

# Smart Shopping Mobility

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

Megrendelő: Nyugat-Pannon Terület-  
és Gazdaságfejlesztési Szolgáltató  
Közhasznú Nonprofit Kft.

Elkészítő: Innopartner Tanácsadó,  
Fejlesztő és Kutató Kft

Készítés éve: 2015

# Tartalomjegyzék

1. BEVEZETÉS .....	3
1.1. A tanulmány célja .....	3
1.2. A falubuszok története, definíciója.....	3
2. MŰKÖDŐ RENDSZEREK BEMUTATÁSA.....	5
2.1. Hazai példák .....	5
2.2. Kitekintés Ausztriába [4].....	6
2.2.1. Dorfbus (Güssingi kerület) [5].....	6
2.2.2. Dorfschattl [7].....	8
2.2.3. Gmoa-buszok .....	9
2.2.4. ne'mo („Neusiedler Mobilität”, Neusiedl am See).....	9
2.2.5. AST FOC, Parndorf .....	10
2.2.6. 60plustaxi, Jugendtaxi .....	10
2.2.7. Discobus.....	10
3. A MEGVALÓSÍTÁS LEGFŐBB KÉRDÉSEI .....	11
4. A FALUBUSZ-KONCEPCIÓ ELKÉSZÍTÉSE.....	12
4.1. Helyzetelemzés.....	12
4.2. Működési paraméterek meghatározása.....	14
4.3. Finanszírozási koncepció .....	17
5. ÚTMUTATÓ A FALUBUSZOK HASZNÁLATÁHOZ .....	20
Irodalomjegyzék.....	21

# 1. BEVEZETÉS

## 1.1. 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 jobbra 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 kijebb települnek, ahonnan 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 jobbra 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.

## 1.2. 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/km<sup>2</sup>-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**, amely növeli a hátrányos helyzetű, szolgáltatáshiányos kistépülések 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 (háziiorvosi 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 szempontból 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 járat 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.

## 2. MŰKÖDŐ RENDSZEREK BEMUTATÁSA

### 2.1. 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 gyógyszerár),
- 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 rászorulóknak 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.

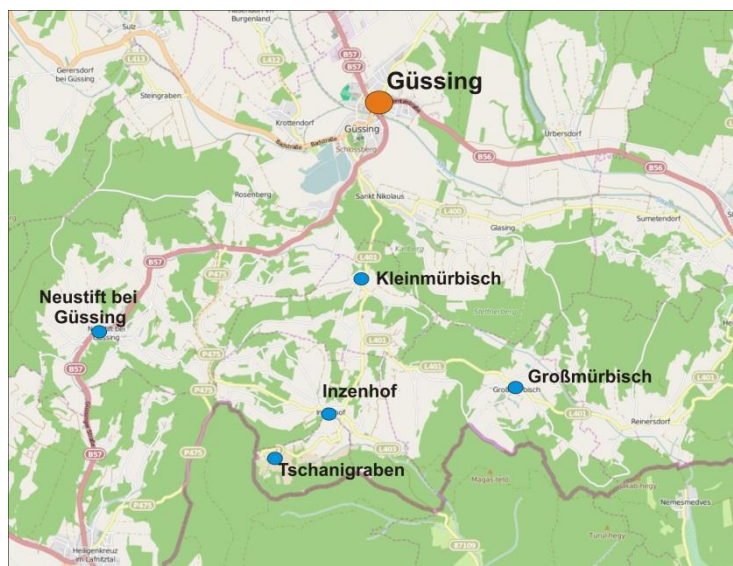
## **2.2. Kitekintés Ausztriába [4]**

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.

