

Falujáratok

Az iskola- és a falubusz jelene és jövője



A Községek, Kistelepülések és Kistérségek Országos Szövetségének balatoni közgyűlésén egyik legfontosabb kérdés az volt – nem először –, hogy miként lehetne az egészen kicsi, aprófalvas települések lakóinak hétköznapjait a közlekedési nehézségek enyhítésével könnyebbé tenni. A probléma nem új keletű, egyre égetőbb, leginkább azért, mert tavasszal olyan kistérségekben is megszűntek a vasúti mellékállomások, ahol eddig sem volt könnyű az élet. Így hát a falugondnoki szolgálat és az iskolabusz jelentősége felértékelődött, a közlekedési nehézségek enyhítése érdekében mind a kormányzat, mind az önkormányzatok képviselői elkezdtek gondolkodni...

A kormány még tavaly egy júniusi kormányhatározattal a hatékonyabb és gazdaságosabb működés kialakítása érdekében elrendelte a helyközi tömegközlekedési rendszer átalakítását. A közösségi közlekedés középtávú kialakításáról szóló kormányhatározat „x. bekezdés y” pontja elírja az iskolabusz-program és a falugondnoki buszok menetrend szerinti közforgalmú autóbusz közlekedésbe történő integrációs lehetőségének vizsgálatát. Júliusban a kormány elé kerül az a dokumentum, amelyet a minisztérium készített, és az érintett önkormányzatok érdekszövetségeivel egyeztetett. Mint oly gyakran, most is kevés idő állt az érdekszövetségek rendelkezésére, de ahhoz mégis elég volt, hogy a szakértők markánsan fogalmazzanak az önkormányzatok védelmében.

Úgy gondoltuk, hogy az iskolabusz és a „falubusz” van olyan fontos kérdés, hogy utánajárjunk a témának és az elkészült kormányjavaslatról azonnali tájékoztatást adjunk olvasóinknak, hogy aztán „beszéljük meg”. Éppen ezért szerkesztésünk munkatársa megkereste a gazdasági miniszteriumban annak a főosztálynak a vezetőjét, aki ezzel a kérdéssel foglalkozik. Szerettük volna megtudni, hogy milyen változások várhatók az iskolabusz, illetve a falugondnoki buszok programjait illetően, várható-e az iskola-, illetve a falubuszok menetrend szerinti közlekedésbe való integrálása. A válaszadásal megbízott minisztériumi informátor szerint a kormány még júliusban megtárgyalja az általuk elkészített javaslatot, ezért ezt megel- z en nem kívántak ebben a

témában nyilatkozni. A sajtóosztály egyik referensét is csak annyit tudtunk meg, hogy: *„Együttműködésre az önkormányzati iskola- és falubuszok hatékony hasznosítására a mai jogszabályok mentén is van lehetőség. A menetrendszerinti közlekedésbe való bevonásukhoz jelenleg még nem áll rendelkezésre a megfelelő jogszabályi háttér. A Gazdasági és Közlekedési Minisztérium vizsgálja, hogy az aprófalvas településszerkezettel rendelkező térségeket hogyan szolgálhatná ki hatékonyabb rendszerben a közösségi közlekedés. A GKM az említett szakmai anyagot június 30-ig elkészítette, és megkezdte a szükséges államigazgatási egyeztetéseket.”*

A nagyon szakszerű választól nem lettünk okosabbak, kielégítő válasz hiányában kénytelenek vagyunk

saját forrásainkra hagyatkozva, a korábbi – a főosztályvezető által tartott előadások alapján – jegyzeteinkből összefoglalni a problémákat, majd bemutatjuk azt is, hogy mit gondolnak a közösségi közlekedéssel kapcsolatban a legérzékenyebbek, a közösségi önkormányzatok polgármesterei. A KÖSZ balatoni közgyűlése után a szövetség tagjaiból létrehozott bizottság megvitatta a GKM által elküldött vitaanyagot, majd kialakították közös véleményüket, amelyet kérésünkre eljuttattak hozzánk. A KÖSZ közgyűlése időhiányában még nem tárgyalta a szakértők által elkészített, figyelemre méltó véleményt.

Ha az említett témával kapcsolatban olvasóinknak is van véleményük, kérjük, közlés céljából juttassák el hozzánk.

