

SZAKMAI VÉLEMÉNY
A TÁVOLSÁGI, ELŐVÁROSI ÉS REGIONÁLIS KÖZLEKEDÉS 2009/10 ÉVI
MENETRENDI KONCEPCIÓJÁRÓL¹

Fleischer Tamás

BEVEZETÉS

Komoly feddésben részesültek mindazok, akik elhitték, hogy az Index által mi-nap megjelentetett vasúti menetrend tervezet a minisztériumból származik. Szó sincs még konkrét menetrendről, a minisztériumban *csak egy koncepció* készült, általános irányelvekkel, ami nem tartalmaz konkrét vonalakra vonatkozóan elképzeléseket.

Nagyszerű, de hol van akkor ez a koncepció?

Íme, megjelent a koncepció a KHEM honlapján:

http://www.khem.gov.hu/data/cms2008835/Menetrendi_koncepci_.pdf

Négy fő blokkja a Cél- és helyzetfeltárás, a Menetrendi irányelvek, majd külön (!) a vasúti menetrendhez illetve a helyközi autóbusszközlekedési menetrendhez készült irányelvek. A továbbiakban ebben a sorrendben haladunk végig a 13 oldalas dokumentumon, kommentárt fűzve egyes megállapításaihoz.

¹ A távolsági és elővárosi közlekedés, valamint a regionális integrált közlekedés 2009/2010. évi menetrendi koncepciója. Magyar Köztársaság Gazdasági és Közlekedési Minisztérium 2009. augusztus. 13 old.

1. Cél- és helyzetfeltárás

“Magyarország helyközi közösségi közlekedésére fordított költségvetési terhek jelenleg meghaladják az ország teherbíró képességét.” (p. 2.)

Az ország teherbíróképessége a költségvetés és az igénybevevők együttes tehervállalásával állítható párba. Ha az ország teherbíróképességét meghaladná a helyközi közlekedési ráfordítás, akkor az összes ráfordítást kellene csökkenteni, – valójában nem erre gondolnak, hanem az elosztáson akarnak változtatni, mert a *költségvetés* teherbíróképességét haladja meg az abból fedezendő hányad. Ha a dokumentum így fogalmazná meg, akkor rendben lenne, – feltéve, hogy ezek az elvek a közlekedés többi területére (egyéni közlekedés, teherszállítás, logisztikai központok stb.) is érvényesítendőek.

A "helyközi" kifejezés pedig behoz és megőriz egy olyan jogi kategóriát, amit a főcímben szereplő "távolsági és *elővárosi*, valamint *regionális integrált közlekedés*" értelmezéséhez éppen, hogy felül kellene vizsgálni. Az integrált közlekedés a "helyi és helyközi" közlekedés integrációját is jelenti, tehát értelmetlen az erről szóló koncepciót kiragadottan a *helyközi közlekedésre* vonatkoztatni.

A bekezdés további felvetése, az átláthatóság és számonkérhetőség javítása támogatandó.

“A cél: a közszolgáltatás értelmezési tartományába sorolható, valós mobilitási igényekhez igazított, tervezhető és ellenőrizhető minőségi szolgáltatás nyújtása.”

A dokumentumban vastag betűvel kiemelt fenti cél hibás, *keveredik benne a cél, a feltételrendszer és az eszköz*. A valódi cél minőségi közlekedési szolgáltatás biztosítása kell legyen, ezen belül kell a közszolgáltatás szerepét meghatározni, és e közszolgáltatás nyújtásának feltételeiről gondoskodni. A tervezhetőség és az ellenőrizhetőség, továbbá a hatékonyság szempontjai is ez után következnek.

Elsődleges prioritások

A négy prioritás sorrendjével, és egyes elemeivel is problémánk van.

