

**A távolsági és elővárosi közlekedés,
valamint a regionális integrált közlekedés
2009/2010. évi menetrendi koncepciója**

1. Cél- és helyzetfeltárás

Magyarország helyközi közösségi közlekedésére fordított költségvetési terhek jelenleg meghaladják az ország teherbíró képességét. A Kormány elvárása, hogy olyan szolgáltatás kerüljön megrendelésre és finanszírozásra, amelynek színvonala és mennyisége mindenkor átlátható és számon kérhető. Az adófizetők terhei csökkenjenek! Mindehhez új jogszabályi környezetre és szervezeti struktúrára van szükség.

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

Elsődleges prioritások:

- a költségvetési források leghatékonyabb felhasználása
- szolgáltatók közötti hatékony együttműködés
- szolgáltatási színvonal növelése
- az egyéni közlekedéssel szemben versenyképes közösségi közlekedés erősítése

A fentiek megvalósítása csak az indokolatlan párhuzamosságok megszüntetésével, a közösségi közlekedési ágak együttműködésével, a csatlakozások javításával lehetséges.

Párhuzamosak azok a szolgáltatások, melyek közel azonos útvonalon, azonos megállóhelyeket érintve, azonos időpontokban, azonos funkciót ellátva, azonos szolgáltatási színvonalat biztosítanak.

A párhuzamosságok lehetnek indokoltak és indokolatlanok. Indokolt párhuzamosságok azok, melyeket a kapacitások optimális kihasználása, a közvetlen kapcsolatok biztosítása, a településrészek jobb lefedettsége, a menetidő tekintetében való jelentős eltérés, illetve a szolgáltatási színvonal differenciálása indokol. 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.

A teljes helyközi közösségi közlekedést komplexen kezelve kell regionális alapon az integrált közlekedési rendszert megvalósítani.

Az eltérő gazdasági érdekek és feltételrendszer, az ország különböző területein eltérő mobilitási igény és a közösségi közlekedés részarányának alakulása országsszerte eltérő módon determinálja a feladatok maradéktalan végrehajtását. A vasúti hálózat nagyobb részén megvalósult a vonatok kínálati menetrendjének az utasok számára kiszámítható, ütemes megvalósítása, ám ezt nem minden esetben követte az autóbusz-közlekedés szervezése. Kivétel ez alól a Közép-magyarországi Régió, ahol a vasúti menetrendhez az autóbuszok mindinkább az ITF alapú menetrendi struktúrának megfelelően igazodtak.

Az ütemes, integrált menetrend ellen ható tényezők sokszor feloldhatatlan ellentmondásokhoz vezettek a közlekedésszervezésben. Ez a vasút részéről a differenciáltan romló infrastruktúra által okozott minőségi hiányosságokban, elsősorban súlyos menetrendi zavarokban (késésekben) nyilvánul meg, ami esetenként az integráció felbomlásához is vezethet. Az autóbusz közlekedésben pedig az eltérő érdekeltségi struktúrából adódóan jobban érvényesült a társasági érdek a nemzetgazdasági szinergiánál. 2007-től kezdődően az évente kiadott menetrendi irányelvek a fenti célok elérését és a hiányosságok megszüntetését célozták.

A gazdasági válság, illetve az államháztartás helyzete a folyamatokat felgyorsította, új lendületet vett a párhuzamosságok megszüntetésére, a költségvetési források hatékony felhasználására való fokozottabb törekvés. Ennek aktuális mérföldköve a helyközi közlekedés átalakításáról szóló 1133/2009. (VIII.7.) számú kormányhatározat, amely rövidtávon célként deklarálja az integrált regionális közlekedési rendszer kialakítását, hosszabb távon pedig a közösségi közlekedés fenntartható finanszírozását.

2. Menetrendi irányelvek

A fent nevezett kormányhatározatban „a Kormány felhívja,,,

„b) a helyközi közösségi közlekedés átalakításáért felelős kormánybiztost, ...hogyan alakítsa ki a távolsági és a Budapest elővárosi közlekedés, valamint a regionális integrált közlekedés 2009/2010. évi menetrendjének koncepcióját.”

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 képviselők véleményének intézményesített figyelembe vételével kerüljenek meghatározásra.

