

Wellness a buszon

Egy 2005-ös EU-s szabályozás szerint élőállat szállítása 38 Celsiusnál melegebb helyen nem engedélyezett. A homo sapiens vajon az élőlények hierarchiájában hova sorolható, ha a közösségi közlekedés rendszerét nézzük? Ugyanis ezen a nyáron számtalanszor 40 Celsiusot bőven meghaladó hőmérsékletű buszokon élvezhettük a csoportos izzadás állapotát, mintegy „wellness szolgáltatásként”.

A közösségi közlekedésben szolgáltató autóbuszok állapota egyre kritikusabb. A 2010-es évek elején még egész tűrhető autóbusz-flotta állt az utazóközönség rendelkezésére, ma már a járműpark átlagéletkora 16-17 év közé tehető. A romlás vészjósló, és a megoldás horizontján egyelőre nem látni még halovány fénysugarat sem. Éveken át buszbeszerzési tilalom volt, ma meg központi buszbeszerzés a gyakorlat. Mindezek az intézkedések megtették a hatásukat, a szolgáltatás ezen szeletében durva minőségromlás tapasztalható. Ráadásul kevés az esélye a színvonal javulásának.

A Nemzeti Autóbuszbeszerzési Bizottság elnöke, Varga Mihály pénzügyminiszter 2016 nyarán bejelentette, hogy három év alatt a Volán-portfólió 1849 új autóbusszal gazdagodik. A számot a történelmi analógia kapcsán könnyen megjegyezhattük, ám egyéb ok nincs, amiért a memóriánkban kellene raktározni. Az ígért mennyiség kis százaléka érkezett meg ugyanis, annak is jórésze a Volánbuszhoz került.

A sajtóban jelenleg is megy egyfajta „számháborúsdi”, hogy mennyi busz állhat rövidesen forgalomba, és éveken belül pedig milyen nagyarányú állományfrissítés történhet. 2011-ben egyszer már a magyar buszgyártó vállalkozások bejelentették a magyar buszgyártás újraélesztésének szándékát. Klaszterbe tömörültek, és hurráoptimista hangulatban munkába fogtak, legalábbis úgy tűnt. Még a szakszervezetek is üdvözölték a fejleményeket, mondván, lesznek új buszok, és új munkahelyek teremtődnek. Az egyik Volán-vezérigazgató azonban már akkor megjegyezte: ennek nagyobb a füstje, mint a lángja, nem lesz ebből nagy durranás. Igaza lett, nagyon gyorsan hamvába holt a nagy nekibuzdulás. Pár évvel ezelőtt újra elkezdődött valami.

Tagadhatatlan: most készülnek új buszok, ám messze nem annyi, hogy szemlátomást megújítaná a buszparkot. Ezért a közlekedésben dolgozók fenntartásokkal fogadják a sajtóban megjelenő, nagy ívű fejlesztési tervekről szóló híreket.

Nemrégiben olvashattunk arról, hogy megalakult az „Elegünk van a MÁV-ból” elnevezésű több ezres Facebook-csoport. Félő, ha a helyzet nem javul, a Volánok esetében is megszerveződik egy hasonló, a márkanévet nem éppen kedvező színben feltüntető kezdeményezés. A döntéshozókat különösképpen nem mozgatja meg a buszpark állapota, valószínűleg a már készülődő MÁV-Volán összevonás koncepciója foglalkoztatja őket – mint olyasmi, ami megoldaná ezen sarkalatos problémát. No és a „B tervnek” ott van a közelgő piacnyitás, ami szintúgy segítené orvosolni a buszkérdést. A magánvállalkozások új buszokkal jelennének meg a közlekedési piacon. Azonban az eddigi tapasztalatok azt mutatják, hogy a magánvállalkozók egy részénél az új buszokkal együtt kevésbé érhető tetten a közlekedés ügye iránti elkötelezettség. Javában zajlik a Volánok összevonása, közeleg a MÁV-VOLÁN cég terve és hamarosan nyakunkon a piacliberalizáció, az utazóközönségről azonban kevés szó esik. Az átszervezések egyik visszatérő kulcsszava a szolgáltatás minőségi javítása. Kívánatos lenne, hogy ne csak a hangzatos szavak szintjén foglalkozzunk a szolgáltatás színvonalával. Mindenkinek szem előtt kell tartania, hogy az életminőség meghatározó része a tömegközlekedés milyensége.

Horváth László

elnök

ZVDSZ