"Szolgáltatási színvonal növelése" – ez a legfontosabb (nem pedig harmadlagos), – de árnyalni kellene a fentiek szerint, hogy mire vonatkozik. Az összközlekedési színvonal növelése, ezen belül meghatározva a közszolgáltatás szerepét? A közszolgáltatási közlekedés színvonalának a növelése? Mindenütt, a mindenkori szinté? Vagy valamilyen normák biztosítása? Először ezeket a célokat kellene tisztázni. Egy tisztázó felvetés szerepel negyedik prioritásként:

"az egyéni közlekedéssel szemben[?] versenyképes közösségi közlekedés". Ez kifejtve olyasmit jelentene eddig, mint *az össz-közlekedés színvonalának javítása*,

ügy, hogy ezen belül a közösségi közlekedés versenyképessé váljon. Ehhez képest eszköz, de fontos a másodikként szereplő prioritás:

"szolgáltatók közötti hatékony együttműködés" – bár így ez a meglévő szolgáltatók együttműködésére látszik utalni, az *intermodalitásnak* is csak egy intézményi szegmensére; továbbá semmiképpen nem gyökeres átszervezésre vonatkoztatható. Ezen túlmenően a különböző technológiai platformoknak az együttműködése is fontos lenne (*interoperabilitás*). Hiányzik továbbá a szolgáltatók, a megrendelők és az utasszervezetek közötti együttműködés deklarálása (*szövetségek, új irányítási formák*).

Ha pedig a fentiek képezik a célt, akkor érthetetlen az elsőnek írt prioritás kiemelése, "a költségvetési források leghatékonyabb felhasználása" – ez ugyanis az általános keretfeltételek része, és nem a cél kiemelt eleme. Ezzel az erővel a tízparancsolatot is ide lehetne idézni, mint célt, különös tekintettel a "ne lopj" parancsra.

A dokumentumban a céloknak nevezett fenti keverék eszközöként jelenik meg *a párhuzamosságok megszüntetése, a közlekedési ágak együttműködése és a csatlakozások javítása*.

Közülük kérdéses az első érvényessége, amit az anyag szerzői is éreznek, és míg fentebb a célok esetében nem, itt elkezdene definiálni: "Párhuzamosak azok a szolgáltatások, melyek közel azonos útvonalon, azonos megállóhelyeket érintve, azonos időpontokban, azonos funkciót ellátva, azonos szolgáltatási színvonalat biztosítanak" Ha ez a definíció helyes, akkor egy szerelvényen belül párhuzamos az első, a második és a harmadik stb. kocsi. Nyilván nem a párhuzamosságokat kell megszüntetni, hanem, amire esetleg a gondolat utalhat, *a fölös szállító-kapacitásokat*. Csakhogy, tudjuk, hogy ez is tévedés, a magas állandó költséggel kiépített pályákon éppen a pálya kihasználása a hatékony, itt a szállítóképesség csökkentése nem jár megtakarítással, (márpedig emiatt szorgalmazták a párhuzamosság-megszüntetését), viszont rontja a szolgáltatás színvonalát (ami viszont éppen szemben áll a deklarált céllal). Ezt szépen körül is írja az "indokolatlan párhuzamosság" itt szereplő definíciója: "Indokolatlan párhuzamosságok azok, melyek közül az egyik leépíthető úgy, hogy ez nem okoz aránytalanul nagy kényelmi hátrányt a használóinak, és hogy a párhuzamos kínálat megszüntetéséből fakadó megtakarítás lényegesen nagyobb az okozott esetleges bevételkiesésénél." Még tovább is lehetne finomkodni, t.i. ha központilag tervezzük, akkor meg kellene azt is határozni, hogy vajon mekkora az a kényelmi hátrány, ami még nem aránytalan – a bevételkieséssel csökkentett megtakarításhoz képest. A "definíció" ugyanis képmutató, és **a színvonalcsökkentéssel elérhető megtakarítást akarja megideologizálni egy olyan rendszerben, amelyiknek a deklarált célja éppen a minőségjavítás kell legyen.**

"A teljes helyközi közösségi közlekedést komplexen kezelve kell regionális alapon az integrált közlekedési rendszert megvalósítani." (p. 2.) Itt viszont nincs defini-

