**Mediátor vagy piacszervező hatóság?**

**Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.**  
**Személyközlekedési Igazgatóság**



**Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.**  
**Személyközlekedési Igazgatóság**

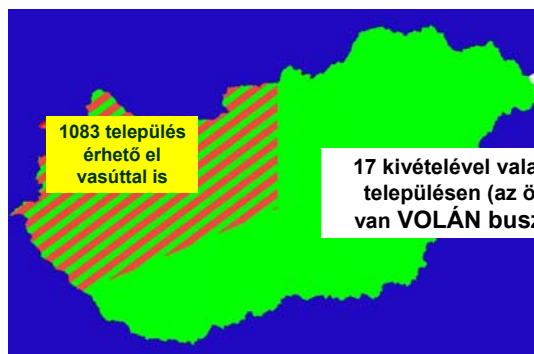


## A helyzetértékelés lehetséges szempontjai

- A mobilitás mértéke (kinek jut nagyobb tortaszelet?)
- A mobilitás változása és belső dinamikája (fenntartható-e fizikailag?)
- A közlekedési eszközök kapacitása és állapota („balkáni” állapotok)
- A rendelkezésre álló pénzügyi erőforrások (fejlesztés vagy üzemeltetés?)
- A szolgáltatásban résztvevők attribútumai (tulajdonviszony, jogi státusz, gazdasági állapot, profitabilitás)
- A közszolgáltatás teljesítményének alakulása (forgalmi és/vagy üzemi)
- A közszolgáltatás színvonala (De mire helyezzük a hangsúlyt?)
  - Elérhetőség fizikailag és anyagilag
  - Eljutási idő iránt támasztott követelmények
  - Komfort-színvonal
  - Biztonság

## A magyarországi települések közforgalmú közlekedéssel való ellátottsága

Naponta indított helyközi autóbusz járatszám: 42.242



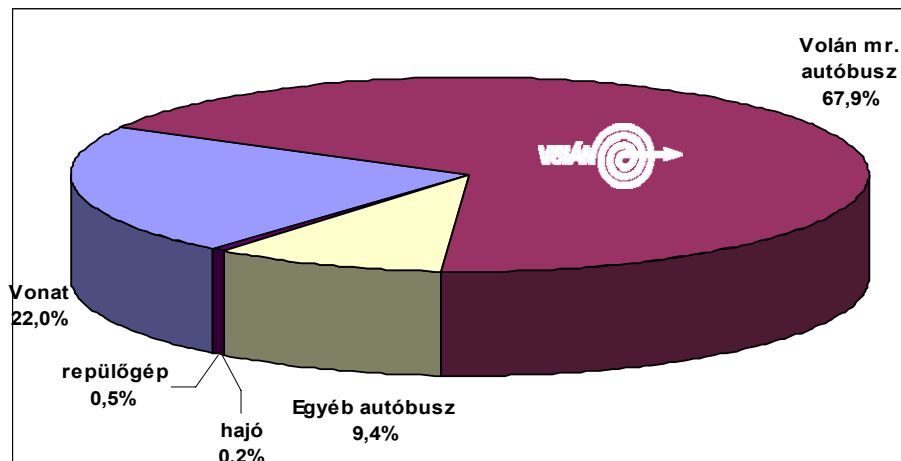
3 településnek nincs tömegközlekedési kapcsolata

1083 település érhető el vasúttal is

17 kivétellel valamennyi hazai településen (az összes: 3145) van VOLÁN buszközlekedés

