**Smart Shopping Mobility**

Falubuszos pilot rendszer kifejlesztése a fenntartható mobilitás támogatására a helyi ellátás területén

**Tartalomjegyzék**

[1. BEVEZETÉS 3](#_Toc418687243)

[1.1. A tanulmány célja 3](#_Toc418687244)

[1.2. A falubuszok története, definíciója 3](#_Toc418687245)

[2. MŰKÖDŐ RENDSZEREK BEMUTATÁSA 5](#_Toc418687246)

[2.1. Hazai példák 5](#_Toc418687247)

[2.2. Kitekintés Ausztriába [4] 6](#_Toc418687248)

[2.2.1. Dorfbus (Güssingi kerület) [5] 6](#_Toc418687249)

[2.2.2. Dorfschattl [7] 8](#_Toc418687250)

[2.2.3. Gmoa-buszok 9](#_Toc418687251)

[2.2.4. ne’mo („Neusiedler Mobilität”, Neusiedl am See) 9](#_Toc418687252)

[2.2.5. AST FOC, Parndorf 10](#_Toc418687253)

[2.2.6. 60plustaxi, Jugendtaxi 10](#_Toc418687254)

[2.2.7. Discobus 10](#_Toc418687255)

[3. A MEGVALÓSÍTÁS LEGFŐBB KÉRDÉSEI 11](#_Toc418687256)

[4. A FALUBUSZ-KONCEPCIÓ ELKÉSZÍTÉSE 12](#_Toc418687257)

[4.1. Helyzetelemzés 12](#_Toc418687258)

[4.2. Működési paraméterek meghatározása 14](#_Toc418687259)

[4.3. Finanszírozási koncepció 17](#_Toc418687260)

[5. ÚTMUTATÓ A FALUBUSZOK HASZNÁLATÁHOZ 20](#_Toc418687261)

[Irodalomjegyzék 21](#_Toc418687262)

# BEVEZETÉS

## A tanulmány célja

A vidéki falvakban folytatott életvitelből számos előny, pozitív hatás fakad, néhány településen azonban olyan kihívásokkal kell szembenézni, mint például a boltok, egészségügyi intézmények, közigazgatási és szolgáltató központok nehézkes elérhetősége. Kerékpárral vagy gyalog jobbára csak a helyi ügyeket lehet elintézni, de a kisebb települések funkcióit az elmúlt évtizedekben fokozatosan leépítették, nagyobb településeken pedig az okoz problémát, hogy az új lakóöveze­tek egyre kijjebb települnek, ahonnét már távol esnek az ellátó intézmények. Ennek eredménye­képp vidéken egyre erősödik a gépjárműhasználat, a növekvő motorizációs fokkal együtt pedig a közforgalmú közlekedésre irányuló igények lecsökkentek, így a perifériális, ritkán lakott vi­dékeken fokozatosan visszaesett a közforgalmú közlekedés, amely napjainkban jobbára már csak a diákok szállítására korlátozódik.

A Nyugat-Dunántúl régió egyes osztrák határhoz közeli településein például nem ritka, hogy a motorizációs fok 350 fölé kúszik, miközben az országos átlag 300-305 körül mozgott 2010-ben. Ennek ellenére még mindig vannak háztartások, ahol nincs autó, sok ember helyzete pedig nem is teszi lehetővé, hogy autót vezessenek (pl. idősek, fogyatékkal élők, gyerekek), noha nekik is vannak mobilitási igényeik, amelyeket ki kell elégíteni. A fenti okok miatt sokszor nem napjaink hagyományos közösségi közlekedési eszközeivel lehet e feladatokat a leginkább hatékonyan elvégezni, az aprófalvas kistérségekben ezek helyett inkább a „mikroközösségi közlekedési rend­szerek” jelenthetik a megoldást.

A mikroközösségi közlekedési rendszerek kiszolgálására a falubuszok ideális választásnak bizonyulhatnak, azonban feladatkörük, funkcióik lehatárolása még napjainkban sem tisztázott. Országunkban szinte minden falubusszal rendelkező település máshogy kezeli a kérdést, másra helyezi a prioritást, és sajnos olyan eset is előfordul, amikor az önkormányzat nem ad feladatot beszerzett járműve számára, amely a fenntartási időszak alatt így mindvégig kvázi egy helyben áll.

Jelen útmutató célja, hogy a falubuszt üzemeltető és üzemeltetni kívánó (jelenleg pályázó) önkormányzatok tisztában lehessenek a falubusz által nyújtott lehetőségekkel kapcsolatban. Ugyan a projekt elsősorban a bevásárlással kapcsolatos mobilitási intézkedésekre irányul, ez a funkció falubuszok lehetséges feladatkörének csak egy részét teszi ki, főleg, ha azt is figyelembe vesszük, hogy hosszabb távon nemcsak a hagyományos közforgalmú közlekedés kiegészítése, hanem annak helyettesítése is elképzelhető a falubuszok által.

## A falubuszok története, definíciója

A falubusz szolgáltatás országos elterjedése az Új Magyarország Vidékfejlesztési Program (ÚMVP) elmúlt években megjelent pályázati kiírásainak köszönhető, melyek 100%-os támogatást nyújtottak önkormányzatok, önkormányzati társulások és non-profit szervezetek részére a szolgáltatáshoz szükséges gépjárművek beszerzése céljából. Az első pályázati kiírás 2008-ban jelent meg a 9/2008. (I. 24.) FVM rendeletben, és több mint 1000 falubusz meg­vételéhez biztosított támogatást 8,5 Mrd Ft-ot meghaladó összértékben.

2013-ban újabb pályázat került meghirdetésre az ÚMVP keretében (103/2013. (XI. 8.) VM rendelet), amelyre az 5000 fő lakosságszámnál kevesebb vagy 100 fő/km2-nél alacsonyabb népsűrűséggel rendelkező települések (Budapest agglomerációjához tartozó és városi ranggal rendelkező települések, valamint a kistérségi központok kivételével) pályázhattak. Emellett az 5000 főnél népesebb települések is igénybe vehették a támogatást, de kizárólag külterületen, tanyás térségben (ahol a település lakosságának több mint 2%-a él) üzemeltethették a jármű­veket. A pályázati kiírás 2014. december 31-ig biztosított lehetőséget a pályázók számára a 100%-os mértékben támogatott falubuszok beszerzésére.

Érdemes a már említett 9/2008. FVM rendeletet segítségül hívni a falubusz szolgáltatás definíciójának meghatározásához. A falubusz szolgáltatás e szerint egy olyan **kistérségi közös­ségi közlekedési szolgáltatás,** amelynöveli a hátrányos helyzetű, szolgáltatáshiányos kis­települések és tanyák esélyegyenlőségét, javítja az ott élők életfeltételeit, elősegíti a közszolgál­tatásokhoz való hozzájutást, bővíti a települések szolgáltatási funkcióit és közösségfejlesztő hatású.

E kontextusban a kistérségi közlekedési szolgáltatásokat a rendelet a következőképpen nevesíti:

* közreműködés az étkeztetésben, a házi segítségnyújtásban, a közösségi és szociális információk szolgáltatásában;
* az egészségügyi ellátáshoz való hozzájutás biztosítása (háziorvosi rendelésre, valamint egyéb egészségügyi intézménybe szállítás, gyógyszerkiváltás, gyógyászati segéd­eszközökhöz való hozzájutás biztosítása);
* óvodás-, iskoláskorú gyermekek, nyugdíjas korúak szállítása;
* közösségi, művelődési, sport-, szabadidős tevékenységek, egyéni hivatalos ügyek intézésének szervezése, segítése;
* lakossági igények továbbítása;
* a falu- és tanyagondnoki szolgálat működtetésével kapcsolatos teendők ellátása;
* egyéb alapszolgáltatások biztosításában való közreműködés.

Közlekedésszervezési szemszögből tekintve a falubusz szolgáltatás egyfajta **rugalmas, igény szerinti, de nem közforgalmú közlekedési forma**. A személyszállítási szolgáltatásokra vonatkozó 2012. évi XLI. törvény alapján az igényvezérelt személyszállítási szolgáltatás: „*meghatározott engedéllyel rendelkező szolgáltató által közszolgáltatási szerződés vagy járati engedély alapján végzett, információs technológiai eszközök alkalmazásával szervezett, változó útvonalon vagy változó időrendben, vagy változó útvonalon és változó időrendben közlekedő személyszállítási szolgáltatás*”. Használatának feltétele az utazási igény előzetes, megfelelő formában történő bejelentése az üzemeltető részére.