álva sem a *komplex kezelés*, sem az *integrált közlekedés* fogalma, sem a köztük lévő különbség; – két definiálatlan fogalommal egymást magyarázni csak hablatyhoz vezet. A valóság az, hogy mind a *komplexitás*, mind az *integráltság* ki kellene vezessen a "helyközi közösségi" fülkéből; és ha ennek ellenáll a koncepció, marad a hablaty, sőt folytatódik is a következő három bekezdésben. Az "eltérő gazdasági érdekek és feltételrendszer" azt volna hivatott (cirkalmasan, és abban a reményben, hogy senki nem érti meg²) elmagyarázni, hogy tavaly a kész tervek ellenére nem vezették be az ütemes menetrendet országosan. „Az *ütemes, integrált menetrend ellen ható tényezők*” – amelyek „sokszor feloldhatatlan ellentmondásokhoz vezettek a közlekedés-szervezésben” – nincsenek felsorolva, hiszen ezek a "tényezők" valójában hozzá nem értő parancsnokok és emberi ostobaság voltak. Ami pedig a lassú jeleket illeti, a vasúti fővonalon az sok problémát okoz: de *speciel* az ütemes menetrend készítésének nem képezi akadályát, hiszen ott minden vonat egyformán lassan kényszerül menni – problémát az okoz, ha a menetrend készítésekor ezt nem veszik figyelembe.

2. Menetrendi irányelvek

"A menetrendi koncepció **alapvető meghatározó eleme a regionalizáció**, ami lehetővé teszi, hogy az egyes térségek közlekedési közszolgáltatási igényei (gyakorlatilag a helyközi menetrendek főbb paraméterei) a helyi intézmények, testületek és képviseltek véleményének intézményesített figyelembe vételével kerüljenek meghatározásra." (p. 4. kiemelés FT)

Ami a mondat második felét illeti, fentebb hiányoltuk, hogy az elsődleges prioritásoknál csak a *szolgáltatók együttműködéséről* volt szó, és a felhasználói oldallal való együttműködésről nem. Ha a 2. ponthoz érve a szerzők megokosodtak, vissza kellene vezetni a célokhoz is a tanulságokat.

Ettől függetlenül, ha a deklarált céloknak bárki jelentőséget tulajdonít, annak alapján a menetrendi koncepció alapvető meghatározó eleme nem a regionalizáció kellene legyen, hanem *a szolgáltatási színvonal növelését, az egyéni közlekedéssel versenyképes közösségi közlekedés erősítését lehetővé tevő (és ráadásul még szerény többletráfordítását utasszámnövekedéssel megháláló) ütemes, integrált közlekedés bevezetése*. Mindaz, ami a köztes szövegben az ütemesség ellenében és a párhuzamosságokról megjelent, – *azaz az eddigi előterjesztés zöme*, – nem más, mint „az ütemes, integrált menetrend ellen ható tényező”, vagyis a mellébeszélés folytatódása.

2.1 A menetrend tervezéssel szemben támasztott általános követelmények

² „országszerte eltérő módon determinálja a feladatok maradéktalan végrehajtását”

A tartalma szerint a cím helyesen inkább 'Az 2009-10 évi és jövőbeni menetrend-tervezéssel szemben (inkább iránt) támasztott általános követelmények' lehetne.

A blokkon belül megint előre került az a fő alapelv, miszerint *régióként történik a jövő évi menetrend készítése*. Csak az ötödik bekezdésben derül ki, hogy *mégsem* így van, ennél az "alapvető meghatározó elem"-nél mégis van egy fontosabb:

„A stratégia legfontosabb alapeleme a közösségi közlekedés szétválasztása országos és regionális szintre." (p. 4.) A következő bekezdések megmagyarázzák, hogy (egyébként a menetrendkészítés szempontjából helyeselhetően, de a fentebb deklarált alapelvnek *speciel* ellentmondva), a regionális szintre *maradékelven* kerülnek az országos (és a fővárosi elővárosi) szintből kimaradó elemek.

A következőkben kiderül, hogy a menetrend egyfelől ötéves kitekintéssel, másfelől országosan *mégis szervezetileg központosítva* készül el, és **felkínálásra kerül** a helyi menetrendért felelőssé tett regionális közlekedési tanácsoknak, „**aki állást foglal ill. választ a felkínált lehetőségekből**" (p. 5. kiemelés az eredeti szövegben). Ennyit a regionalitásról, a szubszidiaritásról és a tervezet saját konzisztenciájáról.

