

ZVDDSZ: Hoz-e áttörést költséghatékonyságban és minőségben a Volánok újabb átszervezése?

A Zala Volán Dolgozóinak Demokratikus Szakszervezete (ZVDDSZ) felteszi azt az alapkérdést, hogy a Volán társaságok újabb strukturális átalakítása javít-e a költséghatékonyság és a szolgáltatás terén. A költséghatékonyság és a minőségibb szolgáltatás szándékával döntött a kormány 2012-ben a Volán-társaságok strukturális átalakításáról. Ennek jegyében 2015-től a korábbi 24 megyei Volán-társaság helyett hét régiós társaság kezdte meg a közszolgáltatást.

Ez év február 26-án aztán ugyancsak a költséghatékonyság és szolgáltatási színvonal javítása érdekében történt meg a tulajdonosi bejelentés, miszerint a Volánbusz Zrt.-be olvadnak be a régiós közlekedési társaságok.

Ha azt vizsgáljuk, hogy a régiós összevonás az utasok számára hozott-e áttörést, a válasz egyértelmű nem. A járműpark tovább öregedett, számtalanszor előfordul, hogy 30 éves autóbusz közlekedik. Megtörtént, olyan városokban, ahol megszokták a korszerű járműveket, az utasok nem szálltak fel a helyi járatokra, látva a kiselejtezendő autóbuszokat. Az utastájékoztatás sem javult. Néhány városban az önkormányzatok korszerűsítették EU-s forrásokból az utasok eligazítását szolgáló rendszereket, és a Közlekedési Központok igyekeztek a menetrendeket összhangba hozni a differenciálódó igényekkel. Ugyanakkor a MÁV és a Volánok integrált menetrendjének kialakítása érdekében végzett munka sem sikertörténet.

Nem kedvezőbb a bizonyítvány a költséghatékonyság terén sem. Egyes munkaterületek kiszervezése nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket. Megtakarítás helyett a költségek nőttek aránytalanul. Nem lett

sikersztori a központi alkatrészbeszerzés sem. A központi ellátás lassú, néha körülményes, ennek következtében számos autóbusz vesztegel a műhelyekben. Emellett ez a tevékenység sem lett olcsóbb. Hasonlóképpen nem jött be a központi autóbuszbeszerzés. A Közlekedési Központok ebben a konstrukcióban egy központi autóbuszellátó kft-n keresztül bérlik a buszokat, de csak a beígért buszmennyiség csekély hányadát kapták meg a társaságok. Józan ésszel belátható, hogy ez a konstrukció 5-10 év távlatában messze költségesebb, mint amikor a Volánok önállóan vásárolhattak autóbuszokat.

Az újabb nagy ívű átalakítás a regionalitás kudarcának nyílt beismerése. Javában zajlanak a háttérmunkák, annyit lehet tudni, hogy a hat térségi közlekedési társaság jogutódlással beolvad a Volánbusz Zrt-be. Visszaköszön a korábbi átalakítás mögött meghúzódó szándék: a költséghatékonyság és a minőségi megújulás. Később lehet, hogy a pénzügyi gondokat valamelyest orvosolja az átszervezés, ám kezdetben egy ilyen, az alapokat is érintő folyamat csak eszi a pénzt. Emlékszünk, anyagilag mit jelentett a regionális összevonás, nem lesz ez másként most sem. A minőségi megújulás kérdését is nehéz nem szkeptikusan szemlélni.

Fel kell tenni az egyik alapkérdést: jobb lesz-e az utazóközönségnek? A járműpark egyhamar nem fog frissülni, tehát ezekkel az egyre korszerűtlenebb járművekkel kell beérniük. Ezzel a struktúrával ugyanakkor van esély, hogy megtörténjen a MÁV és a Volán menetrendjének harmonizációja, és valamikor megvalósulhat az integrált jegyrendszer is. Ugyanakkor fennáll az a veszély, hogy a MÁV-Volán párhuzamos közlekedés felszámolása érdekében több Volán-járatot is feláldoznak.

Ne feledjük: az aprófalvas településszerkezetű megyékben (Vas, Zala, Baranya, Tolna, Szabolcs-Szatmár-Bereg, Nógrád, Heves megye) a Volán-járatok a lakosság számára szinte az egyetlen összekötő kapcsot jelentik a külvilággal. Az emberek buszt vesznek igénybe, hogy eljussanak munkahelyükre, orvoshoz, gyógyszertárba, bevásárló központokba. Hosszabb szerkezetű településeken a busz több helyen is megáll, míg a vonat csupán egy helyen: vagy a település elején, vagy a

végén. Vannak területek, ahol a MÁV létjogosultsága vitathatatlan, és van, ahol a Volánoké. Nem elhanyagolható szempont, hogy a helyközi utasforgalom mintegy 70 százalékát még mindig a Volánok bonyolítják le. Ezért is állítja a ZVDDSZ, hogy a Volánokat úgynevezett ráhordó szerepre kárhóztatni szakmailag megkérdőjelezhető. A Zala Volán Dolgozói Demokratikus Szakszervezetének meggyőződése, hogy a vidék Magyarország lakosságának is az az érdeke, hogy a közúti közösségi közlekedés ne sérüljön.

Horváth László
elnök