# MŰKÖDŐ RENDSZEREK BEMUTATÁSA

## Hazai példák

A falubuszok üzemeltetésének gyakorlata, szabályzata Magyarországon településenként eltérő. Számos önkormányzat minden falubuszhoz kötődő szolgáltatást (pl. bevásárlás, köz­szolgáltatásokhoz történő hozzáférés, sport vagy szabadidő céljából történő utazás) ingyenesen nyújt. Más falvakban a szolgáltatások egy részét térítés ellenében biztosítják. Ide jellemzően a szabadidős utazások és egyéb kiegészítő tevékenységek kapcsolódnak, de néhány esetben az is előfordul, hogy hivatásforgalmi célú utazások lebonyolítását is falubusz segítségével szervezi meg az önkormányzat.

Falubusz használata menetrend szerinti járat helyett [1]

A hét utolsó napján Zalakarosból Zalakomár érintésével Balatonmagyaródra közlekedő menet­rendszerinti járat megszüntetése után több mint harminc zalakomári és balatonmagyaródi utas tiltakozott, ugyanis így nem tudtak eljutni a zalakarosi és nagykanizsai munkahelyeikre és a hazautazásuk sem volt megoldott. Ezt követően döntött úgy a zalakomári önkormányzat, hogy saját falubuszával szállítja az utasokat vasárnap esténként Zalakomárból Zalakarosra és Nagykanizsára. Az intézkedést előzetes igényfelmérés előzte meg.

Falubusz használati szabályzata Gyermely községben [2]

Térítési díjak:

Ingyenes: Az igénybevevő intézmény költsége a sofőr és az üzemanyag is.   
Önköltséges: A km-re eső üzemanyag-költség, plusz a sofőr díjazása (bruttó 1.400.- Ft/óra).

Ingyenes (önkormányzati, illetve intézményi finanszírozású) szolgáltatások

* Idősek (öregségi nyugdíjas, leszázalékolt nyugdíjas) szállítása, segítése, házi segítségnyújtás a házi gondozó elfoglaltsága esetén, a házi gondozó jelzése alapján lép szolgálatba a falubusz,
* Minden páros hét keddjén a háziorvos javaslata alapján a Szent János Kórház rendelőinté­zetébe szállítás. Jelentkezés, előjegyzés felvétel a szociális gondozónál (előnyt élveznek a gyarmatpusztai, szeszgyári, szőlőhegyi betegek),
* Minden páratlan hét keddjén zsámbéki bevásárlás (műszaki bolt, CBA), előnyt élveznek a gyarmatpusztai, szeszgyári, szőlőhegyi idősek,
* Óvodás és iskolás gyerekek szállítása (iskolatársulás tagjai részére), óvodások, iskolások szállítása szorgalmi időben, az iskola által szervezett szabadidős programokra, kulturális rendezvényre szállítás.

Önköltséges szolgáltatások:

* Nyugdíjas csoportok kirándulása, kulturális programokra szállítás.
* Nagycsaládosok: legalább két nagycsalád által szervezett kirándulás, kulturális rendez­vények, programok megtekintése.
* Civil szervezetek: közösségek által szervezett programokra szállítás, kölyök- és utánpótlás korosztály szállítása.
* Egyesített Szociális Intézmény: szervezett intézeti programokra szállítás.

Falubusz használatának szabályai Vadna községben [3]

Térítési díjak (bruttó árak):

* Vadna – Kazincbarcika: 2.000 Ft
* Vadna – 50 km oda-vissza út: 5.000 Ft
* 50 km-en felül: 5.000 Ft + 40 Ft/km /Pl. 100 km = 5.000 + (50 km ∙ 40 Ft/km) = 7.000 Ft/

Civil szervezetek:

* Évente 200 km utazás térítésmentes
* 200 km felett benzinköltség térítése

Vadnai lakosok térítésmentes közlekedése szociális helyzet alapján:

* Orvosi beutalóval rendelkező 70 éven felüliek,
* Orvosi beutalóval rendelkező korlátozott mozgásképességűek,
* Rendkívüli helyzetbe kerülők szállítása a kijelölt egészségügyi intézményekbe, vagy az indokolt célállomásokra.

Igény esetén:

* Minden péntek délután, gyógyszer kiszállítás, receptek kiváltása – 2015. január 9-től (Vadnán nem található gyógyszertár),
* Magánszemélyek előzetes bejelentkezés alapján használják (nem Taxi), hétvégén egyeztetve a buszvezetővel, rendkívüli helyzeteket kivéve. Az igénylést a Községházán kell jelezni, a bérbeadás érkezési, bejelentési sorrendben történik.

A példák alapján látható, hogy a falubuszok elsősorban szociális célokat szolgálnak, és vélhetően elsősorban a rászorulók veszik csak igénybe a szolgáltatást, akik koruknál, egészségi állapotuk­nál, anyagi helyzetüknél vagy egyéb oknál fogva nem tudnak autóval eljutni célpontjukra, és a meglévő, hagyományos közforgalmú közlekedés sem nyújt nekik megfelelő alternatívát. Szá­mukra sok szolgáltatást általában díjmentesen biztosít a helyi önkormányzat (pl. óvodások, is­kolások, idősek, betegek szállítása, ételkihordás stb.), de a falubuszt rendszerint igénybe vehetik egyéb célokra is a helyi lakosok és a civil települések, térítés ellenében. A falubuszos rendszer Magyarországon jelenleg nem része a közforgalmú, államilag támogatott közlekedésnek, ám né­hány esetben előfordulhat, hogy annak hiánya vagy rossz szolgáltatási színvonala esetén alulról szerveződő módon biztosítják a közösségi közlekedési eljutási lehetőséget, immáron falubusszal.

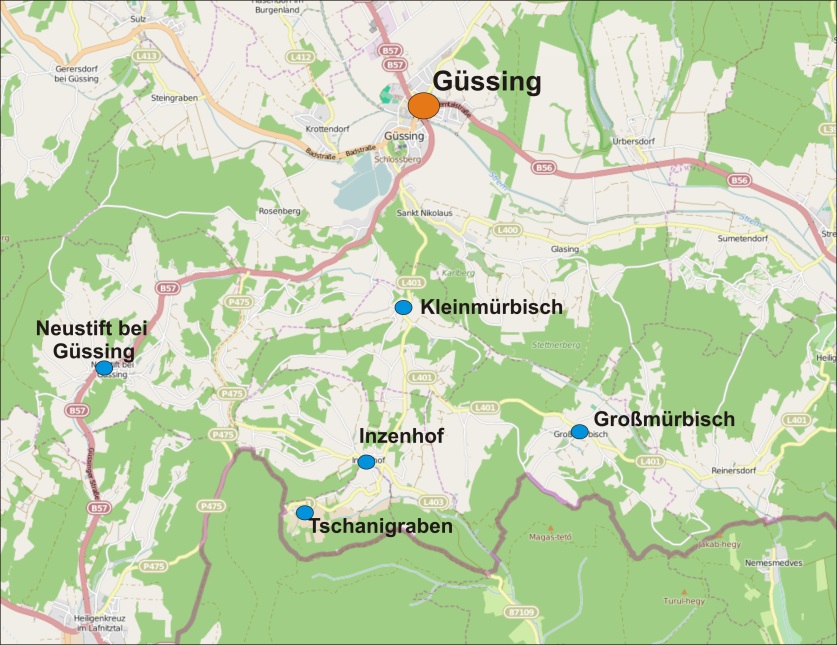
## Kitekintés Ausztriába [4]

Ausztria valamennyi tartományában szintén található mikroközösségi közlekedési rendszer, ám ezek működése némileg eltér a hazánkban megismert példáktól. Magyarországgal határos Bur­genlandban számos falubuszos szolgáltatásra vonatkozó jó példa hozható említésbe.

### Dorfbus (Güssingi kerület) [5]

Érintett települések:

A Körmendi járás szomszédságában, Güssing kerületben 5 település: Kleinmürbisch, Groß­mürbisch, Tschanigraben, Inzenhof és Neustift bei Güssing.