2.2 Az integrált menetrendtervezés főbb prioritásai

"Adott vonal, reláció személyszállítási közszolgáltatását az az alágazat végezze, amely az adott területen a feladatot a leghatékonyabban, a legmagasabb színvonalon el tudja látni" (p. 6.) Ez látszólag támadhatatlan szempont, mégis alapvetően hamis.

- (a) nem vonali hatékonyságokat kell megcélozni, hanem összhálózati, sőt nemzetgazdasági hatékonyságot.
- (b) A jelenlegi adatbázis nem alkalmas arra, hogy a segítségével meg lehessen állapítani, hogy egy adott vonalon ki a hatékonyabb. Nem szerepel a költségek között a közúti pálya költsége, – amennyiben szerepel (üzemanyag járulék) annyiban a vasút is fizeti.
- (c) Abból, hogy a Volán vállalatok számára az a hatékonyabb, ha a járműparkjuk minél nagyobb részét az autópályán és az elsőrendű főhálózaton használják, sőt eleve olyan a járműparkjuk, hogy az itt használható nagy buszok dominálnak, – nem következik, hogy nemzetgazdaságilag is ez lenne hatékony, és, hogy elfogadható lenne, hogy az ütemes menetrend kiszolgálására nem jut eszközparkjuk. A *hálózati szinten ellátandó feladathoz kellene igazítani az eszközbeszerzést*, nem pedig az eleve nagybuszos rendszerhez számolni vonali hatékonyságot.

„... a vasúti megállóhely-racionalizáció részeként megszüntetésre kerülő kis forgalmú megállóhelyek vonatkozásában..." (p. 6.) Ennek ugyan mérsékelt köze van a menetrendi irányelvekhez, és mindenképpen furcsa, ha egy ilyen horderejű bejelentésre itt kerül sor, egy alpont alpontjában. Mindenesetre úgy tűnik, mintha az eddigi

elhízázott (megalapozatlanul elkezdett, hibásan kalkulált) mellékvonalfelszámolások után (mellett) most elkezdődne a vasúti hálózat aláásásának egy újabb szakasza, **a főbb vonalak kisforgalmú megállóhelyeinek a megszüntetése.**

Fel kell hívni a figyelmet arra, hogy minden hálózaton, és hálózatot képező csomópontrendszeren *a létrejövő kapcsolatok eloszlása általános törvényszerűségeket követ.* Ezek az eloszlásgörbék alapvetően azonos alakúak egy nagyobb és egy kisebb országban, illetve egy nagyobb és egy kisebb hálózaton. Le lehet vágni az eloszlási görbe "farkát" – de rövid idő alatt a hálózat igénybevétele úgy rendeződik át, hogy *lényegében a korábbi jelleg áll vissza!*

Az ütemes menetrend bevezetése arra a tapasztalatra támaszkodik, hogy az *időbeli kihasználtság hullámzását nem érdemes az ellátás szűkítésével követni*, mert a nagy állandó költségű vasúti pálya és készültség mellett a változó költségekben elérhető megtakarítás igen szerény. Ennél jelentősebb nyereség a sűrű és kiszámítható menetrend révén nyerhető utasszám-növekedés. Egy hasonló meg gondolás érvényesül térben is: nem érdemes „racionális” alapon törölni a mindenkori legkisebb forgalmú megállókát, mert *nem lehet egyedi csomópont-hatékonysági alapon hálózatot tervezni.* A hálózat egészén **mindig van valamennyi keresztfinanszírozás**, akkor is, ha az unió ezt tiltja. Minden hálózati szolgáltatásban a nagyobb fogyasztók valamennyire keresztfinanszírozzák a legkisebb fogyasztókat, ha nem így van, akkor a tarifa hibás, méltánytalan, antiszolidáris. – Ettől függetlenül, természetesen előfordulhat olyan eset, hogy egy megálló egyetlen üzem miatt jött létre, és az üzem megszűnt, a település kihalt. Ilyenkor nyilván megszüntethető a megálló is: de *nem* hatékonysági mérlegelés alapján, hanem mert nincs rá szükség.

