

Győzhet-e valaha nálunk is a józan ész? Ismét nekifutnak a MÁV-Volán menetrendnek

2022-től elég lenne egy jegy az utazáshoz, függetlenül attól, hogy hányszor szállunk át buszról vonatra vagy helyi járatról helyközire. Kilenc év alatt ez már a sokadik próbálkozás, de minden terv elbukott. Most itt az újabb.

A Budapest és Székesfehérvár közötti vasútvonalat 86 milliárd forintért újították fel, 15,5 milliárdért tették rendbe a biztosítóberendezést, és sok tízmilliárdot költöttek járműbeszerzésre. Hiába, a Fejér megyeiek mégis busszal járnak Budapestre. Az ok egyszerű: a Volánbusz-pályaudvar Székesfehérvár központjában található, a vasútállomás messzebb. Annak, aki a környező településekről a buszpályaudvarra érkezik, és a fővárosba menne tovább, két választása van:

1. felszáll egy Budapestre menő buszra, és az M7-esen utazik,
2. vagy felszáll egy olyan buszra, amelyik elviszi a vasútállomásra, ott vonatra ül, Pestre érve pedig átszáll valamelyik BKK-járatra.

Utóbbi azt is jelenti, hogy egy utazáshoz három bérletet kell vennie: egyet a Volánra, egyet a MÁV-ra, egyet a BKK-ra. A példa nem egyedi, ma nagyjából minden magyarországi városban ez a helyzet. Nem beszélve azokról, akik a főváros környékéről ingáznak Budapestre.



© Stiller Ákos

Sokadik nekifutás

A különböző közösségi közlekedési rendszerek egységesítését évek óta tervezik. Most a Varga Mihály és Palkovics László nevével fémjelzett, [Program a versenyképesebb Magyarorszáért](#) nevet viselő dokumentumban is előkerült. A Közlekedés fejlesztése című fejezetben azt írják, hogy

rendszerszinten az autóbusz közlekedésben évről évre csökken az elszállított utasok száma, miközben a menetrendi teljesítmények esetében kisebb mértékű növekedés tapasztalható. A vasúti közlekedés területén az elszállított utasok számában az elővárosi szegmensben növekedés, míg a távolsági (országos) szegmensben kisebb mértékű csökkenés figyelhető meg.

A járatok kihasználtsága közúton és vasúton is erős szórást mutat, ezért előbb pontosan felmérnék az utazási szokásokat, majd a menetrendet a valós utazási igényekhez igazítanák. Ezen kívül

- munkamegosztást írnának elő a Volán és a MÁV között,
- felszámolnák az indokolatlan párhuzamosságokat,
- megteremtenék a tarifális átjárhatóságot,
- átjárható kedvezményrendszert és elszámolást alakítanának ki.

Mindezt 2021 végére ígérik, a munkával az Innovációs és Technológiai Minisztériumot bízták meg.

Egy nagy elhatározás kellene

– mondta a hvg.hu-nak Bella Jakab, a Közlekedő Tömeg Egyesület munkatársa. Szerinte a buszoknak még akkor is a vonatokra kellene vinniük az utasokat, ha ebben a Volán esetleg nem érdekelt. A regionális társaságok közül például a Fejér megye közlekedéséért is felelős Középanyugat-magyarországi Közlekedési Központ az egyik legnyereségesebb, nem éri meg tehát neki az eddigi gyakorlatán változtatni. Bella viszont azt hangsúlyozta, hogy rendszerszinten kell gondolkodni, „a vasút költségvetését folyton pótolni kell, anyagilag összességében a mostani rendszer nagyon nem éri meg”.

A Volán lobbijával azonban nem könnyű szembemenni. Az összevonás terve nem sokkal a 2010-es kormányváltás után felbukkant: 2011-ben a Széll Kálmán-tervben komoly megtakarításokat, csökkenő jegyárakat, integrációt ígértek. Létrehozták volna a MÁV-ot és a Volánbusz-társaságokat tömörítő Nemzeti Közlekedési Holdingot, és azt is tervezték, hogy összehangolják a két cég járatait, menetrendjeit. Egyikből sem lett belőle semmi.

2014-ben ismét leporolták az összevonás tervét, ezt akkor azzal indokolták, hogy most már tényleg ideje megszüntetni a párhuzamosságokat. Egy évvel később, 2015-ben pedig miniszteri biztost is kineveztek: a volt BKK-vezér, Vitézy Dávid lett a felelőse a MÁV és a Volán összevonásának. Alig félévig tartó munkájáról csak annyi derült ki, hogy egy, a BKK-hoz hasonló

országos szervezetet hozott volna létre, egységes tarifa- és jegyrendszert épített volna ki. Sürgette az elektronikus jegyvásárlást, az utastájékoztatót. Semmi nem lett belőle.

Kicsit később, Lázár János, a Miniszterelnökség volt vezetője is [belengette](#) a MÁV és a Volán összevonását, egy sajtótájékoztatón azt mondta, nem annyira a társaságok összevonása, inkább megszüntetése került szóba lehetőségként. Az lett volna az elképzelés, hogy a MÁV vette volna át a távolsági buszközlekedést, döntés viszont nem született.

Jegyrendszer

A mostani koncepcióról is kevés konkrétumot tudni. Kerestük az Innovációs és Technológiai Minisztériumot, hogy megtudjuk, hogyan számolnák fel az indokolatlan párhuzamosságokat, esetleg tervezik-e a kis forgalmú vonalak bezárását. Nem érkezett válasz.