1. ábra: A Dorfbus szolgáltatási területe *(saját szerkesztés)*

Térítési díjak:

Csak azok vehetik igénybe a szolgáltatást, akik rendelkeznek éves tagkártyával, melynek ára:

* 45€ az e településeken állandó lakcímmel rendelkező lakosoknak,
* 65€ az e településeken ideiglenes lakcímmel rendelkező lakosoknak.

Az összeg két részletben is kiegyenlíthető, és az egyes utazásokért ezt követően már nem kell további díjat fizetni. Helybéli lakcímmel nem rendelkezők nem igényelhetnek kártyát, tehát nem is vehetik igénybe ezt a szolgáltatást!

Működési paraméterek:

2012. január 31-étől kezdve összesen 2 jármű (2. ábra) áll rendelkezésre, melyeket jellemzően 3 beosztott sofőr vezet, akiket a lakosok az üzemelés időtartama alatt telefonon tudnak elérni.

A járművezetők látják el egyben a diszpécseri szolgálatot is. Munkanapokon 7 és 8 óra között gyerekeket szállítanak, 8 órától bárki számára elérhetők, de a délutánhoz közeledve egyre korlátozottabbak kapacitásaik, ahogy a diákokat lépcsőzetesen engedik haza az iskolából. Délután 16:30-kor fejeződik be a gyerekek hazaszállítása az iskolából, óvodából, és ezzel egyben a műszak is véget ér (tehát például munkába járáshoz nem vagy csak részben alkalmazható ez a falubusz, legfeljebb csak azok számára, akik Güssingben dolgoznak, 9 és 15 óra között, vagy az oktatási intézményekben).

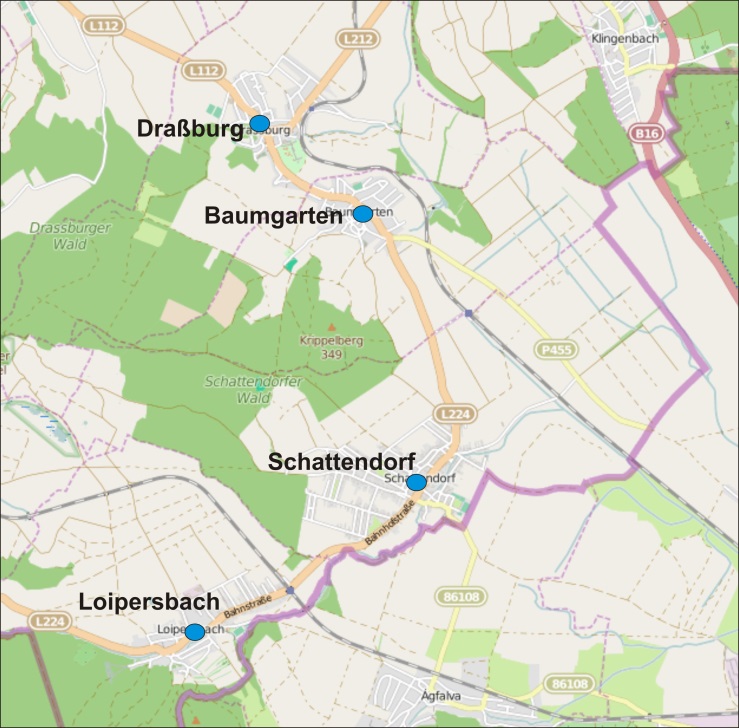


2. ábra: Dorfbus a güssingi kerületben *(forrás: [6])*

### Dorfschattl [7]

Érintett települések:

A Soproni járás szomszédságában, Eisenstadt Umgebung kerületben 4 település: Loipersbach, Schattendorf, Draßburg, Baumgarten.



3. ábra: A Dorfschattl szolgáltatási területe *(saját szerkesztés)*

Itt egyfajta kooperációról beszélhetünk az önkormányzatok és egy taxi-vállalat között. Kezdet­ben egy autókereskedés ingyenesen rendelkezésre bocsátott egy járművet (4), jelenleg pedig egy oda-vissza útért (pl. az egyes vasútállomásokra) 2€-t kell fizetnie Schattendorf és Baumgarten lakosainak. A havi bérlet (20 oda-vissza utazást alapul véve) kedvezményesen 35€. Munkana­pokon 8:00-12:00, valamint –csütörtök kivételével– 13:30-17:00 között működik a szolgáltatás, de a diákok és az ingázók miatt bizonyos esetekben eltér ettől a szabályzat.



4. ábra: Dorfschattl Schattendorfban *(forrás: [8])*

### Gmoa-buszok

Érintett települések:

Ugyancsak a Soproni járás szomszédságában, Eisenstadt Umgebung kerületben 4 település: Breitenbrunn, Purbach am Neusiedlersee, Mörbisch am See, Pöttsching.



5. ábra: A Gmoa-buszokat működtető települések elhelyezkedése *(saját szerkesztés)*

Mindenütt 9 férőhelyes, akadálymentesített mikrobuszokkal látják el a forgalmat, jelenleg kizárólag háztól-házig szolgáltatást biztosítva. Példaként a 2003 óta üzemelő purbachi jármű említhető, amelyet munkanapokon 5-21 óra, szombaton pedig 8-12 óra között lehet telefonon házhoz hívni. Egy út 1.50 €-ba, egy éves bérlet pedig 150 €-ba kerül.

### ne’mo („Neusiedler Mobilität”, Neusiedl am See)

A 7000 fős Neusiedl am See kisvárosban olyan mikroközösségi közlekedési rendszert üzemel­tettek, amely a városi menetrendszerinti autóbusz és a telefonon hívható gyűjtőtaxi kombiná­ciójaként működött. Munkanapokon 7:10-18:30 között a helyi menetrendszerinti közlekedést látta el, míg 19:30-0:30 között, valamint hétvégén 8:30-1:30 között gyűjtőtaxiként szolgált.

Utóbbi esetben legkésőbb 30 perccel a tervezett indulás előtt kellett a buszt a kívánt megállóhoz rendelni (a napközben kiszolgált hagyományos autóbuszmegállókat kiegészítették további gyűjtőpontokkal). Egy menetjegy a hagyományos buszra 1.10€-ba, míg a gyűjtőtaxira 2€-ba került. A szolgáltatást anyagi okok miatt 2014 tavaszán felfüggesztették.



6. ábra: A (hagyományos méretű) ne’mo busz Neusiedl am See-ben *(forrás: [9])*

### AST FOC, Parndorf

Parndorf vezetése úgyszintén a gyűjtőtaxis szolgáltatásban látta a megoldást, amikor a Parndorf és Neusiedl am See között félúton, mindkét település központjától több km-re, az autópálya-csomópontnál található Factory Outlet Center kiszolgálására kötöttek szerződést. A járat a két település vasút- és autóbusz-állomásai között közlekedik a bevásárlóközpont érintésével, egy út pedig 1.50€-ba kerül. Az utazási igényt ugyanakkor telefonon kell bejelenteni az indulás előtt 20 perccel, amely visszatartó hatással lehet a Pozsony és a Győr felől érkező külföldi vendégek számára.

A tanulmány szempontjából ez a példa a leginkább releváns, hiszen a cél itt is az volt, hogy a vásárlók fenntartható közlekedési eszközökkel tehessék meg útjukat, miként a vonat és a gyűjtőtaxi közös használata környezetkímélőbb, mint az egyéni gépjármű-közlekedés.

### 60plustaxi, Jugendtaxi

E projekt résztvevői köre – települések és taxi-vállalatok Burgenland-szerte – folyamatosan vál­tozik. A rendszer lényege, hogy a 30 év alatti fiatalok és a 60 év feletti idősek az önkormányzattól taxi-kuponokat kapnak, 5€ értékben. Ezekkel aztán a taxival megtett utazásokért fizethetnek. Ezt követően a taxi-vállalatok és az önkormányzatok feladata lesz a speciális fizetőeszköz elszámolása. Hogy mennyi kupont oszt ki egy település és milyen további csoportoknak (pl. szociálisan rászorulók, mozgáskorlátozottak), azt az illetékes önkormányzat dönti el.