2.1. A menetrend tervezéssel szemben támasztott általános követelmények

A menetrendek a 2009-2010. évre vonatkozóan statisztikai régióként, a helyi Regionális Közlekedési Tanácsok (RKT) bevonásával kerülnek kialakításra. A későbbiekben a rendszer abban az irányban fejlesztendő tovább, hogy a régiók önálló megrendelői pozícióba kerüljenek a szolgáltatókkal szemben. A vonatkozó törvények módosításáig az RKT a közlekedésért felelős miniszter nevében és felhatalmazásával jár el.

Az országos hálózat, azaz a távolsági vasúti és autóbuzos közlekedés állami ellátási feladat marad és ennek körében az ellátásért felelős közlekedési miniszter biztosítja közszolgáltatási szerződések keretében az ellátást.

Speciális, kiemelt földrajzi és gazdasági helyzete és ellátási szempontból kulcsfontosságú szerepe miatt a budapesti elővárosi közlekedés biztosítása ugyancsak állami ellátási feladat marad.

A fentebb említett kormányhatározat nem vonatkozik a helyi ellátási kötelezettség körébe tartozó feladatokra, így azt a menetrendi koncepció nem is taglalja, de a döntések során a helyi közlekedési adottságokat maximálisan figyelembe kell venni!

A stratégia legfontosabb alapeleme a közösségi közlekedés szétválasztása országos és regionális szintre.

Országos szint:

- távolsági vasúti és autóbuzszos közösségi közlekedés
- Budapest elővárosi kötöttpályás és autóbuzszos közösségi közlekedés

Regionális szint:

- Valamennyi, az országos szintbe nem tartozó helyközi vasúti és autóbuzszos közösségi közlekedés, különös tekintettel az interregionális és a határon átnyúló nemzetközi regionális kapcsolatokat biztosító hálózati elemekre

A megrendelői szintek elkülönülésének hangsúlyos alapelve (hasonlóan az EU alapelvéhez) a szubszidiaritás, ugyanis e módon biztosítható leginkább a különböző helyi utasigények megfelelő érdekképviselete, valamint az átlátható, számon kérhető szolgáltatás.

A menetrendi (vasúti és autóbuzszos) irányelvek alapja a **középtávú (5 éves) kitekintő menetrend**, amelyből levezethetők – az utasforgalmi adatok ismeretében – a szükséges férőhely-kapacitások és gördülőállomány-igények. Ez egyben a költségvetési tervezés alapja. Elvárás, hogy a kitekintő menetrendek tiszta és egyértelmű irányvonalat kövessenek több éven keresztül, aminek a konzekvens végrehajtását kell az éves menetrendeknek tükrözniük, összhangban a gazdasági társaságok középtávú üzleti terveivel.

A középtávú koncepció egyben **minőségbiztosítást** is jelent, ami révén el kell érni, hogy indokolatlan visszalépés, illetve a szolgáltatási volumen és színvonal hektikus változása ne csökkentse a közösségi közlekedés vonzerejét. Ennek érdekében folytatni kell a valós mobilitási igények vonali szintű (relációs) felmérését, majd ehhez kell kialakítani a megfelelő integrált menetrendi struktúrát és a reális gördülő-állomány/eszközállomány szükségletet is.

A regionális forgalomszervezés területén mind a vasúti mind az autóbuzszos közlekedésben a menetrendi koncepció és irányelvek érvényre juttatását úgy kell megvalósítani, hogy a koncepciónak megfelelő menetrendet, ill. ahol lehet menetrendi alternatívákat fel kell kínálni a RKT-nak, aki állást foglal ill. választ a felkínált lehetőségekből. Az egyeztetési folyamatot úgy kell lefolytatni, hogy az RKT állásfoglalásának függvényében legyen lehetőség a menetrend tervezés finom korrekciójára.

Valamennyi közreműködő figyelmét fel kell hívni arra, hogy a jogszabályok, az egyes intézmények ügyrendje és a vonatkozó szabályozások betartása érdekében – azok módosításáig – be kell tartani a hatályos döntési és hatásköri előírásokat.

Így a VPE jogkörét a menetrendek kiserkesztésében és a menetvonalak kiutalási rendjében;

A MÁV-Start jogkörét a szerelvények összeállítása, a vonatfordulók szervezése, a technológiai idők betartása esetében;

A pályavasút jogkörét a sebességek megállapítása, a sebességkorlátozások és a pályafelújítások prioritizálása területén;

A Megrendelő (vagy képviselője) jogkörét a megállítások helyének és idejének, a vonalak vezetésének, a tartózkodási (átszállási) idejének meghatározása kérdésében, továbbá a célirányos pályavasúti rekonstrukciók, pályafelújítások tervezése területén.