### **2.2.1. 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).

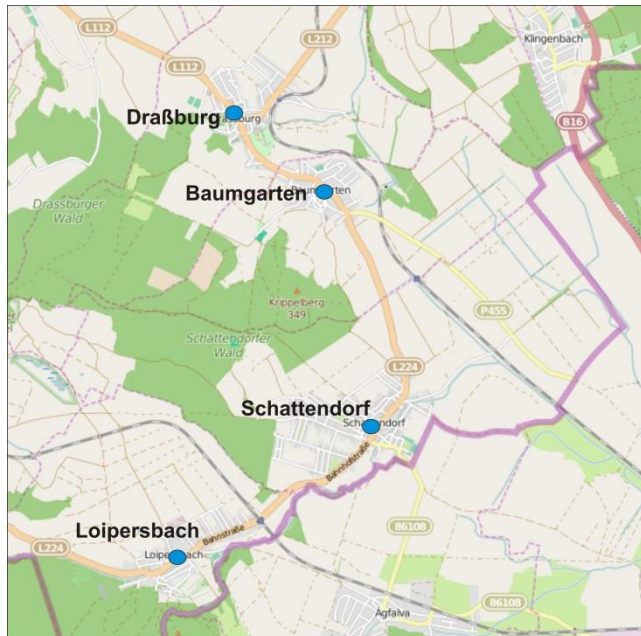


**2. ábra:** Dorfbus a güssingi területben *(forrás: [6])*

### 2.2.2. 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])*



### 2.2.3. Gmoa-buszok

Érintett települések:

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



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.

### 2.2.4. 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 autóbuzsmegállókát 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])

### 2.2.5. 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 autópályacsomópontnál 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.

### 2.2.6. 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 idősök 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 rászoruló, mozgáskorlátozottak), azt az illetékes önkormányzat dönti el.

### 2.2.7. 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.

### 3. 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, rászorulóknak 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 érdekeiket 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 gondolkodni.

#### 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 (rászorulóknak, időseknek, kisiskolásoknak) 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.

## 4. 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.

### 4.1. 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 – egyutcs, 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<sup>1</sup> 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.

---

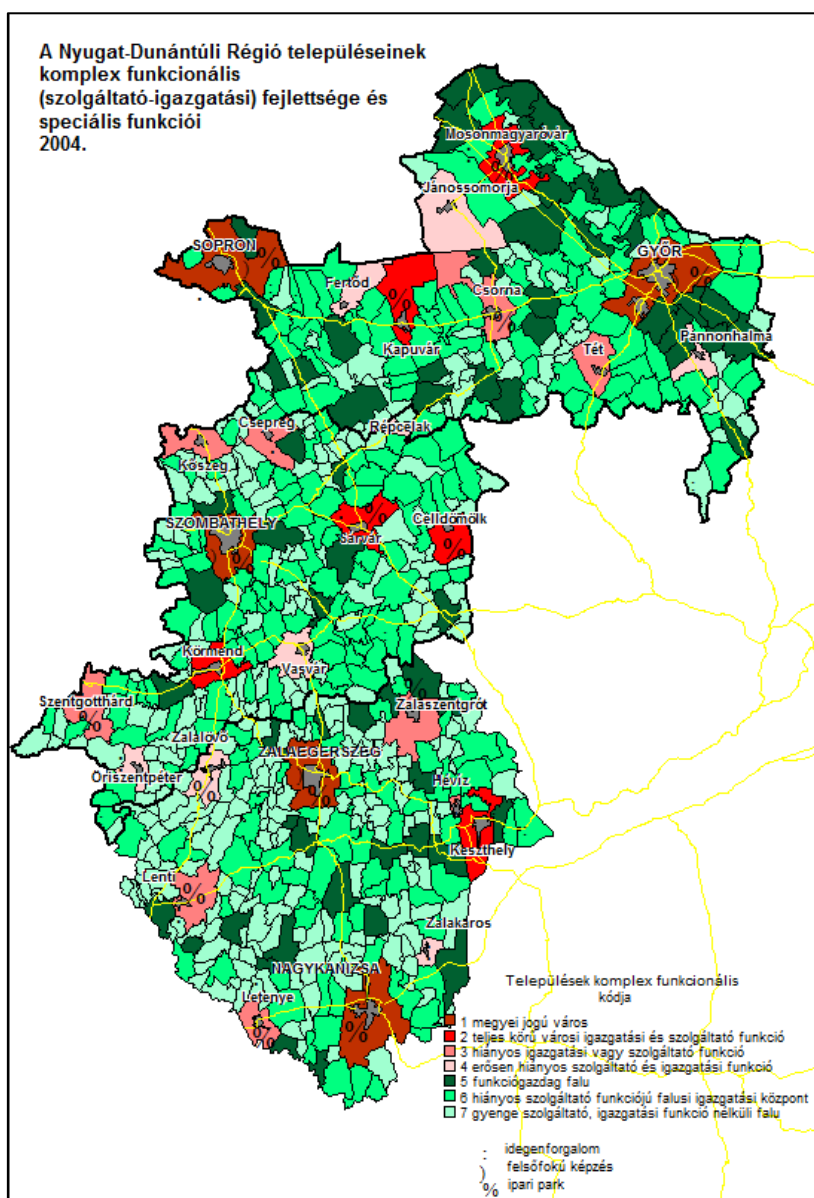
<sup>1</sup> Térbeli kínálat: a megállóhelyek elhelyezkedése a faluban.