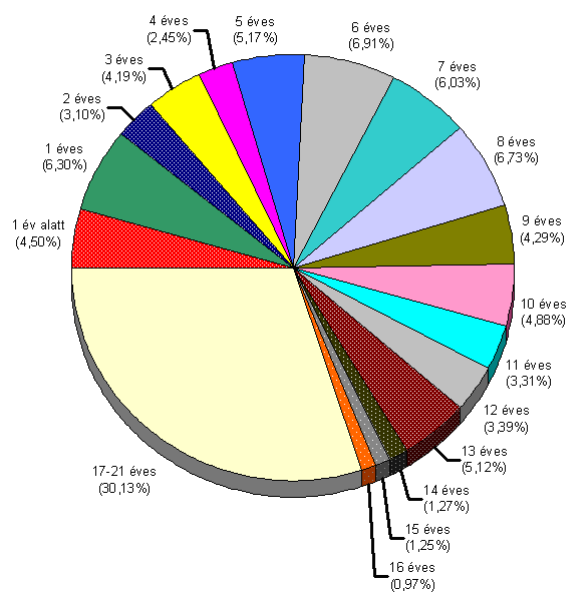
(utaskiszolgálási színvonaljellemzők)		vasút	Volán
Hálózatsűrűség	(km/km <sup>2</sup> )	0,1	0,3
Egy mh-lyel kiszolgált terület	(km <sup>2</sup> /mh)	59,4	4,48
Egy mh-lyel kiszolgált lakos	(lakos/mh)	6616,6	487,1
Bekapcsolt helységek aránya	(%)	34,4	99,7

## A menetrend szerinti helyközi utasforgalom megoszlása Magyarországon



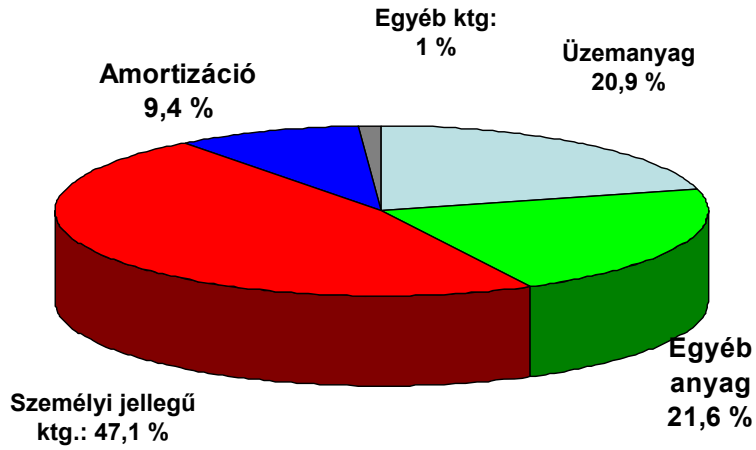
KTI KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI INTÉZET NONPROFIT KFT.

### Volán társaságok autóbusz állományának életkora 2008. jan. 1-én

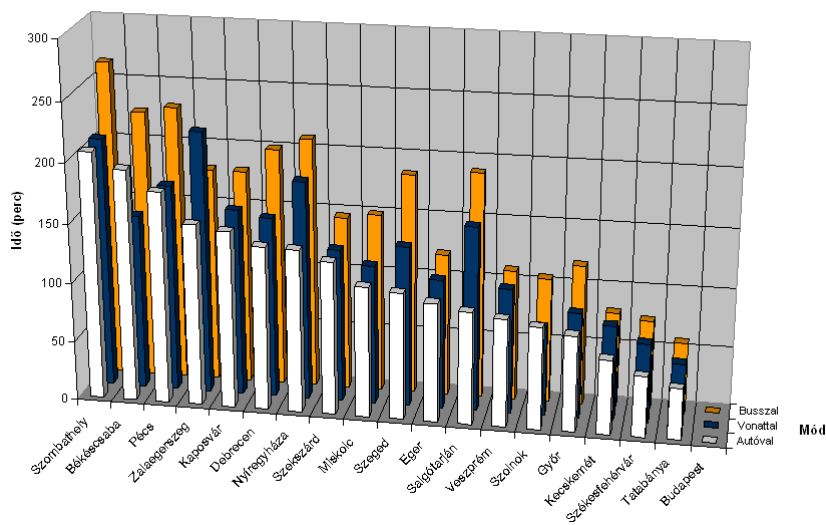


KTI KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI INTÉZET NONPROFIT KFT.