Az akadályozó jogszabályi helyeket, szervezeti szabályozásokat fel kell tárni és módosításukat a törvények betartásával kezdeményezni kell (ide értve a munkáltatási feltételeket is!)

A menetrend jóváhagyása és hivatalos megrendelése a 2010. évi Közszolgáltatási Szerződés keretében történik meg.

2.2. Az integrált menetrendtervezés főbb prioritásai

- A vasútnak Magyarországon a minőségi távolsági és az elővárosi közlekedésben (különösen Budapest agglomerációjában) van kiemelt, elsőbbségi szerepe, mivel ezen relációkban érhető el a legjobb mérethatékonyság a kötöttpályás közlekedés nagyobb kapacitásainak megfelelően.
- Adott vonal, reláció személyszállítási közszolgáltatását az az alágazat végezze, amely az adott területen a feladatot a leghatékonyabban, a legmagasabb színvonalon el tudja látni (beleértve a speciális szolgáltatási formákat is).
- Kiemelt figyelmet kell fordítani az alágazatok optimális munkamegosztásának kialakítására. Az indokolatlan, párhuzamos szolgáltatásokat integrálni kell. (Indokolatlannak kell tekinteni a menetrendi fekvésben és megállóhelyek tekintetében párhuzamos, menetidőben hasonló szolgáltatásokat.)
- A hatékony közösségi közlekedésszervezés megvalósítása érdekében fokozottan építeni kell az alágazatok együttműködésére:
 - a vasúti személyszállításban bevezetésre kerülő peremidős közlekedéshez igazodóan a vasúti üzemidőn kívüli időszakokban, valamint
 - a vasúti megállóhely-racionalizáció részeként megszüntetésre kerülő kis forgalmú megállóhelyek vonatkozásában

az ellátást helyközi autóbusszjáratokkal kell biztosítani. Ennek rendszerét és a bérletjárváratóság feltételeit (dolgozói és diákbérletek alágazatok közötti kölcsönös elfogadását) meg kell teremteni.

- Olyan kínálatot kell kialakítani, amely jobb hálózati csatlakozási rendszert biztosít. Be kell azonosítani azokat a csatlakozási pontokat, amelyeken az alágazaton belüli (autóbusz – autóbusz) és az alágazatok közötti (autóbusz – vasút, autóbusz – komp) menetrendi összehangoltság nem biztosított vagy nem tekinthető megfelelőnek, fel kell tárni ennek okait és a megoldási lehetőségeket. A csatlakozások rendjét ki kell dolgozni, meg kell hirdetni és be kell tartatni. A csatlakozási pontokon kölcsönös várakozási jegyzéket kell készíteni. Törekedni kell a helyi közlekedéssel való menetrendi összehangoltság megteremtésére.
- A menetrend tervezésekor sorrendtartó módon figyelemmel kell lenni:
 - az utazóközönség valós és a közszolgáltatási kötelezettség keretében kezelendő mobilitási igényeire és a szolgáltatással szembeni minőségi elvárásaira;
 - az államot terhelő közszolgáltatási kötelezettség ellátási felelősének, és egyben az állam képviselőjének, a Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi

Minisztériumnak, mint a közszolgáltatások megrendelőjének és finanszírozójának közlekedéspolitikai és költségvetési céljaira, érdekeire;

- a közlekedési szolgáltatók, mint önálló gazdálkodási tevékenységet végző piaci szereplők érdekére, amely a hatékony és nyereséges gazdálkodásra való törekvésben jelenik meg.
- A jelenlegi mobilitási igények meghatározásának kiinduló alapját az utasszámlálási adatok jelentik.
- 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.