Időbeli kínálat: a menetrendi jellemzők: járatsűrűség és menetidők a térség központja felé.

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.

Település neve	Lélekszám (2011)	Népesség- változás (2001-2011)	100 aktív korúra jutó		1000 lakosra jutó szépjármű (kistérségi szinten) (2012)	Legközelebbi járás- központ elérhetősége		Buszok száma a járásközpontba	
			Gyermekkorú (2011)	Időskorú (2011)		Autóval (perc)	Autóbusszal (perc)	Munka- nap	Hétvége
Jánossomorja	5921	-54	23	31	332,4	11	25-40	27	7-12
Bucsu	579	-25	22	34	356,7	16	23	16	6-9
Narda	469	-40	17	48	356,7	17	25-35	11	6-9
Vaskeresztes	336	-6	23	42	356,7	23	32	22	9-12
Horvátlovó	190	-5	28	34	356,7	20	30	21	9-12
Pornóapáti	364	-31	24	29	356,7	17	26	14	7-9
Szentpéterfa	987	-89	23	33	356,7	23	40	13	4-6
Pinkamindszent	154	-5	29	50	330,9	12	20	7	0-3
Kemestaródfa	222	-13	26	45	330,9	8	17	10	2-3
Vasalja	302	-23	18	51	330,9	9	13	11	1-3
Magyarnádalya	221	31	29	37	330,9	6	13	11	1-3

**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])



## 4.2. 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 szétszórtaak 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 autóbuszmegállókra 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<sup>2</sup>.

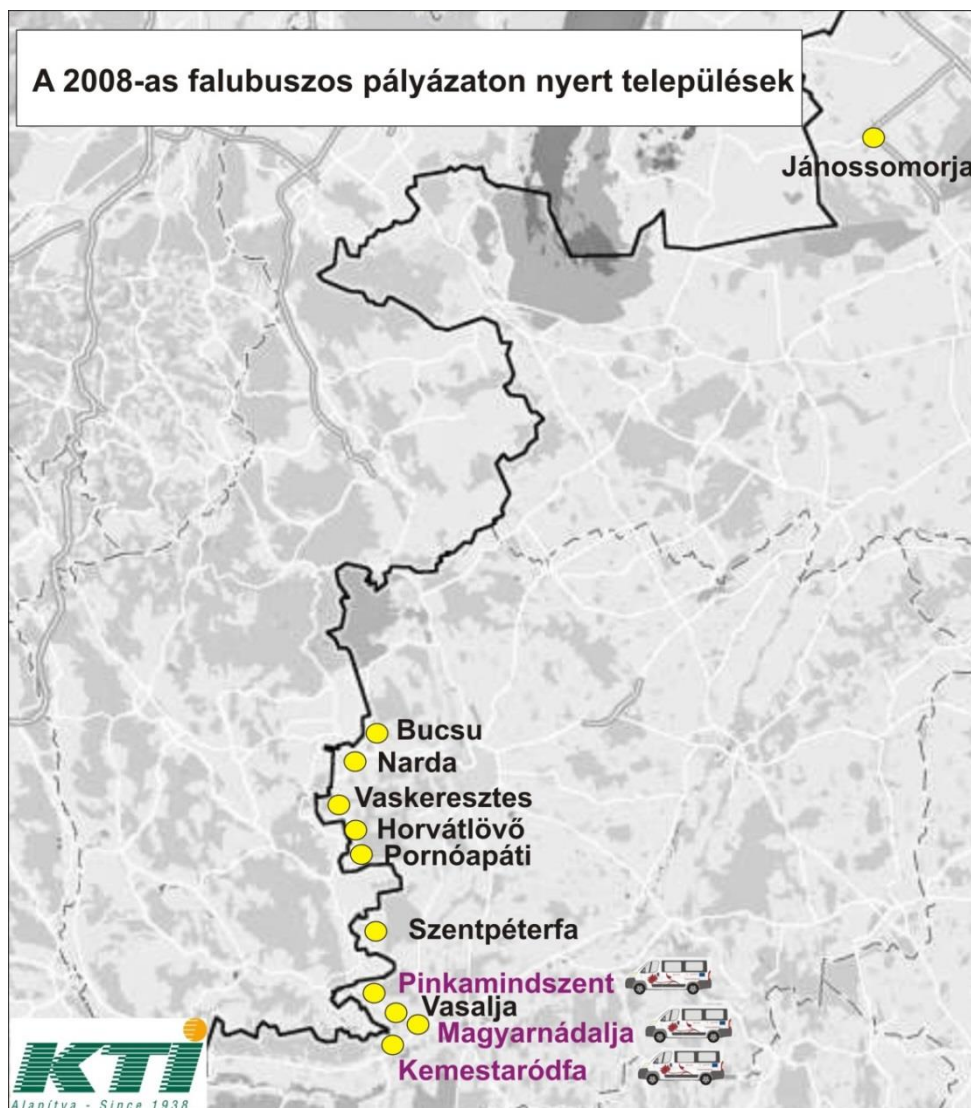
További általános elvárások a könnyű ki- és beszállás biztosítása, csomagok (pl. bevásárlást követően történő) szállítása, takarékos és környezetbarát üzem, valamint a biztonság (hárompontos biztonsági övek valamennyi ülésen, valamint gyerekülés biztosítása). Domborzatilag nehéz terepen négykerék-meghajtású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