„Ennek rendszerét és a bérletátjárhatóság feltételeit (dolgozói és diákbérletek alágazatok közötti kölcsönös elfogadását) meg kell teremteni.” (p. 6.) Igen, de ez nem a megszüntetett vasúti megállók mellé biggyesztendő kiegészítő feladat, hanem az integrált közlekedés alapvető feltétele. Menetrendi vonatkozása (ha már itt beszélünk róla), hogy elengedhetetlen, hogy *a menetrend is integrált legyen*, a megállóhelyek és az átszállás időbeli-térbeli feltételei kiderüljenek belőle (nota bene a szolgáltatás nyújtója számára is, és eszerint változtasson, ha probléma merül föl). Erre egyébként a tervezet ki is tér: „...be kell azonosítani azokat a csatlakozási pontokat, amelyeken... ...a menetrendi összehangoltság nem biztosított...” (p. 6.) Amit ehhez hozzátettünk, az csak annyi, hogy *éppen az integrált menetrend-felület elkészítése kiválóan alkalmas az ilyen anomáliák beazonosítására.*

„A menetrendnek az állami ellátási felelősségi körbe tartozó, közszolgáltatási célú utazásokat (hivatásforgalom, közintézményekbe, oktatási intézményekbe való eljutás) kell szolgálnia, a turistaforgalom nem elsődleges közszolgáltatási feladat.” (p. 7.) Ez tévedés, *sőt ostobaság.* Eszerint hétvégén csak azért lenne közforgalmú közlekedés, hogy a közlekedési dolgozókat munkába vigye. A kereskedelemben sem csak az eladók utaztatása a közszolgáltatás, hanem a vevőké is, – nincs ez máshogy a tu-

rizmus esetében sem. A felvetés különben is ellentmond mindannak, amit az ütemes közlekedésről tanultunk, és *megint a járatok kihagyásával akar spórolni* (és mellékesen gerjeszteni a hétvégi közúti torlódásokat.) A közforgalmú közlekedés nem szociális segély a dolgozó néposztályoknak, hanem a nagymértékű mobilitást viszonylag racionális keretek között lebonyolító, a közösség egészének és a közszolgálati közlekedést igénybevevőknek egyaránt hasznos szolgáltatás, amit összességében a társadalom megfizet, mert az életkörülményei ettől kedvezőbbé válnak.

3. Irányelvek a 2009/2010 évi közszolgáltatási vasúti menetrendhez

Az országos stratégiai törzshálózaton

„A kibocsátást a 2009/2010. évben az országos stratégiai törzshálózaton változatlan volumennel kell tervezni. A volumenkorlát nem öncélú, hanem a rendelkezésre álló finanszírozási források miatti peremfeltétel.” (p. 8.) De igen, a volumenkorlát öncélú, és valaki megint nem tanulta meg a leckét, de beleszól a menetrendtervezésbe. Ha egyszer (külön, a közösségi közlekedésre, öncélúan és hasára ütve) az egyik kormány szerv kiadott egy *finanszírozási* korlátozást, akkor éppen elég tragédia ez magában is. Teljesen felesleges erre a portásnak még hozzácsapni egy volumenkorlátozási utasítást, különösen pedig a *finanszírozási korlátra utalva*. Az ugyanis önmagában is korlátozni fogja a volument akkor, *ha valóban létezik ilyen összefüggés*; viszont teljesen indokolatlan külön előírni, sőt, éppen megakadályozhatja, hogy a tavaly hasonló intézkedések miatt elrontott ütemes menetrendet helyrehozzák, és az ésszerűen működhessen.

Mindez annyira így van, hogy a bekezdés további mondatai éppen elkezdik érvényteleníteni a főtételt, és elmondani, hogy milyen kivételek esetén növelhető a volumen (ha nem jár többlet költségvetési igényvel, vagy ha az ütemes menetrend megköveteli...p. 8.) *De akkor minek kellett előtte a hülyeséget szabályba foglalni?*

„Kiemelt figyelmet kell fordítani az elővárosi és a minőségi távolsági szegmensek erősítésére, a vasúti szolgáltatási kínálat minőségi és mennyiségi javítására.” (p. 8.) Ha jól értjük, **a volumenkorlátozás értelmében a többi vonalon csökkenteni kell a szolgáltatást?** A gerincvonalak ütemesek és sűrűek, de, hogy nehogy jól működjön a rendszer, szétverjük a ráhordó szerkezetet.