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. Eseti jelleggel a teljesítmény növelhető, amennyiben az ütemes menetrend kiteljesítése ezt megköveteli. Hatékonyabb üzemszervezéssel a vonatkm-ben mért teljesítmény növelhető, feltéve, hogy az nem jár többlet költségvetési költségtérítési igényvel. Azon nemzetközi vonatok esetében, amelyek nem tartoznak a közszolgáltatás keretébe (EC, EN stb.), a teljesítmény a szaktárcával történő előzetes egyeztetés alapján növelhető. Amennyiben a nemzetközi vonat belföldi utazásra igénybe vehető, teljesítménye a belföldi vonatkm-be beleszámít.
- Kiemelt figyelmet kell fordítani az elővárosi és a minőségi távolsági szegmensek erősítésére, a vasúti szolgáltatási kínálat minőségi és mennyiségi javítására.
- A menetrendi szerkezet, menetrendi alternatívák megalkotásakor és értékelésekor a következő kérdésekre kell tekintettel lenni különös figyelemmel az integrált, ütemes menetrend kiterjesztésére
 - Van-e igény az ütemes menetrendre? (Ahol nincs szignifikáns utasigény 2 órás gyakoriságú közlekedésre, ott az eljutás biztosítása nagy valószínűséggel nem vasútiüzemi kompetenciába tartozó feladat.)
 - A meglévő utasoknak az újszerű logikával készülő menetrenddel megfelelő szolgáltatást tudunk-e nyújtani? (Sok esetben a helyi hivatásforgalmi prioritások az ütemes menetrendi struktúrával konfliktusba kerülhetnek.)
 - Rendszerszinten milyen előnyök, hátrányok és kockázatok merülnek fel az ütemes menetrend bevezetésével, fejlesztésével?
 - A meglévő utasokat meg tudja-e tartani az új rendszer, illetve kellően vonzó-e új utasok számára?
- Ütemes menetrend bevezetésére vonatkozó javaslatnak összhangban kell lennie a hivatásforgalmi igényekkel.
- Az alapütem mindegyik vonalon kétórás, kivétel, ahol már jelenleg is ennél sűrűbb vonatközlekedés van. Ha a kétórás ütem nem látja el megfelelően a hivatásforgalmat, akkor lehet ütemen felüli (de az ütemes menetrendi struktúrába illeszkedő) vonatot betervezni.
- Elővárosi forgalomban a hétvégi ütemes menetrend sűrítése csak valós utasforgalmi igények bemutatása esetén támogatott.
- Az ütemes menetrendet akkor is be kell tervezni, ha előre láthatólag pályarekonstrukció miatt az év egy részében vágányzári menetrend lép életbe.
- Számolni kell a 2009. decemberig megvalósuló fejlesztésekkel, a pályaállapotban bekövetkező változásokkal, romlásokkal. A pályavasút a forrásait úgy kell, hogy csoportosítsa, hogy prioritást élvezzen a szűk keresztmetszetek feloldása, az ütemes menetrend pályaoldali feltételeinek megteremtése, különös tekintettel az ideiglenes lassújelek feloldására.
- A frekvenciált vonalakon kerékpárszállításra alkalmas kocsikat kell közlekedtetni, és az esélyegyenlőség biztosítása érdekében meg kell teremteni az akadálymentes eljutás lehetőségét minden érintett célcsoport részére (idősek, babakocsis/kisgyerekes szülők, kerékpárosok, fogyatékkal élők).
- Az EU elvárásaival és hazai közlekedéspolitikai célkitűzésekkel összhangban a közutak tehermentesítése érdekében a vasúti teherszállítás céljára preferált, versenyképes hálózati elemeket kell kialakítani. Ennek érdekében elegendő menetvonalat kell a

tehervonatoknak biztosítani és gondoskodni kell a személyszállítási és áruszállítási prioritások összehangolásáról.

- A rendszeresen késő nemzetközi vonatok menetvonal-igényét rendszerszinten szükséges kezelni (pl. „árnyék menetvonalak” igénylése) a hálózati zavarérzékenység csökkentése érdekében.
- A nemzetközi forgalomban közlekedő szerelvények összeállítása nem vezethet a belföldi közszolgáltatás színvonalának romlásához, mely elvárást a járműflotta-kezelés során szem előtt kell tartani.