© MTI / Jászai Csaba

Palkovics László korábban egy konferencián arról beszélt, hogy a kormány el fogja választani egymástól a cégek

szolgáltatásainak megrendelői oldalát és a vállalatok tulajdonosi joggyakorlását. Államtitkára, Mosóczi László pedig egy interjúban [azt ígérte](#), hogy országos közlekedési tarifaközösség létrehozásán dolgozik a kormány, a távolsági autóbuszokon, a vonatokon és a városi járműveken egyetlen jeggyel lehetne utazni.

Ez magában foglalja a vasúti és buszjáratok párhuzamosságainak kiszűrését, a csatlakozások biztonságos megszervezését, de azt is, hogy az ország két pontja közt utazva csak egy jegyet kelljen megváltanunk, függetlenül attól, hogy ehhez hányfajta szolgáltatást kell igénybe vennünk, hányszor szállunk át buszról vonatra, helyi járatról helyközire

– jelentette ki.

Az már biztosra vehető, hogy átszervezik a vidéki buszközlekedésért felelős társaságokat, ezt az állami vállalatokat felügyelő tárca nélküli miniszter közölte. Bártfai-Mager Andrea a Volánbusz Zrt.-t és az azt irányító korábbi MÁV-vezért, Dávid Ilonát bízta meg a hét regionális közlekedési központ összevonásának előkészítésével és az integráció megvalósításával. Az átszervezés szerinte azért kell, mert

1. jövő év végéig meg kell nyitni a vidéki távolsági buszközlekedési piacot a magyarországi és a nemzetközi magáncégek előtt,
2. a jelenleginél költséghatékonyabb, szervezettebb, az utazási igényekhez jobban igazodó működésre van szükség.

A Közlekedési Munkástanácsok Szövetsége szerint aggályos a Volán-társaságcsoport újabb átszervezése. Szerintük ez nyílt beismerése a 2015-től működő regionális modell kudarcának. Palkovics Imre, a szövetség elnöke a hvg.hu-nak azt mondta, épp egy évvel ezelőtt jött létre a közszolgáltató vállalkozások konzultációs fóruma, ahol az állam részéről

hárman is ott vannak, mégis a sajtóból tudták meg, hogy a kormány átszervezésre készül.

Komoly megütközést keltett a program

– fogalmazott, noha a dokumentumból az nem derül ki, hogyan képzelik a MÁV és a Volán összevonását. Azt az érdekvédők sem vitatják, hogy minden nem maradhat a régiben, már csak azért sem, mert a buszvezetői pálya nem vonzó, alacsonyak a fizetések, nagy a munkaerőhiány. Palkovics Imre szerint komoly aggodalmaik vannak a kormány terveivel kapcsolatban.

A BKK-t kell alapul venni

Szakértők szerint a tarifán is változtatni kellene, hogy az emberek úgy érezzék, „valóban kapnak valamit a pénzükért”. Bella Jakab példaként hozta, hogy árban most nagyjából 19 darab oda-vissza jegynek felel meg 1 havi bérlet, miközben, ha valaki a 20 munkanapból csak egyszer más útvonalon megy dolgozni vagy kocsiba ül, máris ráfizetett a bérletre. A Közlekedő Tömeg Egyesült javaslata az, hogy ne egy adott távolságra szóljon a bérlet, hanem lehessen azt használni a vasúton és a helyi tömegközlekedésben egyaránt. „Ha pedig a hétvégén az ember még elmenne valahova, akkor az adott zónában is tehesse azt meg bérlettel” – fogalmazott a szakértő. Szerinte a legfontosabb egy olyan megrendelői szervezet felállítása lenne, amelyik meghatározza, milyen útvonalon, milyen buszok, milyen sűrűn közlekedjenek. „Ne azért járjon az autópályán egy busz, mert a társaságnak megéri” – hangsúlyozta. A szervezet a BKK-hoz hasonlóan működne, „számon kérné a MÁV és a Volán teljesítményét, a késéseket is”.



© Stiller Ákos

Erre utaló elképzelések egyelőre nincsenek a kormány programjában, a közlekedésfejlesztési fejezet alig egy oldalt kapott. Benne van viszont az, hogy az autóbusz közszolgáltatások 2019 végéig, a vasútiak 2023 végéig futnak a jelenlegi szerződések szerint, utána nyílik a piac. Úgy fogalmazzak, hogy „a további szerződések odaítélése függvényében a megrendelői kontroll növekedése szükséges lehet, ami a megfelelő adatbázissal párosítva indokolttá teszi a kapacitások tervezésében történő aktív részvételt”.

Az ördög a részletekben rejlik

– Bella Jakab szerint. „Bármilyen elképzelhető”, akár az is, hogy egy-egy vonalat kicsipegetnek majd maguknak a magánszolgáltatók, „itt érezhető változás lesz”. Azokon a vonalakon viszont, amelyeket nem éri meg üzemeltetni, minden marad a régiben, 100 éves menetrenddel, napi két járáttal. Palkovics Imre is tart a piacnyitástól, szerinte „soha nem származott abból semmi jó, ha egy területet kiszerveztek”, alacsonyabbak lettek a bérek, rosszabbak a munkakörülmények.

Azt a Magyar Buszgyártók Szövetségének elnöke is elismerte, hogy az ágazat nincs felkészülve a jövőre esedékes piacnyitásra. Vincze-Pap Sándor a [Világgazdaságnak](#) azt mondta, idén maximum 500 autóbusz készülhet el a magyarországi gyárakban, holott ennek legalább a duplájára lenne szükség. A cél az, hogy 2022-ig ezernél is több buszt gyártsanak Magyarországon.