„Van-e igény az ütemes menetrendre? (Ahol nincs szignifikáns utasigény 2 órás gyakoriságú közlekedésre, ott az eljutás biztosítása nagy valószínűséggel nem vasútüzemi kompetenciába tartozó feladat.)” (p. 8.) Bár a célok felsorolásakor a dokumentum csínján bánt vele, mostanra *ráérezett* az ütemes menetrend ízére. Megcsinálni nem fontos, ki lehet hagyni az üteimből (és volumenkorlátozásra lehet hivatkozni) pontosan nem is értik az előterjesztők, hogy mik az előnyei, -: de íme most előtérbe kerül, hiszen fel lehet használni a *vasútmegszüntetés* tudományos szempontjaként!

Fentebb még „az ütemes, integrált menetrend ellen ható tényezők” hatásáról olvashattunk értekezést, íme, egyetlen villanás, és már ott tartunk, hogy ha valahol nincs „szignifikáns utasigény két órás gyakoriságú közlekedésre” – ott már vasútra sincs szükség. Tiszta szerencse, hogy nem pár évvel korábban jutott a minisztérium erre a felfedezésre, hiszen akkor akár a Budapest–Szombathely kapcsolatot is fel lehetett volna ennek alapján számolni.

„Elővárosi forgalomban a hétvégi ütemes menetrend sűrítése csak valós utasforgalmi igények bemutatása esetén támogatott.” Most akkor szeretjük a turistákat, vagy nem? A meglévőket szeretjük, de aki ma még autózik, az maradjon is az autójában?

A regionális hálózatelemeken

Eleve megkérdőjelezhető, miért nem regionális *hálózatokon* folyik a menetrend tervezés (főleg ha már „a koncepció alapvető meghatározó eleme a regionalizáció” volt) hanem csak „hálózatelemeken”

„A regionális közlekedésben a hivatásforgalmi igények elsőbbséget élveznek az ütemes menetrend bevezetésére vonatkozó javaslattal szemben.” (p. 9.) Ha a volumenkorlátozás nem lenne elég, ki kell találni még egy ostoba központi elvet az ütemesség megbontására. Amúgy, a (valódi) regionális közlekedés irányításában együtt ülnek a szolgáltatók, a megrendelők és az utasok képviselői, – és ez kiváló lehetőség lenne arra, hogy ilyen kérdésekben maguk döntsenek, hiszen a hivatásforgalom célidőpontja sem eleve elrendelt változtathatatlan adottság.

„...ahol a napi le- és felszálló utasforgalom nem éri el az 50 főt, az önkormányzattal és a közúti közlekedési vállalatokkal folytatott egyeztetés alapján a megállási helyeket – megfelelő közúti kapcsolat megléte esetén – felül kell vizsgálni, mind a jelenlegi, mind az új vonatok esetében.” (p. 9.) Itt a gondolkodás háttérében a nagyvasúti kapcsolatban megszokott séma jelenik meg. Egykocsis motorvonat, szolgálat nélküli állomás esetében teljesen indokolatlan ilyen általános intézkedés, nem ettől lesz a mellékvonali üzem gazdaságosabb.

„Ahol lehetséges, az utasforgalom lehetővé teszi, valamint a feltételek is adottak, a peremidős közlekedést be kell vezetni. Az optimalizált üzemiidőn túl a kiszolgálást a közszolgáltatási szerződés keretében autóbusszokkal kell biztosítani.” (p. 9.) Ez az elv gyökeresen szemben áll mindazzal, ami az ütemes menetrend kialakításához vezetett. „Ahol lehetséges” helyett legfeljebb annyit érdemes mondani, hogy a helyi viszonyok függvényében mérlegelendő az is, hogy létezik a forgalom kiszolgálásának ilyen lehetősége is.