### Discobus

Ausztriában létrejött a Discobus szövetség, amely éjszakai járatokat szervez Burgenland vala­mennyi résztvevő települése számára (a résztvevők száma itt ugyancsak állandóan változik). Ezek kizárólag a szombatról vasárnapra virradó éjszakákon, meghirdetett eseményekhez kapcsolódva közlekednek, és évente mintegy 60.000 utast szállítanak.

Egy „összvonalas jegy” –amivel valamennyi Discobus-járat igénybe vehető egész éjszaka– 5€-ba kerül, de a Discobus-kártyával rendelkezőknek csak 2€-t kell fizetniük. Ilyen kártyát a szövetség­be tartozó településeken élő, 15 és 25 év közötti fiatalok igényelhetnek. A tagönkormányzatok száma változó, jelenleg a finanszírozási nehézségek miatt csökkenő tendenciát mutat. Költség­viselésük az adott település lélekszáma függvényében változik, és azokon a hétvégéken kell fizetni, amelyeken a szolgáltatást megrendelik.

# A MEGVALÓSÍTÁS LEGFŐBB KÉRDÉSEI

Mielőtt nekilátunk a falubusz-koncepció kidolgozásának, fel kell tennünk néhány alapvető kérdést a szolgáltatás bevezetésével kapcsolatban, amely segíthet eldönteni, hogy valóban szükségünk van-e egy ilyen rendszerre, és ha igen, azt hogyan fogjuk tudni működtetni.

Miért hozzunk létre falubusz-rendszert?

Számos fontos célja lehet a falubusz-szolgáltatásnak egy település, közösség életében, például:

* kisebb falvak esetén: a helyi ellátási hiányosságok (pl. egészségügy, vásárlás, ügyintézés) kiküszöbölése, kap­csolatot létesítve a térségi központtal;
* nagyobb falvak, kisvárosok esetén: külterületen, a településközponttól távol élő lakosok mobilitási helyzetének javítása;
* óvodás- és iskoláskorú gyerekek, valamint idősek, betegek, rászorulók szállítása;
* közreműködés az étkeztetésben, házi segítségnyújtásban;
* közösségi és szabadidős tevékenységekhez kapcsolódó utazások lebonyolításában szerepvállalás.

Hogyan fog működni?

Mindenekelőtt a helyi lakosság és a rezidens vállalatok bevonása, vagyis az alulról felfelé épít­kezés („bottom-up” stratégia) alkalmazása szükséges. Ez lehetővé teszi, hogy a helyi érintettek megismerhessék és elfogadhassák az újonnan bevezetendő rendszert, amely az ő érdeküket hivatott szolgálni. A tervezés során az érintettek kimondott és látens igényei alapján határozható meg az új közlekedési kínálat feladatköre, kapacitás-elosztása és üzemeltetési, fenntartási terve.

Amennyiben az adott településen csak kis igény mutatkozik a falubusz-szolgáltatásra, és ezért a járművek jobbára kihasználatlanok lennének, a gazdasági hatékonyság javítható, ha több szomszédos település üzemeltet közös falubusz(ok)at. Ekkor kistérségen belüli társulások létre­hozásáról beszélhetünk, amely működhet például non-profit vállalkozás formájában is. Az erő­források megosztása ugyan némileg rugalmatlanabb rendszert eredményez, de a járművek kihasználtsága javul, továbbá a költségek és a felelősség is eloszlik az üzemeltető felek között, ezért összességében vonzóbb lehet ez a megoldás, elsősorban az 500 fő alatti, egymáshoz közel elhelyezkedő apró- és törpefalvak számára. 500-nál több lakosú települések azonban már könnyebben találnak elegendő munkát egy falubusznak, így e falvakban érdemes saját üzemel­tetésen gondolkozni.

Biztosítható lesz-e elegendő forrás a finanszírozására?

Nemcsak szakpolitikai oldalról szükséges a falubuszok támogatása, mert azok sikeréhez bizo­nyos összegű anyagi hozzájárulás is szükséges, hiszen az érintettek egy része (rászorulók, idő­sek, kisiskolások) várhatóan ingyen vehetné igénybe a szolgáltatást. Mivel Magyarországon még nem terjedt el a falubuszok közforgalmú közlekedésben történő alkalmazása, ezért az állam csak a beszerzésre ad támogatást, a fenntartásra nem. Noha így a falubuszok az önkormányzatok saját tulajdonában maradhatnak, közlekedési rendjüket, műszakbeosztásukat önállóan, függetlenül tervezhetik meg a falvak, üzemeltetési költségek egy részét a helyi költségvetésből kell fedezni.

A legfontosabb felmerülő költségek a következők: üzemanyag-fogyasztás, fix és megtett km-től függő szervizelés, biztosítások, amortizáció. Figyelembe kell venni, hogy az uniós pályázati úton beszerzett gépjárművekre az 5 éves fenntartási időszakból fakadó kötelezettségek vonatkoznak, profitot a falubusz ebben az időszakban nem termelhet, tehát legfeljebb az utazási költségek megtérítését lehet elkérni az igénybe vevőktől, amennyiben nem ingyenes szolgáltatást (pl. diákok iskolába szállítása) nyújt a falubusz.

# A FALUBUSZ-KONCEPCIÓ ELKÉSZÍTÉSE

Ebben a fejezetben a bevezetni kívánt falubusz-szolgáltatás megindításához vezető 3 lépcsőfo­kot: a kiindulási helyzet, a működési feltételek és az anyagi háttér meghatározását mutatjuk be részletesen, afféle gyakorlati útmutatásként, a már működő jó rendszereket is alapul véve.

## ****Helyzetelemzés****

Első lépésként a kiindulási helyzet feltárása szükséges, arra a településre vagy kistérségi tár­sulásra vonatkozóan, amely a falubusz-szolgáltatást bevezetni kívánja.

Településstruktúra

A település lélekszáma elsődleges tényező, az 500 fő alatti aprófalvak esetén ugyanis inkább egy társulás létrehozása javasolt a szomszédos településekkel, mert a szinergiával emelhető a jármű kihasználtsága és hatékonysága. 500 fő feletti településeken kellő feladat hárulhat egy falu­buszra, így ott már érdemesebb lehet önálló üzemet fenntartani.

A népességszám megállapítását követően foglalkozni kell a település szerkezetével – egyutcás, sakktábla alakú, esetleg több kis szórványból, „szerből” áll össze, egymástól távolabb? Minden település máshogy és máshogy tárható fel a leginkább hatékonyan. Meg kell vizsgálni azt is, a falu egyes részein hogyan oszlik el a népesség, és hogy annak milyen a korösszetétele.

Jelenlegi ellátási szint – boltok, rendelők, posta stb.

A településen belül, illetve ehhez képest a feltárni kívánt terület többi részén (a kistérségi köz­pontban) milyen szolgáltatási színvonal működik jelenleg? Ide tartoznak az alábbi területek:

* bevásárlás (pékség, hentes, trafik, üzletház)
* egészségügyi ellátás (orvosi rendelő, védőnő, gyógyszertár)
* ügyintézés (bank, posta, okmányiroda)
* oktatás, gyermekfelügyelet (bölcsőde, óvoda, általános iskola)
* egyéb szolgáltatások (vendéglő, szociális központok, turisztikai létesítmények)

Jelenlegi ellátási szint – közösségi közlekedés

A hagyományos közforgalmú közlekedés milyen kínálatot nyújt térben és időben[[1]](#footnote-1) az adott településnek? A munkanapi és a hétvégi eljutási lehetőségek rendszerint jelentősen eltérnek, ezeket külön vizsgálni kell, ahogy azt is, hogy a diákok iskolába jutása milyen módon biztosított, illetve tanítási szünetben munkanapokon mennyire csökken a kínálat. Érdemes utánajárni a települést érintő közforgalmú közlekedési viszonylatok kihasználtságára és költségvetésére vonatkozó adatoknak is, amennyiben az illetékes közlekedési vállalatok rendelkezésre bocsá­tanak ilyen információkat.