Folytatás a 34. oldalon

Falujáratok

Az iskola- és falubusz jelene és jövője



Előzmények és jogszabályi háttér

Folytatás a 2. oldalról

A közoktatásról szóló törvény rendelkezett az iskolával/óvodával nem rendelkező településen élő gyermekek iskolába történő utazásának megtérítéséről. Az iskola-fenntartó társulások részére 1996–2006 között a Phare-program és a közösségi busz pályázat támogatásával 523 iskolabuszt vásároltak. Az iskolabuszokon csak a gyermekek és kísérőik utazhatnak, és a vonatkozó jogszabályok meghatározzák az iskolabuszszal való közlekedés feltételeit.

A falugondnoki szolgálat feladata a közvetlen segítségnyújtás, ami az egyedi személyi vagy intézményi igények alapján változó időbeosztással és közlekedési útiránnyal valósul meg.

Az iskola- és falugondnoki buszok közvetlen közlekedési tevékenységbe történő integrálása ellenkezik a hatályos jogszabályi előírásokkal, melynek értelmében iskolabuszon a vezetőn kívül csak a gyermekek és kísérőik utazhatnak. Megoldás: az iskola- és falugondnoki buszok hasznosítására kölcsönös előnyök érvé-

nyesítésével együttműködési megállapodások jöhetnek létre az önkormányzatok és a Volán-társaságok között. Ezzel lehetővé válik az önkormányzati buszok közösségi közlekedésbe történő integrálása, az iskola- és falugondnoki buszos szolgáltatás operatív irányítása az abban jártas, szakemberekkel, diszpécser-szolgálattal rendelkező autóbuszos szakmai vállalkozáshoz kerülhet.

HELYZETKÉP

Az iskolabuszszal más személyek szállításának igénye azért fogalmazódott meg, mert ahol az iskolabuszok elindultak, ott a menetrend szerint közlekedő járatok jelentős utazóközönsége megszűnt. A kiürült járatok továbbüzemeltetése a Volán-vállalatok számára gazdaságtalanná vált, ezért kezdeményezték az önkormányzatoknál a kiürült menetrend szerint közlekedő járatok megszüntetését, melyet természetesen az önkormányzatok nem tudtak támogatni.

Az ISKOLABUSZOK a jelenlegi jogszabályok értelmében nem vehetik át a menetrend szerint közleke-

d járatok utasforgalmát, így a kialakult konfliktust a jogszabályok változtatása nélkül nem lehet feloldani. Szakmailag kezelhetetlen még az is, hogy az önkormányzatok tulajdonában lévő iskolabuszokkal más utaszállítás nem végezhető, mert az már közlekedési szolgáltatásnak minősül, közlekedési szolgáltatásra az önkormányzatok nincsenek felkészülve, a rendelkezésre álló buszokat többnyire nem tudják kihasználni.

Sok esetben volt kezdeményezés arra, hogy a buszokat autóbuszos vállalkozóknak átadják üzemeltetésre. Ezt a hatályos jogszabályok megengedik. Az autóbuszos vállalkozók az üzemeltetésre átvett járműveket akár a menetrend szerint közlekedő járataikba is be tudják vonni a hatályos közlekedési rendeletek betartásával.

FALUGONDNOKI HÁLÓZAT: az 1970-es évek településfejlesztési politikájának következményeként a kistelepülések elveszítették intézményeiket. Szükségessé vált a települések között kialakult szociális ellátási egyenlenségek valamilyen módon történő csökkentése. Ilyen programként indult el a falugondnoki hálózat kialakítása.

A kialakult szétaprózódott önkormányzati struktúrára szükségessé tette a célzott, kiegyenlítő jellegű központi állami támogatást, amely segítségével a legkisebb települési önkormányzatok is ele-

get tudnak tenni a törvényekben meghatározott közszolgáltatási feladataiknak.

A minisztérium évenként, pályázati úton háromféle fejlesztési irányt támogat: falugondnoki szolgáltatások bevezetésének támogatása; gépjárműcsere (a gépjárművek vásárlásához 80 százalék központi támogatás biztosítása a 20 százalék önmellett); illetve a hálózathoz közvetlenül kapcsolódó civil szervezetek programjainak támogatása.

A falugondnoki hálózat gépjárműveinek 90–95 százaléka 8+1 férőhelyes személyszállításra alkalmas jármű, tehát nem buszok, így nem tartoznak a személyszállítást szabályozó közlekedési rendeletek hatálya alá. A gépkocsik 90 százalékát személygépkocsikra vizsgáztatták, vezetőik „B” kategóriás jogosítvánnyal rendelkeznek. A falugondnoki hálózat célrendszerébe csak részfeladatként – ami néhány helyen meg is megvalósult – illeszthető be a gerincvonalon menetrend szerint közlekedő közúti vagy vasúti járatokhoz történő utaszállítás, gyakorlat alapján időben nem rendezhető, térítésmentes szolgáltatásként.