---

<sup>2</sup> 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.

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 rábízák 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 rászorulóknak 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 képzelhetők 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.

### **4.3. Finanszírozási koncepció**

Miután a falubuszok beszerzése jellemzően uniós források igénybevitelével 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:

$$\text{megtett km} \times \left[ \left( \frac{\text{átalány liter}}{100 \text{ km}} \times \text{üzemanyagár Ft/liter} \right) + 9 \text{ Ft} \right] = \text{szgk. költség} \quad [11]$$

Ha a jelenlegi, 365 Ft körüli átlagos dízelárat vesszük alapul, és 2001-3000 cm<sup>3</sup> 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 továbbkövetítve 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 kistépelülések 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 költségénél magasabb összeggel fognak hozzájárulni a falubusz fenntartásához, amely által az ingyenes szolgáltatások biztosítására fordítandó költségek egy része is fedezhető lesz. Emiatt érdemes a költségtérítéssel 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-Energifonds, 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.

## 5. ÚTMUTATÓ A FALUBUSZOK HASZNÁLATÁHOZ

Összességül 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 községi társulás létrehozása javasolt, közös üzemeltetésű falubusszal.
- Előzetes igényfelmérés szükséges az adott településen a lakók között, amelyben felhívjuk a figyelmet a lehetséges szolgáltatásra, és javaslatokkal 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 (házi orvosi rendelésre, egyéb egészségügyi intézménybe), valamint gyógyszer és gyógyászati segédeszközök kiváltása és házhozszállítása;
- Közreműködés az étkeztetésben, a rászorulóknak házi segítségnyújtásában;
- Egyéni hivatalos ügyek járási központban/helyi önkormányzatnál történő intézésének szervezése, segítése;
- Nagybevásárlás segítése (a környéken található szupermarketekbe indított „bevásárlójáratokkal”), a helyi vegyesbolt(ok) termékeinek házhozszállítása;
- Közösségi és szociális információk szolgáltatása (hangos hirdetések);
- Közösségi, művelődési (pl. színházjáratok), szabadidős és sporttevékenységekben (pl. a helyi csapat szállítása meccsre) 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 felelőségeket 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 átalányszámítás szerint kb. 40 Ft/km) térítsék meg az utasok (mindenki arányosan).

## Irodalomjegyzék

- [1] [http://mno.hu/belfold/falubusz\\_jarhat\\_zalakomabol-287372](http://mno.hu/belfold/falubusz_jarhat_zalakomabol-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](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
- [11] [http://www.adko.hu/01\\_files/informaciok/2013/szemelygepkocsi%20koltsegszamitasa\\_2013.pdf](http://www.adko.hu/01_files/informaciok/2013/szemelygepkocsi%20koltsegszamitasa_2013.pdf)
- [12] <http://www.mecsekvidek.hu/index.php/hirek-2/palyazati-hirek/268-megjelent-az-videki-alapszolgaltatasok-fejleszteserol-szolo-rendelet>
- [13] Előterjesztés Bűrös Község Önkormányzat Képviselő-testületének az Önkormányzat 2009. évi költségvetéséről: <http://www.korjegyzoseg.hu/letolt.php?id=2645>
- [14] <http://www.b-mobil.info/projekte/dorfbus-projekte>