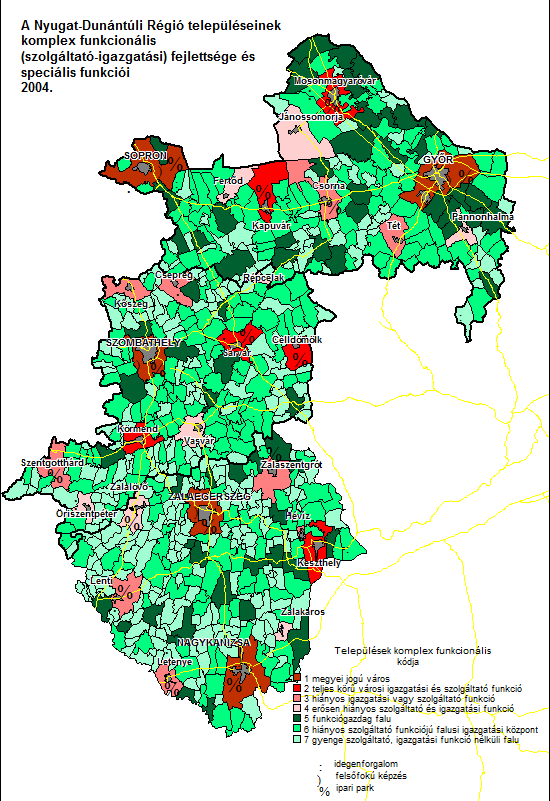
Egyéb jelenlévő szolgáltatók – taxi, mobilposta, mozgóbolt stb.

Fontos megvizsgálni, hogy a közforgalmú közlekedésen kívül milyen más mobil szolgáltatás működik a faluban, amely megkönnyíti az ott lakók életét. Ide tartozik például a mozgóposta, a mozgóbolt, de a helyben vagy az adott járásban működő taxivállalatok is. E szolgáltatókra nem versenytársként, hanem együttműködő partnerként kell tekinteni, a tervezést lehetőleg rész­vételükkel együtt kell lefolytatni. Amennyiben a településen vagy a térségben közlekedéssel fog­lalkozó munkacsoport is működik, annak bevonása is javasolt.

Az 1. táblázat példaképp a projektben vizsgált határ menti települések főbb paramétereit, míg az 7. ábra a Nyugat-Dunántúl régió településeinek funkcionális fejlettségi szintjét mutatja be.



1. táblázat: A smashmob helyi felmérése során vizsgált települések főbb demográfiai és közlekedési adatai *(forrás: KSH alapján saját szerk.)*



7. ábra: A vizsgált térség komplex funkcionális fejlettsége *(forrás: [10])*

## Működési paraméterek meghatározása

Célcsoportok definiálása

A falubusz fő igénybevevői értelemszerűen azok az emberek lesznek, akiknek nincs saját autó­juk, vagy nem tudnak autót vezetni. Itt elsősorban az idősebb emberekre, a fiatalokra és a gyere­kekre kell gondolni. Meg kell említeni azokat is, akik turisztikai, szabadidős (sport, rekreáció) céllal érkeznek távolabbi vidékekről az adott településre, ám valamilyen okból nincs rá lehetőségük, hogy autót használjanak, a közforgalmú közlekedés pedig esetleg nem nyújt megfelelő kínálatot.

Minden esetben meg kell határozni a prioritásokat: melyik célcsoportot mikor részesítsük előnyben? Valamennyi csoportnak más és más az igénye, ezeket összegezni kell, és az esetleges konfliktusoknál a felállított rangsor segíthet a döntésben. Jellemzően az iskolások és az óvodások szállítása a leginkább kötött időpont, a többi szolgáltatás, így például a bevásárlási céllal történő járatok indítása ennél rugalmasabban alakítható.

Várható utasforgalom becslése

Mivel alapvetően igényvezérelt közlekedésről van szó, kulcsfontosságú az utazási igények fel­mérése. Az előzetes igénybecslés alapján határozható meg a kívánt jármű befogadóképessége, az üzemeltetés módja, valamint a várható bevételek. Ezek alapján derülhet fény arra is, hogy az adott településnek önálló falubuszt tartson üzemben, vagy inkább a szomszédokkal közösen üzemeltesse a szolgáltatást.

A részletes felmérésnek a kiszolgálni kívánt terület egészére kell kiterjednie, ám hasznos alapot teremthetnek a meglévő felmérési eredmények. A projekt során a kijelölt 10 településen végzett háztartási kérdőíves felmérés tanulsága szerint a vásárlási célú utazások során a közforgalmú közlekedés használata sokszor körülményes (a válaszadók 77%-a szerint). A felmérés kitért arra is, hogy jobb feltételekkel üzemelő nem egyéni közlekedési eszközt (busz, vasút, falubusz) igénybe vennének-e az utasok. A kérdésre a válaszadók 40%-a válaszolt pozitívan.

A működtetési terület kijelölése

A szolgáltatást térben jól le kell határolni. A potenciális utasok kiindulási és célpontjai sokszor nagyon szétszórtak lehetnek, ilyenkor a háztól-házig szállítás körülményesen oldható csak meg. Az optimális működés biztosításához ezért célszerű gyűjtőpontok kialakítása. Sok osztrák faluban elterjedt, hogy a meglévő hagyományos autóbuszmegállókon kívül további megállási pontokat jelöltek ki az adott településen, saját táblával ellátva, így a térbeli lefedettség javult, és a hatékonyság sem romlott.

A helyi gyűjtőpontokon kívül jellemzően a térségi központban van szükség megállóhelyek ki­jelölésére. Az itt már meglévő közforgalmú közlekedési megállók jellemzően már jól feltárják a fő célpontokat (üzletközpont, bank, vasútállomás stb.), ezért csak az illetékes Volán társaságok­kal szükséges egyeztetni a megállóhely-használat feltételeiről. Előfordulhat, hogy az adott tele­pülés járások határán van, és így több térségi központhoz is vonzódik, ez esetben javíthatja a szolgáltatás színvonalát, ha a falubusszal több célirányt is kiszolgálunk.

A működtetés egyéb paraméterei (üzemidő, rugalmasság stb.)

A szolgáltatás térben egyértelműen konkurenciát nyújt a meglévő hagyományos közforgalmú közlekedéssel szemben, hiszen a falubusz általában ugyanazon az útvonalon közelíti meg a térség központját, mint a hagyományos autóbusz. Nagyon fontos ezért, hogy időben ne legyenek párhuzamosságok, a két szolgáltatás inkább kiegészítse, mintsem helyettesítse egymást. Előfor­dulhat olyan menetrendi szervezés is, hogy az odaút vagy a visszaút hagyományos közlekedéssel is megoldható, ebben az esetben elegendő lehet csak az utazási lánc egyik felének biztosítása.

Az üzemidő meghatározása az érintett csoportok igényeitől függ elsősorban. Figyelembe kell venni a meglévő közforgalmú menetrendi kínálatot, eljutási lehetőségeket, továbbá a hivatalok, rendelők, kiskereskedelmi egységek nyitvatartási idejét is. Az óvodások, iskolások szállítása jellemzően kötött menetidővel, kötött útvonalon történik, sok helyen –főleg, ahol önkéntesek vagy az önkormányzati alkalmazásban álló falugondnokok látják el a sofőrszolgálatot– a reggeli és a délutáni gyermekszállítások jelentik az üzemidő kezdetét és végét, és a köztes időszak áll szabadon rendelkezésre a többi lakos számára.

Ebben az időszakban már elképzelhető rugalmasabb útvonal, adott esetben akár háztól-házig szolgáltatás nyújtása is, a menetrend pedig úgyszintén rugalmasabban alakítható, a változások­ról természetesen időben tájékoztatva az igénybe vevők körét.

Üzemeltetői forma kiválasztása

Alapvetően kétféle modell lehetséges:

1. Egy önkormányzat/non-profit szervezet az üzemeltető

* egyszerűen, rugalmasabban üzemeltethető
* az üzemeltető 100%-ban felelős a működésért (beleértve a költségviselést is)
* a felhasználó közvetlenül az üzemeltető diszpécserével kerül kapcsolatba

2. Több önkormányzat és/vagy non-profit szervezet az üzemeltető

* összehangolt üzemeltetést kíván
* az üzemeltetők megosztottan felelősek a működésért és azok költségeiért
* a felhasználó több üzemeltető közös diszpécserével kerül kapcsolatba

A megfelelő üzleti modell kiválasztása során az adott önkormányzat rendelkezésére álló pénz­ügyi erőforrásokat és humán erőforrás-kapacitásokat is figyelembe kell venni a becsült várható igényeken kívül.