„A hivatalos menetrendben hangsúlyt kell fektetni a regionális, kistérségi, vagy vonali menetrendek kiadására, amelyben az autóbusszos csatlakozásokat is fel kell

tüntetni.” (p. 9.) Hasonló mondat miért nem jelent meg az országos hálózatra vonatkozó blokkban?

Mindkét szegmensben irányadó elvek

„A 2009/2010. menetrendi évben különös hangsúlyt kell fektetni a MÁV Csoport tagjai közötti, valamint a MÁV-Start Zrt. és a más közlekedési vállalatok közötti jobb és hatékonyabb együttműködésre.” (p. 10.) Ennek az első számú, menetrendi vonatkozása a *közös menetrendi felület* kialakítása lett volna.

4. Irányelvek a 2009/2010. évi közszolgáltatási helyközi autóbussz közlekedési menetrendhez

Az országos stratégiai törzshálózaton

„A gyorsforgalmú úthálózaton közlekedő, a vasúti országos törzshálózatot kiegészítő járatoknál az emelt sebességű közlekedés és integrált ütemes menetrend bevezetésére kell törekedni.” (p. 11.) Nem világos, hogy ha a koncepció az ilyen párhuzamosságok megszüntetésére törekszik, mi indokolja effajta buszjáratok megrendelését. Fel sem merült, hogy itt lehet érvényesíteni a koncepcióban kitűzött volumenkorlátozás egyensúlyát?

„Javítani kell a megyeszékhelyek, régióközpontok és a főváros egymás közötti kapcsolatait.” (p. 11.) Nem világos, hogy mi indokolja effajta buszjáratok megrendelését.

„Az ezres vonalszámú járatok az országos távolsági hálózatnak a részei, feladatuk – a kistérségi szintű igények kiszolgálása mellett – a vasúthálózat hiányosságainak pótlása, a közvetlen távolsági eljutási lehetőségek biztosítása, a rendszerszintű hatékonyság javítása. E vonalak menetrendje adottságként kezelendő, csak a vasúti menetrenddel együtt értelmezhető, érdemben csak az éves (decemberi) menetrendváltáskor módosítható...” (p. 11.) Ha jól értjük, ezek a távolsági hálózat részét képező buszjáratok a kistérségi igényeket is ellátják, bár autópályán közlekednek és nem állnak meg. Lehet, hogy ezért nem módosítható a menetrendjük sem, mert akkor meg kellene állniuk.

„Minőség tekintetében a távolsági vonalakon közlekedő autóbuszoknál alapvető elvárás a légkondicionálás, a magasított és dönthető háttámlájú ülés, és a legalább 750 mm-es üléstávolság.” (p. 11.) Nem tűnt fel, hogy a *menetrendi koncepció* hasonló minőségi előírásokat tartalmazott volna az IC vonatok minőségi szintjére vonatkozóan. Azt azért látni kell, hogy minél inkább berendezkedik a Volán az autópályára szánt és távolsági járműparkra, annál „gazdaságtalanabb” lesz ezeket a járműveket máshová irányítani.

A regionális hálózatelemeken

Úgy tűnik nem csak a vasutak, de a buszjáratok sem regionális hálózatban közlekednek, csak szegregált *vonalelemeken*. Vajon ez maga a menetrendi koncepció, vagy egy benne maradt hiba?

„...autóbusszal kell biztosítani a közvetlen, átszállásmentes eljutás lehetőségét egy adott településről a vonzásokörzet központjába, a vonzásokörzet központjából a megyeszékhelyre és a régióközpont(ok)ba az utazási igényeknek megfelelő gyakorisággal”. (p. 11.) Egyéb relációkban... .. rövid - 5-20, legfeljebb 30 perces várakozási idővel, átszállás mellett kell biztosítani az eljutást.” Vagyis a menetrendi koncepció még mindig ott tart, hogy a települések *kistérségen belüli egymás közötti kapcsolatrendszer*e másodlagos tényező, a „regionális” menetrend úgy készül, hogy a Volán központi irányelveket ad ki a hierarchikus központokba vezető járatok elsődlegességéről.