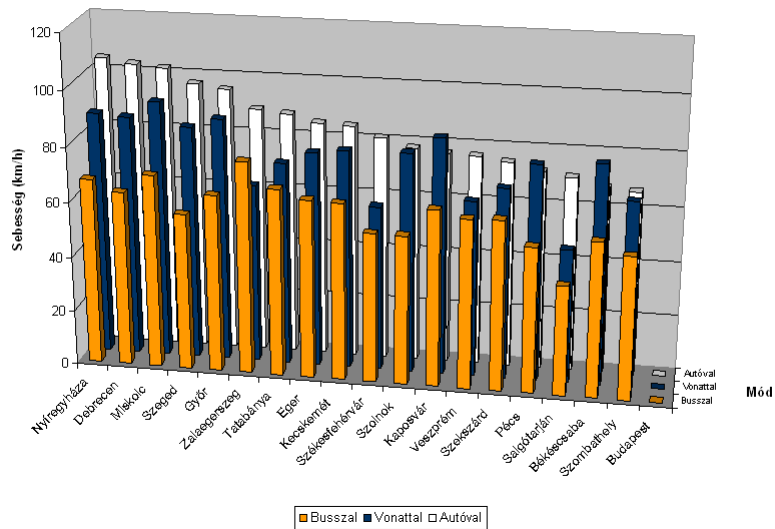
**A Volán személyszállítás költségszerkezete (2005.)**



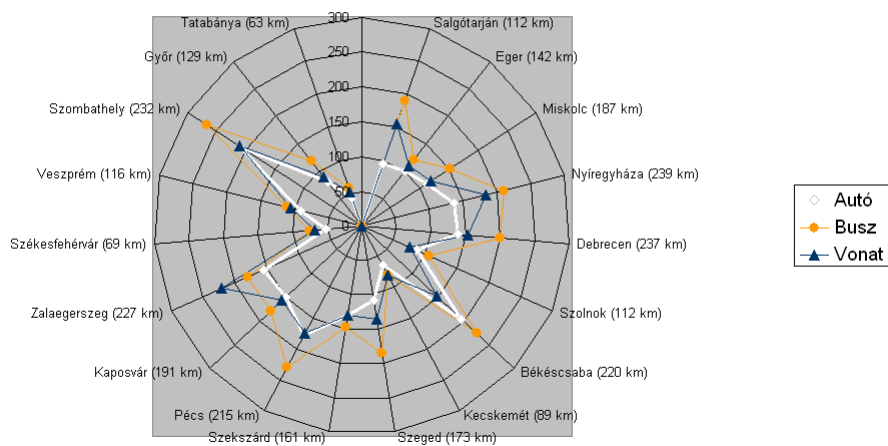
**Eljutási idő Budapestről**



### Eljutási sebesség



### Összehasonlító diagram



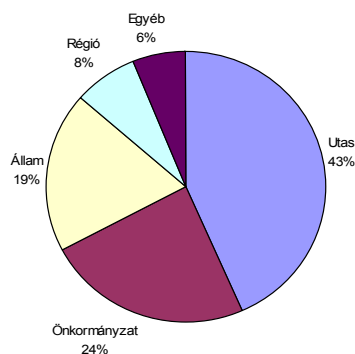


## A mobilitás ára

- A háztartási fogyasztási mérleg szerint a közlekedési kiadások
  - EU-25: 1 652 €/fő
  - Magyarország: 620 €/fő
- Becslések szerint évente a fogyasztói és termelői árkiegészítés a Magyarországon személyi jövedelemadót fizetőkre fejenként mintegy 50 ezer Ft adóterhet ró.

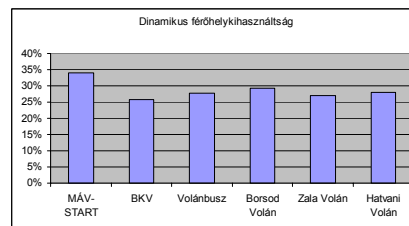
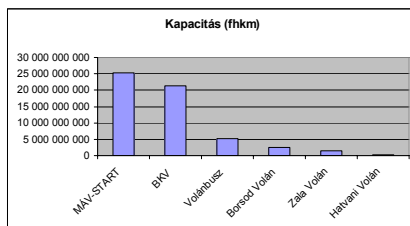
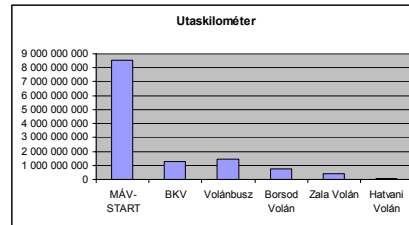
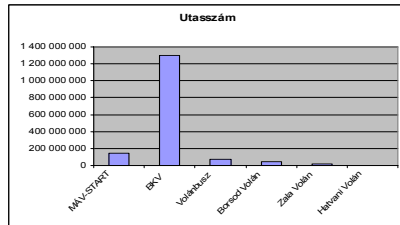
## Ki és mennyit fizet egy menetjegy árából?