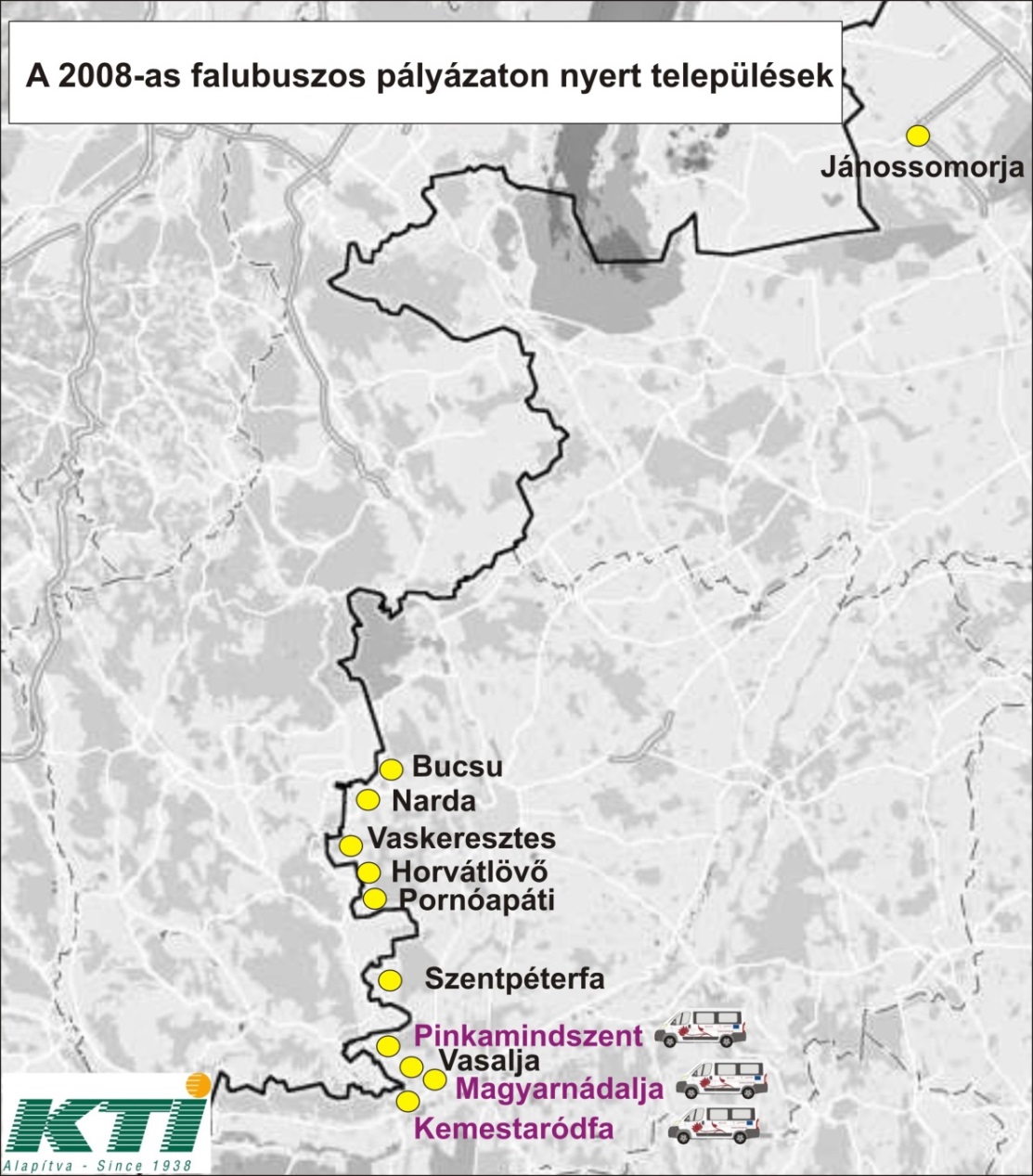
Járműválasztás

A járművel szemben támasztott követelmények közül a legfontosabb a befogadóképesség, amely a várható kereslettől függ. A megfelelő jármű kiválasztásánál a térség adottságait és a várható felhasználók egyéb igényeit is figyelembe kell venni (pl. mozgáskorlátozottak számára is alkal­mas legyen). A legtöbb esetben 9 fős mikrobuszok beszerzésére irányul az igény, hiszen ezeket még bárki vezetheti egy általános, „B” kategóriás jogosítvány birtokában[[2]](#footnote-2).

További általános elvárások a könnyű ki- és beszállás biztosítása, csomagok (pl. bevásárlást követően történő) szállítása, takarékos és környezetbarát üzem, valamint a biztonság (három­pontos biztonsági övek valamennyi ülésen, valamint gyerekülés biztosítása). Domborzatilag nehéz terepen négykerék-meghajtású járműre lehet szükség, egyéb esetekben a szokásos első kerék-meghajtás is elegendő. 9 főnél nagyobb befogadóképességű minibuszokat már érdemes központi zárral, ajtózárást jelző fénnyel és hanggal, valamint az ajtóteret megfigyelő vissza­pillantó tükrökkel felszerelni.

Fontos kritérium, hogy a pályázat megvalósítása során a falubuszokat fel kell szerelni GPS készülékekkel, annak érdekében, hogy a diszpécser számára nyomon követhető legyen a járművek aktuális helyzete.

A 2008-as falubusz pályázat keretében a projekt során vizsgált 10 településből (8. ábra) a pinkamindszenti, a magyarnádaljai, valamint a kemestaródfai önkormányzatok vásároltak mikrobuszt. Ugyanekkor több mint 1.000, 2014-ben pedig további 500 önkormányzat, önkormányzati társulás vagy non-profit szervezet jutott falubuszhoz pályázati úton, így gyakorlatilag az ország minden második települése érintett lehet.



**8. ábra:** A 2008-as pályázaton falubuszt elnyert települések (lila színnel) *(forrás: KTI)*

A jármű vezetőjével szemben támasztott követelmények

Nem javasolt hivatásos járművezető alkalmazása, hiszen a falubuszok egyelőre nem vehetnek részt a közforgalmú közlekedésben, csak a helyben felmerülő, és időben igencsak egyenetlen eloszlású igények kielégítésére szolgálnak. Betegek, idősek, iskolások szállítását a falugondnok végezheti a munkaidejében, ám egyéb utazások (bevásárló-járatok, helyi sportklub tagjainak szállítása, csoportos kirándulások stb.) esetén –megfelelő jogosítvány birtokában– bárki lehet sofőr, aki vezetésre alkalmas állapotban van, és akire rábízzák a járművet (megfelelő vezetési gyakorlattal rendelkezik, nem fogyaszt alkoholt vezetés előtt, és megfelelő szociális kompetenciákkal rendelkezik). Ezzel a megoldással a falugondnok leterheltsége enyhíthető.

Nem szabad az önkéntes járművezetőket túlterhelni, sürgősség esetére pedig célszerű tartalék emberrel számolni, aki bármikor bevethető.

A legtöbb magyar és osztrák példa azt mutatja, hogy sok esetben a járművezetők látják el a diszpécseri feladatot is, ezért célszerű őket szolgálati mobiltelefonnal ellátni, amelyen bármikor elérhetőek az üzemidő alatt. Ugyanezen okból fontos, hogy a járművezetők jó kommunikációs, egyéni problémamegoldó és szervezőkészséggel rendelkezzenek.

Tarifamodell megválasztása

Fontos figyelembe venni a díjszabás kikalkulálásánál, hogy az uniós pályázati úton vásárolt falubuszokból az 5 éves fenntartási időszak alatt nem származhat nyeresége az üzemeltető önkormányzatnak. Általában véve díjmentes alapszolgáltatásként érdemes tekinteni az óvo­dások, iskolások, idősek, betegek és rászorulók szállítására, és csak az egyéb utazásokból szár­mazhat bevétele a rendszert működtető önkormányzatnak vagy társulásnak. Ezekben az esetek­ben az úti költségeket az utasok megosztva viselik.

