



Az elmúlt napokban egyértelművé vált, hogy a városhatárt átlépő buszok üzemeltetését átveszi a Volánbusz Zrt. Az országos sajtó és a pécelinfo.hu fóruma is tele van találgatásokkal. Megpróbáltuk elválasztani egymástól az ötleteléseket és a tényeket. Sajnos kevés a konkrét információ.

Ami biztos

A Volánbusz Zrt. buszbérlési tendere január elején jelent meg. Ebben a felhívásban a társaság új buszok bérlését tervezi, amelyekkel el kívánja látni a városhatárt átlépő vonalak működtetését. A szélesebb közvélemény (mint később kiderült, a szűkebb érintetti kör is) tulajdonképpen ekkor értesült az elképzelésről. A hír gyorsan terjedt tova és megkezdődtek a találgatások.

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium közleménye január 4-én jelent meg, ebben az szerepel, hogy május 1-től a Volánbusz Zrt. végzi a személyszállítást az érintett szakaszokon. "*A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium ezért jogszabályi kötelezettsége alapján e határidővel (2013*

.
május 1. - szerk.

) *a VOLÁNBUSZ Zrt.-t bízza meg a járatok üzemeltetésének átvételével*

."- olvasható a kormány.hu oldalon.

Kik a történet szereplői

A történetnek több szereplője van: az érintett agglomerációs települések önkormányzatai (kilenc

település, köztük Pécel) mellett a szaktárca (NFM), a közép-magyarországi helyközi közlekedést működtető társaság (Volánbusz Zrt.) és a fővárosi helyi közlekedést szervező társaság (BKK). Az elmúlt években viszonylag kiegyensúlyozott volt a kommunikáció a felek között.

Az eddigi információk alapján ugyanakkor elmondható, hogy most az NFM a többi szereplővel egyáltalán nem vagy csak nagyon szűk körben egyeztetett. Sem az önkormányzatok sem a BKK nem tudtak a váltásról.

Miért kell átszervezni

Korábban már voltak tervek arról, hogy a közösségi közlekedést racionalizálni kell. A párhuzamos vonalak megszüntetése, a veszteséges állami társaságok konszolidációja évek óta napirenden van. Most is jelentek meg találgatások arról, hogy a Volánbusz tulajdonképpen lecsapna a BKV bérletbevételeire. Ez kapcsolatban lehet azzal, hogy tavaly a Volánbuszok összevonásáról döntöttek, amivel csökkenthetők a társaságok veszteségei (jelenleg 24 társaság végzi a helyközi szállítást az országban, ebből csinálnak hetet).

Az NFM januárban megjelent közleménye ugyanakkor uniós elvárásra hivatkozik. A szaktárca szerint a BKV "belső szolgáltatónak minősül" és május 1-től nem végezhet a városhatáron kívül közszolgáltatást. Ezzel az állítással a BKK szakértői vitatkoznak.

Miért nem kell átszervezni

Kezdetben volt a szétagolt rendszer. Külön bérletet kellett venni vonatra, a fővárosi tömegközlekedésre és a városhatárt átlépő járatokra. Aztán megjelent az integrációs elv, azaz a járatok, a menetjegyek összehangolásának igénye. Az úgynevezett egyesített bérletek olcsóbbá tették a bejárást, a fővárosiak használhatták a városon áthaladó buszokat, vonatokat helyi járatként, csökkent az átszállások száma - hogy csak a legfontosabbakat említsük. Az utasok számára áttekinthetőbbé vált a közlekedés.

Következmények, találgatások, kérdések

Az önkormányzat évente fix összeget fizet a fővárosi közlekedési társaságnak azért, hogy a 169-es busz átlépje a városhatárt és kvázi helyközi járatként is funkcionáljon. Az összegről évente decemberben állapodnak meg a felek. Az utolsó megállapodáson szó sem volt arról, hogy idén májusig kell fizetni, vagy hogy a váltást követően kinek kell fizetni, kell-e egyáltalán fizetni. Mi alapján tudnak így az önkormányzatok költségvetést összeállítani és miből gondolja a szaktárca, hogy egy előre nem látható szolgáltatásért, esetleges minőségi romlásért (más buszok, más menetrend) ugyanannyit fizet az önkormányzat?

Az utazók számára persze a legfontosabb, hogy most akkor a Volánbusz Zrt. egyszerűen átveszi a 169-es buszt, vagy az eddigi helyközi járatokat üzemelteti sűrűbben a régi megállókkal. Nem mindegy az sem, hogy hány bérletet kell fizetni azért, hogy a XVII. kerületbe jusson valaki és hogy mennyiért. Ezekről továbbra sincs információ.

Aztán vannak azok az apró részletek, amik később komoly jelentőséggel bírhatnak. Szakértők már észrevételezték, hogy a Volánbusz Zrt. beszerzendő buszai - műszaki paramétereik alapján - nem feltétlenül felelnek meg a helyi közlekedés elvárásaihoz, sokkal inkább a távolsági járatok logikáját követik (ritkább megállás, hosszabb utazási idő).

Kapcsolódó írások:

- [A BKK visszavág: tülekedés a buszok körül](#)
- [A Volánbusz veheti át a 169-es járatot](#)
- [A Budakeszi önkormányzat sem tudott a busz-váltásról](#)

{jcomments on}