



Autóbuszos szolgáltatások szervezése Helsinkiben A közlekedési hatóság szerepe

Kimmo Sinisalo
Helsinki Region Transport

A Helsinkii régió buszközlekedésének szervezése – tapasztalatok

- Tények a HSL-ről és történetéről
- a közlekedési hatóság szerepe
- az autóbusz-tendereztetés modelljének kifejlesztése
- a modellek tanulságai, alternatívák

HSL = Helsinki Region Transport



- 1,2 millió ember
- 7 önkormányzat
- 330 millió utazás évente
- 500 millió € évente
- 5 közlekedési eszköz : busz, metró, vasút, villamos, komp
- Modal split 38 %
(a járművön megtett utak közüli részesedés)
- Bevételek 51%-át fedezik a működési költségeknek

A regionális hatóság története

- 1970-es években megalakult a regionális közlekedéstervező iroda YTV
- Az integrált jegyrendszer bevezetésével bekapcsolódott a tömegközlekedés szervezésébe
- A buszos és vasúti szerződésekkel foglalkozott
- 2010-ben a helsinki önkormányzathoz került
- A metró, villamos és a komp is a hatáskörébe került
- Újabb önkormányzatok csatlakoztak (2010 december)



A HSL feladatainak bővülése

- A területhasználat és a tömegközlekedési hálózat fejlesztésének integrációja
- A jegyrendszer és az utastájékoztatás integrációja
- Az akkor üzemeltetési szerződések kezelése
- Jegyellenőrzés
- Viszonylatok és menetrendek tervezése
- Buszüzemeltetés tendereztetése
- A smart card jegyrendszer kifejlesztése
- Vasútüzemi tenderek
- A tömegközlekedés infrastruktúrájának kezelése



A hatóságok és az üzemeltetők erősségei

Hatóságok

- Integráció
- Folyamatosság
- Konceptcionális célok
- Befektetés
- Stratégia
- Külső finanszírozás, vagy adóbevételekből

Magán üzemeltetők

- Optimalizáció
- Dinamikus rugalmasság
- Hatékonysági célok
- Üzem
- Alkalmazás
- Finanszírozás jegyárbevételből

Hol húzzuk meg a határt a kompetenciák között?

A busz-tendereztetés fejlődése



- 1986 előtt: az üzemeltetők saját útvonalaikon jártak
- 1986-1994: védett szerződés a YTV-vel
- YTV volt az első Finnországban, aki megpályáztatta az autóbusz-üzemeltetést
- A pályáztatás 5 állomása: 1994-1996
- Helsink város: 1997-ben kezdődő lassú folyamat 2000-ben ért véget
- Espoo város: összes járatot megpályáztatták 1998-ban
- Vantaa város: összes járatot megpályáztatták 1999-ben
- Regionális viszonylatokra a negyedik körben kerül sor.

Az autóbusz-tendereztetés modellje

- Évente két eljárás: általában a szolgáltatások 10%-a mindig tendereztetés alatt áll
- Nyílt eljárás
- A HSL határozza meg a viszonylatokat, menetrendeket, követelményeket
- Az eljárás viszonylatokra, járatcsoportokra szól
- Nettó térítés az üzemeltetőknek
- Üzem és kompenzáció általános feltételei
- A nyertest egy objektív értékelés alapján választják ki:
 - ár alapján(egységenként) 83 %
 - a buszflotta és annak minősége alapján 17 %
- Szerződés időtartama: 3 – 7+3 év, általában 5+2



A busztenderek pozitív hatásai

- Az első 2 körben 30% megtakarítás
- A harmadik körben, növekvő árak mellett 15-20% megtakarítás
- Az üzemeltetők nem értek el profitot
- A verseny megmaradt (2 - 5 /tender)
- A buszflotta gyorsan megújult.
- Városi kialakítású buszok (alacsonypadlós buszok 50+ ülőhellyel)
- Csökkenő károsanyag-kibocsátás (Euro-normák)
- Az utasok megelégedettsége magas volt az első körök után, azóta kicsit csökkent, de így is magas

A tendereztetési modell kihívásai

- Az üzemeltetők el vannak választva az utasoktól és a bevételtől
 - Nincs meg a szolgáltatási színvonal fenntartásához szükséges természetes motiváció
 - Csökkenő karbantartási színvonal, megbízhatóság és pontosság
 - A bónusz-rendszer nem eléggé ösztönző
- A személyes motívumok döntők a sikerhez vezető úton
 - Bérszínvonal, munkakörülmények
 - 250 új járművezető állás (+ 10 %)
 - nagy, soknemzetiségű munkaerő
 - Csökkentett képzések, hiány jó munkaerőből.
- Alacsony profitok a verseny hiányát okozhatják, pályázat-visszavonásokat további áremelkedés várható

A hatósági szerepkör háttere

- A jegyrendszer integrációja, a viteldíjak és a szolgáltatási színvonal politikai támogatást, elkötelezettséget igényel.
- Minden kockázat nem ruházható át az üzemeltetőre
 - A szerződés ideje alatt a korlátozni kell a változtatások számát
 - A viteldíj emelése csökkenti a keresletet
- Az integrált tömegközlekedés fontos, hogy a hálózatosságot és a szolgáltatási színvonalat garantálni lehessen.
- A túltervezés kísértése
- PSO szabályozás meghatározza a kompetens hatóságot
 - A megfelelő szervezési módszerek meghatározásának képessége

A hatóság minimális, ellenőrző szerepe

- Egy rövidtávú fejlesztés lehetősége:
 - A rugalmas hatóság a versenyre, minőségellenőrzésre teszi a hangsúlyt
 - A helyes első lépés a helyi monopóliumok megtörése, verseny előidézése
 - A bruttó költségek modellje egy alacsony költségű megközelítés, mely új, kisebb üzemeltetők belépését is lehetővé teszi.
- Az üzemeltetőknek világos ösztönzők kellene
 - Működő minőség-ellenőrzés bónusz / málsuz
 - Bevétel-megosztás
- Kiszámíthatóság az utasoknak ÉS az adófizetőknek

Hatósági és üzemeltetői szerepek meghatározása

NINCS EGY, KIZÁRÓLAGOSAN JÓ MODELL!

- Mindig függ a helyi körülményektől:
 - A politika támogatásától és a pénzügyektől
 - A hatóság forrásai és kompetenciája
 - A piacon már jelenlévő üzemeltetők
 - Hozzáférés a piachoz és a stratégiai forrásokhoz (pl. telephely)
 - Integrációs szint és a tömegközlekedés összetettsége
 - Létező közl. Hálózatok, infrastruktúra
 - A kiválasztott szervezési modell meg fogja változtatni a helyi körülményeket és utat nyit egy új modellhez.



Köszönöm a figyelmet, boldog karácsonyt mindenkinek!