A városi közforgalmú közlekedés bevételi szerkezete 21 európai város adatai alapján



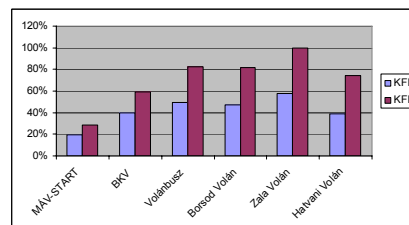
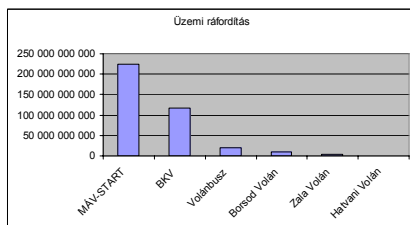
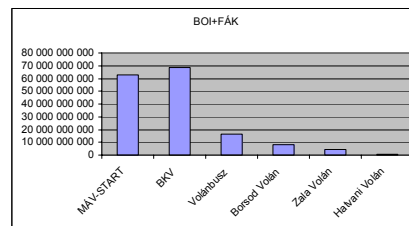
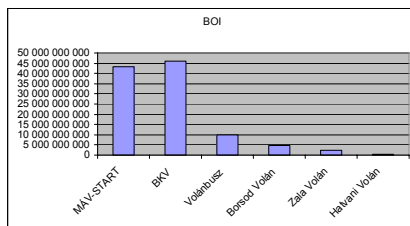
Forrás: Aisling Reynolds-Felghan, Joseph Durkan and Joan Durkan : Comparison of Subvention Levels for Public Transport Systems in European Cities, Urban public transport study, Final Report, Dublin, 2001

## Teljesítménymutatók



KTI KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI INTÉZET NONPROFIT KFT.

## Hatékonyágmutatók



KTI KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI INTÉZET NONPROFIT KFT.

## Jövőkép

- A magántőke érdeklődése növekszik a közforgalmú közlekedés iránt (a közösségi jog nem tesz különbséget a köz- vagy magánvállalkozások között).
- A szolgáltatási teljesítmény, minőség és hatékonyság mérésben, ellenőrzésben nő a megrendelő felelőssége (elszámolás a költségvetésnek és az utasoknak).
- Konzekvens közlekedéspolitika (tiltás és támogatás) nélkül a közforgalmú közlekedés még jelentős ráfordítások ellenére is drámaian visszaszorulhat.
- A comodalitást hatékony gazdasági szabályozókkal erősíteni kell, a párhuzamosságokat felül kell vizsgálni!
- A szubszidiaritás elve alapján működő regionális szerveződések (irodák) pontos adataik, részletes információik alapján a jó következtetések letéteményesei

*Köszönöm szíves figyelmüket!*

## ELÉRHETŐSÉGEINK

- **Aba Botond** – személyközlekedési igazgató  
Tel.: 06 – 1 – 371 5910  
E-mail: [aba.botond@kti.hu](mailto:aba.botond@kti.hu)
- **Tóthné Temesi Kinga** – helyettes, irodavezető  
Tel.: 06 – 94 – 513 160  
E-mail: [temesi.kinga@kti.hu](mailto:temesi.kinga@kti.hu)
- **Ács Balázs** – helyettes, irodavezető  
Tel.: 06 – 1 – 371 5940  
E-mail: [acs.balazs@kti.hu](mailto:acs.balazs@kti.hu)