A regionális hálózatelemeken

- A regionális közlekedésben a hivatásforgalmi igények elsőbbséget élveznek az ütemes menetrend bevezetésére vonatkozó javaslattal szemben.
- A haránt irányú kapcsolatok elfogadásához meg kell vizsgálni a mobilitási igényeket. Be kell azonosítani azokat a csatlakozási pontokat, amelyeken az alágazaton belüli, vagy az alágazatok közötti menetrendi összehangoltság nem biztosított, fel kell tárni ennek okait és megoldási lehetőségeit.
- Folytatni kell a megállóhely-racionalizálást. A kislevegymű megállóhelyeken, 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.
- Ahol lehetséges, az utasforgalom lehetővé teszi, valamint a feltételek is adottak, a peremidős közlekedést be kell vezetni. Az optimalizált üzemidőn túl a kiszolgálást a közszolgáltatási szerződés keretében autóbusszokkal kell biztosítani. Ennek előfeltétele a dolgozói- és diákberletek kölcsönös elfogadása. A bérletátjárhatóság feltételeit meg kell teremteni.
- Az egyszerűsített üzemrendet (pl. szolgálat nélküli állomások), a kalauz-nélküli közlekedést, a jegykiadó automaták alkalmazását ki kell szélesíteni.
- A hivatalos menetrendben hangsúlyt kell fektetni a regionális, kistérségi, vagy vonali menetrendek kiadására, amelyben az autóbusszos csatlakozásokat is fel kell tüntetni.

Mindkét szegmensben irányadó elvek

- Nem lehet túlfeszített és aránytalanul zavarérzékeny a menetrend. Ennek érdekében felül kell vizsgálni és szükség esetén módosítani kell a szolgáltatók, érintett üzletágak belső szabályozását, utasításait.
- A 2008-ban megfogalmazott csatlakozási időket be kell tartani. Helyi sajátosságok vagy kedvezőbb körülmények esetén ettől egyeztetés után el lehet térni.
- Felül kell vizsgálni és meg kell határozni az egyes termékek definícióját (InterCity, gyorsvonat, személyvonat), ha szükséges ismét be kell vezetni a sebesvonati kategóriát. A menetrendben csak abban az esetben lehet feltüntetni a magasabb színvonalú kategóriát, ha az valóban megfelel a rögzített paramétereknek.
- Az év közbeni módosításokat a 2009. januárjában bevezetett módszertan és eljárásrend alapján kell nyilvántartani.
- A rögzített menetrendi ütemtervben előírt határidőket a leghigorúbban be kell tartani.
- Hangsúlyt kell fektetni a járművek nagyobb tisztaságára, gondosabb karbantartására, az üzemkészség javítására.

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.

4. Irányelvek a 2009/2010. évi közszolgáltatási helyközi autóbusz-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.
- A mobilitási szabadságfok növelése érdekében járatok összekapcsolása, meghosszabbítása, egypólusú helyett két- illetve többpólusú, több vonzaskörzeti központot is felfűző járatok kialakítása útján törekedni kell a közvetlen eljutási lehetőségek számának bővítésére, az átszállások számának csökkentésére.
- Javítani kell a megyeszékhelyek, régióközpontok és a főváros egymás közötti kapcsolatait. Közvetlen vasúti kapcsolat hiányában autóbuszsal kell biztosítani a közvetlen, átszállásmentes eljutás lehetőségét a megyeszékhelyről a fővárosba és a régióközpont(ok)ba az utazási igényeknek megfelelő gyakorisággal. Egyéb relációkban a közlekedéspolitikai irányelveknek megfelelően összehangolt, garantált, rövid - 5-20, legfeljebb 30 perces várakozási idővel, átszállás mellett kell biztosítani az eljutást.
- 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, összhangban a közlekedéspolitikai irányelvekkel és a Kitekintő menetrendben foglaltakkal. Minőség tekintetében a távolsági vonalakon közlekedő autóbuszoknál alapvető elvárás a légkondicionálás, a magasított és dönthető háttámlájú ülés, és a legalább 750 mm-es üléstávolság. E minőségi mutatóktól a hétfégi másodrász (harmadrész stb.) járatoknál el lehet térni.

A regionális hálózatelemeken

- Javítani kell a települések, kistérségi központok és a megyeszékhelyek, régióközpontok egymás közötti kapcsolatait. Közvetlen vasúti kapcsolat hiányában vagy versenyképtelensége esetén autóbuszsal kell biztosítani a közvetlen, átszállásmentes eljutás lehetőségét egy adott településről a vonzaskörzet központjába, a vonzaskörzet központjából a megyeszékhelyre és a régióközpont(ok)ba az utazási igényeknek megfelelő gyakorisággal. Egyéb relációkban a közlekedéspolitikai irányelveknek megfelelően összehangolt, garantált, rövid - 5-20, legfeljebb 30 perces várakozási idővel, átszállás mellett kell biztosítani az eljutást.
- A régióon belüli megyeszékhelyek között – amennyiben a vasúti közlekedés nem megfelelő – törekedni kell az ütemes autóbuszos eljutási lehetőségek megteremtésére.
- A sporadikus területeken keresni kell a nem menetrend-szerinti közlekedéshez kapcsolódó megoldásokat (pl. DRT).
- A hivatalos menetrendben hangsúlyt kell fektetni a regionális, kistérségi, vagy vonali/vonalcsoporti menetrendek kiadására, amelyben a többi érintett autóbusz-közlekedési szolgáltató járatain túl a vasúti csatlakozásokat is fel kell tüntetni.