Ausztriában néhány esetben már regionális közlekedési szövetségbe integrálták a falubuszos szolgáltatást, de ezekben az esetekben már közforgalmú közlekedésről beszélünk. Ott már megjelentek az egy útra szóló és az időalapú jegyek (pl. havi bérletek, éves tagság), illetve az előre megváltható gyűjtőjegy-tömbök. Nagyobb szolgáltatási területek, település-társulások esetében zónaövezeti beosztások is kialakulnak. Ezek a megoldások idehaza egyelőre csak hosszabb távon képzelhetőek el, jelenleg inkább az a gyakorlat jellemző, hogy az utasok minden egyes utazásért külön-külön fizetnek, a járművezetőnél, felszálláskor. A tarifa meghatározásánál azonban szem előtt kell tartani, hogy az nem lehet alacsonyabb, mint a közforgalmú közlekedés­ben alkalmazott díjszabás, hiszen annál magasabb színvonalú (általában kényelmesebb és rugal­masabb) szolgáltatást nyújt, és egyébként sem konkurálhat az államilag támogatott közösségi közlekedéssel.

Folyamatos értékelés

A falubusszal kapcsolatos visszajelzéseket folyamatosan követni kell, annak érdekében, hogy a szolgáltatási színvonal tartósan magas maradjon, és a lakosok számára vonzó alternatívát nyújtson. Ennek érdekében célszerű időnként felméréseket tartani a helyben élők (elsőként a meglévő utasok) körében, a lakossági fórumokon pedig állandó témaként szerepeltetni a falu­busz kérdéskörét.

## Finanszírozási koncepció

Miután a falubuszok beszerzése jellemzően uniós források igénybevételével történik, az előírt 5 éves fenntartási időre érdemes költség- és bevétel-becslést, pénzügyi tervet készíteni.

Költségbecslés

Miután a szolgáltatás önköltséges, nem termel nyereséget, a költségeket gondosan kell mérlegelni, melyek 3 csoportra bonthatók: fix, változó és egyéb felmerülő költségek.

Fix költségként kell számolni a falubusz adminisztrációs és kommunikációs (marketing) költségeivel, amortizációjával, a fix szervizköltségekkel (pl. időnkénti műszaki vizsga), valamint az egyéb, éves szintű, futásteljesítménytől független összegektől (pl. biztosítás, teljesítményadó). Egy átlagos mikrobusz vagy minibusz üzemeltetési költsége az alábbi, már egyéb fix és változó költségeket is figyelembe vevő egyszerűsített képlettel becsül­hető meg:

[11]

Ha a jelenlegi, 365 Ft körüli átlagos dízelárat vesszük alapul, és 2001-3000 cm3 közötti hengerűrtartalmú motorral felszerelt járművel számolunk (amelynek fogyasztási átalányértéke 7,6 l/100 km), akkor km-enként 36,74 Ft-os üzemeltetési díjat kapunk. Havi 25 üzemnappal és 50 km-es napi átlagos futásteljesítménnyel számolva egy dízelüzemű falubusz havi üzemeltetési költsége közel 46.000 Ft-ra tehető.

Ha egyéb felmerülő költségeket (pl. gyorsforgalmi utakra szóló matrica vásárlása) is belevonunk a kalkulációba, a havi összköltség körülbelül 50.000 Ft-ot jelent. Ezért végeredményben legfeljebb a fentebb részletezett „2. üzleti modell” tekinthető reálisan kivitelezhetőnek, ahol több település közösen tartja fent a falubusz-szolgáltatást, és osztozkodik a költségeken. Ekkor közös diszpécser-szolgálatról is beszélhetünk, de inkább az a megoldás javasolt, hogy a társulást vezető település gondnoka kezelje az igénybejelentéseket és szervezze meg a fuvarokat.

Bevételek becslése

A bevételek nem haladhatják meg a költségeket, de erre kicsi is az esély, miként a legtöbb szol­gáltatást díjmentesen javasolt nyújtani. Bevételek csak a szabadidős és egyéb közösségi célú utazásokból származhatnak, ezért ezek részarányát növelni kell, hogy a teljes üzemviteli költ­séget minél nagyobb arányban vállalják a lakosok. A falubusz kihasználása az ő érdekük is, hiszen ha egy hétvégi napon két vagy három család kéri el a mikrobuszt a nagybevásárlásához, ők is megspórolják egy vagy két személygépkocsi futásköltségét, amely oda-vissza 50 km-es távolság (Narda–Szombathely) esetén már jelentős összeget jelenthet.

Érdemes tehát arra ösztönözni a falu lakosait, hogy az olyan kiegészítő programokra, mint a bevásárlás, turizmus, sport, rekreáció, autójuk helyett a falubuszt vegyék igénybe. Az egyes programok kombinálhatók is, mint például a turizmussal egybekötött nagybevásárlás, amely a smashmob projekt ajánlásait tartalmazó tanulmányban részletesen ki van fejtve. A falubusz ilyen módon történő népszerűsítésére számos csatorna áll rendelkezésre: az önkormányzat szóró­lapokat oszthat szét, magát a falubuszt is felhasználhatja hangos tájékoztatásra, amint az végig­halad a településen, illetve – amennyiben van elég felhasználó a célcsoportban – közösségi olda­lakon (pl. facebook) célcsoportot, illetve eseményeket hozhat létre, ezzel segítve az önszer­veződést, stb.

Támogatási lehetőségek a falubusz üzemeltetésére

Noha a magyar állam az uniós forrásokat továbbközvetítve rendszerint igen nagy mértékben (akár 100 %-ban is) támogatja a falubusz-járművek beszerzését – akár a meglévő mellé további vásárlását is –, azok fenntartására nem biztosít keretet (pl. [12]). Sajnos emiatt sok település nem vagy csak nehezen tudja kigazdálkodni a falubusz fenntartását, hiszen épp a pályázattal megcélzott kis­települések között található a legtöbb hátrányos helyzetű, rossz pénzügyi háttérrel, hiszen be­vételeik – helyben működő vállalkozások kis száma vagy hiánya, valamint az alacsony lélekszám miatt – meglehetősen csekélyek.

Sok esetben az tapasztalható, hogy a falubuszt „üzemeltető” település alig várja a kötelezően vállalandó 3-5 éves fenntartási időszak lejártát, és az esedékes évben lecseréli az addigra legalábbis értékében leamortizálódott járművet, helyette pedig újat szerez be, újból 100 %-os támogatással. Ilyenre példaként hozható egy ormánsági kistérségi társulás [13], ahol 2009-ben a bevételi oldalon szerepelt a meglévő falubusz értékesítése és az új megvásárlására kapott támo­gatás is, miközben a kiadási oldalon csak az új falubusz megvásárlása található, és egyik tele­pülési szabályzat sem tesz említést a falubusz bárminemű hasznosításáról.

Itthon tehát egyelőre nem lehet jelentősebb állami támogatásra alapozni, ezért az elsődleges bevételi forrást továbbra is az egyéb szabadidős közösségi célokra (pl. sport, kirándulás, művelő­dés) való használat során befizetett hozzájárulás, költségtérítés jelentheti. Mivel a járművek üzemeltetési költsége – az üzemanyag-fogyasztást is beleszámolva – átlagosan 36,74 Ft/km-re jön ki (ld. fentebb), célszerű ennél valamivel magasabb összegért (kb. 50 Ft/km) kiadni a jármű­vet. Ezzel az értékkel már kisebb csoportoknak is megéri a falubuszt használni autó helyett, ugyanakkor a működési költségnél magasabb összeggel fognak hozzájárulni a falubusz fenntar­tásához, amely által az ingyenes szolgáltatások biztosítására fordítandó költségek egy része is fedezhető lesz. Emiatt érdemes a költségtérítéses szolgáltatások arányát növelni, és minél több társulás, civil szervezet, nagycsalád részére rendelkezésre bocsátani a járművet, a meghatáro­zott fizetség fejében.

A helyzet Ausztriában másként alakul, hiszen ott a falubuszra mint a mikroközösségek köz­forgalmú közlekedésének ellátására is alkalmazható szolgáltatásra tekintenek. Természetesen ugyanúgy nem lehet felhasználni az uniós forrásokat egy már egyébként is támogatott rendszer fenntartására, legfeljebb pilot-projektek esetében fordulhat elő, hogy az Unió a fenntartási idő­szak pénzügyi kiadásaira is önrészt vállal, egyes fejlesztési programok (pl. régiók közti együtt­működés, Leader közösségek támogatása stb.) keretében.