A gyakorlati megvalósítás nehézségei mellett további problémát vet fel a jogszabályi megfelelés is, hisz a falugondnoki gépjárművek utaszállításba történő bevonása a szociális ágazati elvárásokkal és a hatályos jogszabályokkal egyaránt ellentétes. Különösen a feladatok jellege, időbeni ütemezése, költségek térítése szempontjából, s a közle-

kedési tevékenység felvétele a falugondnoki feladatellátásba, rendszeressége és időhöz kötöttsége a települési szociális rendelettel is összeférhetlenséget okozna.

A falugondnoki buszok menetrend szerinti közlekedésbe történő integrációja a rendelkezésre álló járművek műszaki állapota és a falugondnoki szolgáltatásba történő illesztése miatt szakmailag nem támogatható.

JÖVŐKÉP

Az iskolabusz-program és a falugondnoki buszok menetrend szerinti közforgalmú autóbusz közlekedésbe történő

integrációja komplex megoldást igényel. A vállalkozóktól és az önkormányzat képviselőitől érkezett vélemények alapján tapasztalható, hogy nagyon eltérőek a szakmai álláspontok. A közlekedésfejlesztési célkitűzések összefonódnak a falvak népességmegtartó szerepének erősítésével, a vidékfejlesztéssel, a fenntarthatóság helyi szintjének erősítésével. A kérdéshez gazdaságossági megfontolások alapján közelítve kijelenthető, hogy a ritkán lakott területek esetében az életminőséget javító ráfordítások fajlagos költségei biztosan nagyobbak, mint a nagy lakosságú vidékek esetében.

Megfontolandó a tagolt településszerkezettel bíró térségek közösségi közlekedése támogatásának, finanszírozásának új szakmai alapokra való helyezése. Meg kell alkotni – beleértve az iskolabusz-program és a falugondnoki szolgáltatás keretében felmerülő – a közösségi közlekedés végzésének személyi, tárgyi, finanszírozási, és a működés általános feltételrendszerére kiterjedő jogszabályi hátteret, a meglévő ár- és támogatási szabályozási környezettel való összehangolását, a közszolgáltatási szerződés rendszerébe történő beillesztését.

Csy-kó

buszok jogtalanul vonnak el profitot (megfelelő engedély, személyzet nélkül fekete munkát végeznek) a személyszállítást végző vállalkozásoktól, hiszen amennyiben a fenntartó vagy üzemeltető biztosítja a 49/2001. (XII.22.) KöViM rendeletben foglalt feltételeket, akkor folytathat vállalkozási tevékenységet. A jármű az iskola időn túl az illetékes közlekedési hatóság kiadott személyszállító engedéllyel végez különjáratú tevékenységet. Ebből következtethető, hogy a fenntartók ésszerűen, saját költségeik kompenzálása végett engedéllyel végeznek alkalmanként profitot termelő tevékenységet, melyet a fenntartásra és amortizációs kiadásokra fordítanak. A bizottságnak erről az a véleménye, hogy az önkormányzatok alulfinanszírozása miatt ettől a lehetőségtől nem szabad elzárni egyetlen önkormányzatot sem, mert ez sérti az önállóságához való jogát, valamint azt a lehetőséget, hogy fenn tudja tartani a járműveket. Vagyis: a Volán-társaságok által megfogalmazott aggályok nem fogadhatóak el, sőt sértik az érintett önkormányzatokat az azokban szereplő megállapítások.

Rossz információt takar az is, hogy ezek a buszok luxus kategóriába sorolhatók. A mai kor követelményeinek megfelelően nem luxus, ha egy busz megfelelő felszereltségű, és a gyermekek közérzetét (olykor 15–20 km utazási távolságon) légkondicionáló javítja. Nem beszélve arról, hogy sok helyközi Volán-járaton túlszűfoltosság (70–80 fő) van, ezt közlekedésbiztonsági szempontból nem lenne szabad engedélyezni, ez más, fejlettebb nyugati országban el sem képzelhető. Csak jelzésként: 42 ülő utas + vezető! Ha

Vidék nélkül nincs Magyarország!