Mindkét szegmensben irányadó elvek

- A vasúton bevezetésre kerülő ütemes menetrendhez integráltan illeszkedő, ütemes közlekedési rendre kell törekedni, különösen a vasúti csatlakozó és távolsági forgalomban, de a hivatásforgalom és a rendszeres utasok érdekeinek figyelembe vételével. Az integráció alágazaton belül és alágazatok között is megvalósítandó.
- 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.
- 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.
- Zsúfoltságkezelés: Az egyes járatokon rendszeresen tapasztalható zsúfoltságot meg kell szüntetni, a megerősödő forgalmat megfelelő kapacitás biztosításával kezelni kell, az ülőhely lehetőség szerinti biztosítása érdekében. A járatokon – különösen az autópályán közlekedő járatokon – a mozgatott ülőhely-kapacitást úgy kell tervezni, hogy az adott naptípusra jellemző szokásos utasforgalom esetén minden utasnak jusson ülőhely. A reggeli csúcsidőszakban – annak erős koncentráltasága miatt – elfogadható egy korlátozott mértékű zsúfoltság, azon kívül azonban a kapacitásokat ülő utasokkal számolva kell tervezni. E feladat eszköz-hatékony megoldása érdekében az autóbussz-üzemeltető társaságoknak a rendszeres másodrészt (harmadrész stb.) járatok közlekedtetésében szorosan együtt kell működniük és egymást segíteniük, a mentesítő járatok közlekedési rendjét meg kell hirdetni, a közlekedéséhez kapcsolódó elszámolásokat be kell mutatniuk. A rendszeres előrész-, illetve utórész-járatokat szintén meg kell hirdetni, és a rendszerbe integráltan közlekedtetni.
- Az autóbussz-állomásokon a beszállítási sorrend betartása, és a tumultuózus jelenetek elkerülése érdekében forgalomszervezési, utasáramlási intézkedéseket kell hozni. A másodrészt, harmadrész stb. járatokat jól láthatóan meg kell sorszámozni.
- Az induló-érkező járatokról szóló vizuális és audio utastájékoztatót egyértelműsíteni kell. Az autóbussz-állomások összefoglaló indulási jegyzékein célállomás, majd indulási idő szerint rendezve, az összes autóbusszjáratot fel kell tüntetni, azokat is, melyeknek az adott településen nem végállomása, hanem csak megállóhelye van.
- A 2009/2010. menetrendi évben különös hangsúlyt kell fektetni a Volán társaságok és más közlekedési vállalatok közötti jobb és hatékonyabb együttműködésre.
- 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.
- A menetrendi év során – a közszolgáltatási vasúti menetrendhez hasonló rendszerben – 4 alkalommal lehet (ellátást szükítő intézkedéseket is tartalmazó) módosításokat bevezetni helyközi vonalakon:
 1. áprilisban a decemberi menetrendváltáshoz kapcsolódó technikai módosításokat;
 2. a nyári tanzünet kezdetétől a szezonhoz illeszkedő módosításokat;
 3. az új tanév kezdetétől az iskolakezdéshez (intézményrendszer-változáshoz) köthető módosításokat;
 4. decemberben az éves menetrendváltás napján a nagyobb horderejű változásokat;

Egyéb, eseti jellegű módosítások csak rendkívül indokolt esetben kezdeményezhetők. Olyan bővítő jellegű módosítások, melyeket megfelelő mértékű utasigény generál, az év bármely napjától kezdve bevezethetők.

Azokat a módosításokat, melyeket elsősorban a szolgáltató gazdasági hatékonyságának javítása indokol, csak a 2. és a 4. időpontban lehetséges bevezetni.

A módosításokat a 2008. februárjában bevezetett módszertan és eljárásrend alapján kell nyilvántartani.