Ehelyett azonban különböző tartományi, illetve állami (minisztériumi) szintű támogatások létez­nek [14]. Burgenland például 2011-ben vezette be a falumegújítási direktíváját, mellyel anya­gilag lehetővé tették, hogy a település vagy településközösség először egy szakértői tanulmányt készíttessen egy életképes mikroközösségi közlekedési hálózat létrehozásáról. A gondosan meg­tervezett közlekedési rendszer így vélhetően hatékonyabban fogja a későbbiekben kiszolgálni a település vagy településközösség közlekedési igényeit.

A tanulmányok elkészítése, illetve a tervezett rendszerek megvalósítása (pl. falubusz beszerzése) 50-60%-os, 30-35%-os mértékben támogatott. Azon települések, melyek pontos költségvetési tervet is készítenek, hozzájárulást kaphatnak a bevételeik által nem fedezett költ­ségekre. A deficit 20-35%-a téríthető meg, de egy adott évre legfeljebb 8-20.000 € támogatás adható. A hozzájárulás mértéke 4 lépcsős, attól függően, hogy az adott település(társulás) és lakosai milyen szinten szorulnak rá a szolgáltatás üzemeltetésére.

A környezetvédelemért is felelős osztrák minisztérium (BMLFUW) azokat a mikroközösségi közlekedési rendszereket támogatja, amelyek a tervezés, bevezetés és fenntartás környezetre gyakorolt hatásainál során szem előtt tartják a fenntarthatóságot. Az egyik legutóbbi, 2013-as ki­írás során a hangsúlyt már nem a mikrobuszokra fektették, hanem a közös használatú autókra (car-sharing).

Évről-évre különféle területekre írnak ki tehát újabb és újabb pályázatokat, és az ezekhez szük­séges a forrást az állam klímavédelmi alapjából (Klima-Energiefonds, KLIEN) biztosítják. Ilyen volt például a 2014 őszén meghirdetett 30, 40, ill. 50%-os támogatási keret az Ausztriában 3 év időtartamú, kötelezően vállalandó fenntartási időszak költségtérítésére, valamint a 75%-os tá­mogatás az új rendszerek létrehozására vonatkozó koncepciók elkészítésére.

# ÚTMUTATÓ A FALUBUSZOK HASZNÁLATÁHOZ

Összegzésül az alábbi útmutató tartalmazza a legfőbb megállapításokat és ajánlásokat a falu­buszos szolgáltatás bevezetésével és működtetésével kapcsolatban.

Mit jelent a falubuszos szolgáltatás?

* Olyan kistérségi közlekedési szolgáltatást, amely javítja a szolgáltatáshiányos kis­települések és tanyák lakosainak életfeltételeit, közszolgáltatásokhoz való hozzájutásu­kat, és közösségfejlesztő hatású.
* Rugalmas, igényvezérelt, de nem közforgalmú közlekedési forma.

Milyen feltételek mellett érdemes falubuszra pályázni?

* 5000 főnél kisebb településeken, vagy 5000 főnél nagyobb települések külterületi, tanyás részein lehet indokolt a szolgáltatás bevezetése. Az első tapasztalatok alapján 6-700 fő alatti falvak esetében községtársulás létrehozása javasolt, közös üzemeltetésű falubusszal.
* Előzetes igényfelmérés szükséges az adott településen a lakók között, amelyben felhívjuk a figyelmet a lehetséges szolgáltatásra, és javaslataikkal együtt összegezzük, milyen funk­ciókat kellene betöltenie az új járműnek.
* Akkor javasolt a pályázat leadása, ha kellő igény mutatkozik a lakosság részéről, és a tele­pülés vezetése is motivált a falubusz működtetésében. (Ha nem gyűlik össze elégséges igény, érdemes a szomszédos településekkel összefogva pályázni közös üzemeltetésre.)
* Uniós pályázati úton beszerzett gépjárművekre az 5 éves fenntartási időszakból fakadó kötelezettségek vonatkoznak, profitot a falubusz ebben az időszakban nem termelhet.

Milyen célokra használjuk a falubuszt?

* Óvodás-, iskoláskorú gyermekek szállítása;
* Idősek, betegek szállítása (háziorvosi rendelésre, egyéb egészségügyi intézménybe), valamint gyógyszer és gyógyászati segédeszközök kiváltása és házhozszállítása;
* Közreműködés az étkeztetésben, a rászorulók házi segítségnyújtásában;
* Egyéni hivatalos ügyek járási központban/helyi önkormányzatnál történő intézésének szervezése, segítése;
* Nagybevásárlás segítése (a környéken található szupermarketekbe indított „bevásárló-járatokkal”), a helyi vegyesbolt(ok) termékeinek házhozszállítása;
* Közösségi és szociális információk szolgáltatása (hangos hirdetmények);
* Közösségi, művelődési (pl. színházjáratok), szabadidős és sporttevékenységekben (pl. a helyi csapat szállítása meccsekre) szerepvállalás;
* Egyéb alapszolgáltatások biztosításában való közreműködés.

Hogyan működtessük ezt a rendszert?

* Helyi önkormányzat vagy non-profit szervezet az üzemeltető.
* Kétféle modell lehetséges: egy önkormányzat egy (esetleg több) saját falubuszt tart fent és 100%-ban felelős érte vagy több önkormányzat tart fent egy vagy több falubuszt, közös felelősségvállalással, összehangolt üzemeltetés, ahol egy kijelölt személy végzi központból a koordinációt: a falubuszok elosztását, diszponálását. Ez esetben a felelősségeket és a jogokat javasolt hivatalos formába önteni.
* Az alapszolgáltatások (gyerekek, idősek szállítása stb.) legyenek ingyenesek, míg a kiegészítő (pl. szabadidős, sport) programoknál legalább az üzemeltetési költséget (jelenlegi átalány-számítás szerint kb. 40 Ft/km) térítsék meg az utasok (mindenki arányosan).

# Irodalomjegyzék

1. <http://mno.hu/belfold/falubusz_jarhat_zalakomarbol-287372>
2. <http://gyhirlap.blogspot.hu/2009/02/falubusz-hasznalati-szabalyzat.html>
3. <http://www.vadna.hu/main.php?pg=41&c=257>
4. <http://www.b-mobil.info/uploads/contenteditor/HandbuchMikroOEV_END.pdf>
5. <http://www.kleinmuerbisch.at/DORFBUS.aspx>
6. <http://burgenland.orf.at/news/stories/2512552/>
7. <http://www.sozialedienste-schattendorf.at/index.php/dorfschattl-dorfservice>
8. <http://kurier.at/chronik/burgenland/ein-dorfschattl-bekommt-begehrten-mobilitaetspreis/24.728.263>
9. <http://www.bvz.at/nachrichten/lokales/aktuell/neusiedl/top-Neusiedl-Stadtbus-VOR-Letzte-Fahrt-fuer-nemo;art5635,529548>
10. Győr-Moson-Sopron megye hosszú távú   
    fejlesztési koncepciója és területfejlesztési programja, helyzetelemzés, 2007

1. <http://www.adko.hu/01_files/informaciok/2013/szemelygepkocsi%20koltsegszamitasa_2013.pdf>
2. <http://www.mecsekvidek.hu/index.php/hirek-2/palyazati-hirek/268-megjelent-az-videki-alapszolgaltatasok-fejleszteserol-szolo-rendelet>
3. Előterjesztés Bürüs Község Önkormányzat Képviselő-testületének az Önkormányzat 2009. évi költségvetéséről: <http://www.korjegyzoseg.hu/letolt.php?id=2645>
4. <http://www.b-mobil.info/projekte/dorfbus-projekte>

1. Térbeli kínálat: a megállóhelyek elhelyezkedése a faluban.   
    Időbeli kínálat: a menetrendi jellemzők: járatsűrűség és menetidők a térség központja felé. [↑](#footnote-ref-1)
2. 9 fős mikrobuszok még „B” kategóriás jogosítvánnyal vezethetők, de a 10-17 fős minibuszok már csak „D1” vagy „D”, ennél nagyobb befogadóképességű járművek pedig kizárólag „D” kategóriás jogosítvánnyal vezethetők. [↑](#footnote-ref-2)