„A sporadikus területeken keresni kell a *nem menetrend-szerinti* közlekedéshez kapcsolódó megoldásokat (pl. DRT).” Helyesebb lenne a *menetrend szerinti* közlekedéshez kapcsolódó egyedi megoldásokat keresni, (és megtalálni) sőt azok elérhetőségét (például a helyi hívószámot) a menetrendben feltüntetni.

Mindkét szegmensben irányadó elvek

„A könnyen áttekinthető, heti szinten, naptípusonként is minél egységesebb, megbízhatóbb, kiszámíthatóbb menetrendre, könnyen megjegyezhető, ütemes indulási időpontokra, az év 365 napján azonos módon közlekedő járatok kialakítására kell törekedni. Cél az ütemes közlekedésbe bevont települések számának növelése.” Míg a vasúti közlekedésben, ahol az állandó költségek dominálnak, a koncepció rendre az ütemes közlekedés rovására is takarékoskodni próbál a járatok indításával, továbbá a megállóhelyeket ritkítja, – addig a buszközlekedésben ilyesmiről szó sincs, cél az akár üresen is pörgetett járatok terjesztése, 365 napon át.

„Ki kell alakítani vasúti sztrájk esetére a közösségi közlekedés zavartalan biztosítása érdekében a külön rendeletre közlekedő (”alvó”) járatok rendszerét és meg kell vizsgálni menetrendbe illesztésének lehetőségét.” (p. 12.) Esetleg a gazdaságosság érdekében érdemes lenne a vasúti sztrájkot meghirdető szabadcsapatokról is gondoskodni hozzá. Lásd.: „A 2009/2010. menetrendi évben különös hangsúlyt kell fektetni a Volán társaságok és más közlekedési vállalatok közötti jobb és hatékonyabb együttműködésre.” (p. 12.)

„A menetrend-módosítási kérelmeket a fenti irányelvek teljesítésének igényéből, illetve az utasforgalom alakulásából kell származtatni. **A szigorú, felelős költségvetési peremfeltételekre nem a járatmegszüntetés a megfelelő válasz, hanem olyan jellegű hatékonyságnövelési intézkedések meghozatala, melyek nem jelentenek**

kínálatcsökkentést.” (p. 12.) [kiemelés FT] Kivéve persze a vasutat, ahol éppen az ellenkezője igaz mindennek, – *legalább is a menetrendi koncepció készítői szerint.*

*

Összefoglalóm

a menetrendi koncepció néhány sarokpontját. A cél a vasúti szolgáltatás minőségi és mennyiségi javítása ott, ahol meghagyjuk a vasutat. Itt a szolgáltatás legyen sűrű, az sem baj, ha ütemes, de ha a hivatásforgalmi panaszra tudunk hivatkozni, tekintünk el az ütemességtől. A szolgáltatás egyébként is csak munkanapokon tartandó fenn, mert a turistaforgalom kiszolgálása nem feladat. Volumenkorlátozással tudjuk biztosítani azt, hogy a törzshálózaton kialakított ütemes menetrend után a többi vonalakra ne maradjon engedélyezett utaskm teljesítmény (bár pálya, szerelvény, vasutas, rendelkezésre állna, és igény is volna rá). Ahol viszont nem érdemes egész nap kétórás ütemes menetrendet bevezetni, vagy ahova nem jut menetteljesítmény, ott a vasutat meg kell szüntetni. Az így kialakított menetrendet fel kell ajánlani a régióknak, akiknek jogukban áll ezt elfogadni. Az elfogadott elképzeléseket ettől kezdve regionális vasútnak nevezzük, a nem elfogadottakat regionális buszközlekedésnek. Mindezek az elvek nem érvényesek a távolsági buszközlekedésre, ahol az év 365 napján egységes és ütemes menetrend kialakítására kell törekedni, külön megtervezve a vasúti sztrájkok idején működtetendő járatsűrítéseket is. A legnagyobb fejlesztéseket az autópályán közlekedő közvetlen kistérségi ellátó járatoknál lehet elérni, amelyek egy-egy távoli kistérség valamennyi településéről biztosítják a főváros közvetlen elérését.

2009. augusztus 31.