*Mondják a községek polgármesterei**

Az elmúlt évek során a kis-települések sajnos folyamatos nehézségekkel, leépüléssel küszködnek. Nagy segítséget jelentett, hogy az önkormányzatok, kistérségi társulások pályázatok útján olyan gépjárművekhez juthattak, amelyek segítséget adtak egyes kötelező feladatok ellátására, és a helyi adottságokból adódó hátrányok, nehézségek leküzdésére. Ezen járművek a falugondnoki járművek, valamint az iskolabuszok. Elsősorban tisztázni kell a „busz” szó fogalmát, és rögtön kiderül, hogy a falugondnoki járművek 1+8 személyesek, úrveze-

tői jogosítvánnyal vezethetők, vagyis személyautónak minősülnek. A másik jármű, valóban busz, de ez viszont iskolás gyermekek szállítására használható. Ezt a járművet egy esetleges törvénymódosítással lehetne „alkalmanként” (!) személyszállításra használni, de szerintünk csak a vezető szabad idejében és csak a tulajdonos hozzájárulásával.

Meggyőződésünk, hogy a járműveket a Volán-társaságok által végzett személyszállításba nem célszerű, sőt a jelenlegi szabályozások szerint nem is lehet integrálni. Lásd falugondnoki szolgálat: 1/2000. (I. 7.) SzCsM rendelet, mely a falugondnoki működésről rendelkezik. A falugondnok tevékenysége többrétű, sok szociá-

lis feladatot is végez, tehát nem összeegyeztethető a menetrend szerinti közlekedéssel. Ezek a járművek nem felelnek meg sem a 49/2001. (XII.22.) KöViM rendelet, sem pedig a 89/1988 (XII.20.) MT rendelet előírásainak, így a menetrend szerinti személyszállításra alkalmatlanok.

Az iskolabezárások, a tagintézmények létrehozása miatt, a térségi iskolák fenntartóinak a gyermekek utaztatását meg kell oldani, és ezt a menetrend szerinti járatoknál sokkal hatékonyabban meg tudja oldani, hiszen nem profitorientált tevékenységet végez, ezért az iskola időbeosztásához és nem az utazólétszámhoz tud igazodni.

Felettebb kifogásolható az a megállapítás, hogy ezek a

*Bizottsági összefoglaló és javaslat az iskola- és falugondnoki buszok menetrend szerinti közforgalmú autóbusz közlekedésbe történő integrálásának lehetőségeiről

ezt itt is így alkalmaznák, sok busz telházal közlekedne, vagyis az üres autóbuszokra való hivatkozás nem állná meg a helyét.

Sajnos tapasztalat, hogy a Volán-társaságok a fenntartó önkormányzatokkal minimális együttműködésre hajlamosak. Az iskolabuszok rendszeresítése után olyan járatokat szüntettek meg, amelyek nem csak a gyerekek iskolába történő utazását biztosította, tehát figyelmen kívül hagyta a kistelepüléseken, néha elszigetelten élő emberek azon jogát, hogy eljuthassanak céljukhoz. Ezt a hiányt kénytelenek az önkormányzatok oly módon pótolni, hogy lehetőséget nyújtanak azon csekély számú utazni vágyóknak, hogy az iskolabuszt (nem külön

céllal indítva) díjmentesen igénybe vehessék.

Alapvetően megoldhatatlannak látjuk ezen járműveknek egy központi diszpécser irodából történő irányítását is, hiszen menetrendjük nem fixálható, mindig az adott helyzetre, a probléma megoldására korlátozódik. Megjegyezni kívánandó, hogy a Volán-társaságok részéről súlyos problémát jelent a nagy létszámot befogadó, magas üzemeletésű költségeket maga után vonó személyszállító buszok működtetése. Kérdezzük, hogy mért nem megoldható az iskolabuszokhoz hasonló kisbuszok beszerzése, és a kisebb utazólétszámú járatok ilyen járművel történő működtetése.

Természetesen egyszerűbb a

feladatokat (főleg ha haszonszerzéssel sem jár) átruházni az önkormányzatokra, vagy járműveiket központi utasítással más irányú hasznosítására kötelezni.

Ezzel a kis lélekszámú települések teljes elszigetelődése, elnéptelenedése folytatódik. Csak jelzésként! Vidék nélkül nincs Magyarország!

Vajon cél, hogy a magyar falvak eltűnjenek, a monopólium helyzetű vállalatok javára?

