

# Két hét maradt a Volánoknak, jól kihasznált járatok szűnnek meg

## Szabad préda a távolsági

**Leállítják a Volán-társaságok Budapestre közlekedő távolsági járatainak többségét: április 15-én a személyszállító vonatok százaival együtt a buszok sokaságát törlik a menetrendből. Szegedről, Miskolcra, Nyíregyházáról, Győrből és Tatabányáról legfeljebb elvélve indítanak majd „pesti buszt”. A Volánok nyereséges szolgáltatásai válnak szabad prédává.**

Valóban sajátos az értelmezés! Valójában arról van szó, hogy a megszüntetésre kerülő buszjáratok a MÁV-nak jelentettek konkurenciát. Az utasok jó része biztosan vonattal fog járni ezentúl, vagyis a bevétel átkerül az egyik állami közlekedési cégtől a másikhoz. Állami szinten nincs veszteség.



Völner Pál nem beszél a levegőbe. A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM) államtitkára a vasút mintegy négyszáz vonatának áprilisi leállításáról szóló híreket kommentálva egyértelművé tette: a MÁV szolgáltatásainak szűkítése csak az első lépése a közösségi személyszállítás racionalizálására meghirdetett kormányzati programnak. Az „ésszerűsítés” nem kerülheti el a helyközi buszközlekedést sem. Immár biztos, ami korábban kiszivárgott: a buszok leállításának két héten belül eljön az ideje. A Volán-társaságok legalábbis egymás

után teszik közzé a megyeszékhelyekről Budapestre közlekedő távolsági buszjárataik megszüntetését.

Lapunk végignézte az összes szolgáltató internetes oldalát. Öt cég meghatározó járatok törléséről számol be. A Kisalföld Volánnál azt írták: a Széll Kálmán Tervben megfogalmazott intézkedések végrehajtásával összefüggésben az NFM módosította a cég közszolgáltatási szerződését. Így április 15-től jó néhány járatot törölnek a Budapest–Győr–Csorna–Sopron vonalon. A Tisza Volán esetében a Budapest–Szeged útvonalon induló buszok esnek áldozatul a kormányzati racionalizálásnak, igaz, itt új járatokat is indítanak. A Vértes Volánnál is lesz járatbeszüntetés a Budapest–Tatabánya–Kisbér útvonalon. A vállalat a változtatást a kihasználatlansággal magyarázza.

A Miskolc–Budapest szakaszon is racionalizálják a közlekedtetést. A Szabolcs Volánnál is változik a menetrend: több járat is megszűnik a Budapest–Gyöngyös–Nyíregyháza–Fehérgyarmat útvonalon.

Hogy ez mennyiben vág egybe az Országgyűlés előtt lévő, személyszállítási szolgáltatásokról szóló törvénnyel, lehet vita tárgya. Egy azonban bizonyos: a kereszténydemokrata Spaller Endre igen figyelemreméltó módosításokat nyújtott be március elején a formálódó törvényhez. E szerint a jövőben személyszállítási szolgáltatást nyújthatnának olyan vállalkozások, amelyek tevékenysége nem minősülne közszolgáltatásnak, s működésüket saját üzleti kockázatuk alapján végzik. Aki az üzletbe belevág, annak szolgáltatási díjat kellene fizetnie. Ezért cserébe jogosult lenne a járatengedély szerinti útvonalon az autóbussz-megállóhelyek és -pályaudvarok, valamint az utastájékoztató eszközök használatára.

### Néhány érintett útvonal

FORRÁS: VOLÁN-TÁRSASÁGOK, NÉPSZABADSÁG-GYŰJTÉS / NÉPSZABADSÁG-GRAFIKA



A törvényjavaslat szövege szerint a közszolgáltatásnak nem minősülő, közforgalmú menetrend szerinti belföldi személyszállítás nem járhat a közúti és vasúti közszolgáltatás indokolatlan és jelentős mértékű sérelmével. De az is hangsúlyt kapott: a járatengedély abban az esetben adható ki, ha a járat üzemeltetése nem jár más szolgáltató közszolgáltatási szerződésben foglalt jogainak indokolatlan és jelentős veszélyeztetésével. Márpedig, ha a Volán-társaságok távolsági járatai leállnak, érdekeiket már nem sérti, ha valaki a helyükre lép.

Ha a két változást összeolvassuk, a bennfentesek szerint sajátos értelmezések szülehetnek. Így például akár azt is lehet gondolni: a Volán-társaságok félreállításával a kormány első körben a magán-autóbusszos cégek színre lépéséhez készíti elő a terepet. Úgy tűnik legalábbis,

az ésszerűsítésre hivatkozva előkészített intézkedéseknek a legnagyobb vesztesei a Volántársaságok lesznek. Azok a cégek, amelyek a tulajdonosi beavatkozással az éppen nyereséget termelő szolgáltatásaikat vesztik el. Még akkor is, ha Volánonként változó, hogy a távolságibusz-közlekedés kinek, mennyit hozott a kasszára. A megszüntetésre ítélt járatok azonban többségében magas kihasználtság mellett közlekedtek. Olyannyira, hogy néha egy busz nem is volt elég a megállóiban gyülekező utasok elszállításához.

### **Végül az állam fizet?**

Meglehet, az NFM kezdeményezte menetrend-módosításnak végül Matolcsy György örül majd a legkevésbé. A nemzetgazdasági miniszter biztosan nem vár majd hiába távolsági buszra, de azt aligha viseli rezzenéstelen arccal, ha kiderül: a közösségi közlekedés olcsóbbá tételét szolgáló változtatás neki speciel többbe kerül. Az állam buszos cégei számára ugyanis nagy segítséget jelentettek a helyközi személyszállítás finanszírozásában a fővárosba indított járatok bevételei. Ha ez a bevétel április 15-én eltűnik, valószínű, hogy a társaságok benyújtják majd a számlát. A helyközi szolgáltatásaikban egyértelműen közszolgáltatási költségtérítési többletigény jelentkezik majd, amit a törvény betűje szerint a megrendelőnek, azaz az államnak kell kifizetnie.

*Forrás: Népszabadság 2012.04.03.*