Konklúzió: egyetértünk a Szociális és Családügyi Minisztérium összegzésével, amelyben megfogalmazzák, hogy a falugondnoki járművek nem integrálhatók a közforgalmú közlekedésbe, valamint a GKM által leírtakkal, miszerint: a falu- és tanyagondnoki

szolgáltatások által használt gépjárművek és maga a szolgáltatás nem illeszthető a 2004. évi XXXIII. Tv., a 89/1998. (XII. 20.) MT rendelet 5. §., és a 49/2001. (XII.20.) KöViM rendelet 8.§ (1) bekezdés d) pontja által előírtakhoz.

Javasoljuk a KÖSZ-közgyűlésének, hogy messzemenőig, zárkózzanak el a falugondnoki tevékenységet végző járművek, valamint az iskolabuszok közforgalmú közlekedésbe történő bevonásától, valamint az ehhez kapcsolódó esetleges törvénymódosítástól, mely lehetővé tenné a jelenlegi állapot megváltoztatását!

Kovács Győző
bizottsági elnök, Boda polgármestre

Versenypárbeszéd a közbeszerzésben

Összetett, komplex szerződések rugalmas beszerzése

Közel másfél éve ismeri a magyar közbeszerzési jog a versenypárbeszéd intézményét – melyet a 2003. évi CXXIX. törvény a közbeszerzésekről 5/A. címe szabályoz. A magyar ajánlatkérők által eddig lefolytatott közösségi eljárások száma elenyész. Ennek lehetséges okait és a versenypárbeszéd hasznosítási területeit ismertette a MultiContact Consulting Kft. szakértője.

A 2004/18/EK irányelv szabályozza a versenypárbeszédet, mint új eljárási lehetőséget a klasszikus ajánlatkérők számára, akik fő szabályként nyílt, vagy meghívásos eljárást alkalmazhatnak. Az ajánlattevők és az ajánlatkérők közötti tárgyalást csak különösen indokolt esetben engedélyezi meg a Kbt., így a közösségi jog a 2004. évtől tar-

talmaz egy olyan eljárásmodot, amely biztosítja a felek közötti párbeszédet, a rugalmasságot az összetett, komplex szerződések beszerzése esetében.

Példák is vannak erre: kiterjedt számítógépes hálózat kiépítése, vagy olyan összetett és strukturált finanszírozást igénylő projekt megvalósítása, amely esetében a pénzügyi és jogi konstrukciót el kellene renem lehet pontosan meghatározni. Az irányelv azzal a céllal vezette be ezt az eljárási lehetőséget, hogy azokban az esetekben, amikor a nyílt vagy meghívásos eljárás keretében nincs mód a nyertes ajánlattevőnek a legkedvezőbb feltételek mellett kiválasztására, az ajánlatkérők igénybe vehessenek egy rugalmasabb eljárási technikát. Olyan eljárásról van szó, amely-

ben a valódi verseny továbbra is biztosított, ugyanakkor az ajánlatkérő számára megmarad annak lehetősége, hogy minden egyes részvételre jelentkezéssel megvitathassa a szerződés valamenynyit feltételét. Az eljárás ugyanakkor versenykorlátozási céllal nem alkalmazható.

A versenypárbeszéd egy olyan tárgyalásos eljárás, amelynek keretében az ajánlatkérők tárgyalásokat folytat az eljárásba bevont jelentkezőkkel, azzal a céllal, hogy a követelményeinek megfelelő alternatívát dolgozzon ki, amelyek alapján a kiválasztott jelentkezőket ajánlattevőkre hívja fel. Ez az eljárás végső soron egy olyan tárgyalásos eljárásnak tekinthető, amelyben a konzultáció alapvetően a megadott beszerzési

igény szerinti legmegfelelőbb megoldás, illetve megoldások megajánlására, meghatározására terjed ki.

Kustán Szabolcs, a MultiContact Consulting Kft. ügyvezető igazgatója elmondta, hogy különösen az összetett finanszírozású ingatlanfejlesztések – például PPP konstrukcióban megvalósuló tervezés, építés, üzemeltetés (BTO) – esetén van létjogosultsága versenypárbeszéd lebonyolításának, melynek során – ellentétben a tárgyalásos eljárással – lehetőség van az alternatív finanszírozási módok között választani.

www.multicontact.co.hu,
info@multicontact.co.hu
Tel: (1) 266 77 95

Következő téma: Költségsökkentés a budaörsi önkormányzatnál.