

TEL-BUSZ GYŐR

Rugalmas, hívható autóbusszközlekedési szolgáltatás a győri kistérségben

Megvalósíthatósági tanulmány

2006.

MASCARA

INTERREG IIC West– 4W01191

Demand responsive transport service for
increasing social cohesion in urban/rural areas

Készítette: Széchenyi István Egyetem, Közlekedési Tanszék

Témavezető: Dr. Prileszky István

**Munkatársak: Dr. Hardi Tamás
Dr. Horváth Balázs
Dr. Kovács Ferenc
Dr. Rixer Attila
Dr. Tóth János
Farkas István**

Dokumentumtörténet

Dátum	Változat
2006.09.10	első változat
2006.09.22	1. átdolgozott változat
2006.10.11	2. átdolgozott változat
2006.10.24	3. átdolgozott változat

TARTALOMJEGYZÉK

1. A TANULMÁNY CÉLJA	5
2. A RUGALMAS TÖMEGKÖZLEKEDÉS (RTK) LÉNYEGE ÉS FŐ JELLEMZŐI.....	7
3. A TERVEZÉSI TERÜLET	11
3.1. A TERVEZÉSI TERÜLET KIJELÖLÉSE.....	11
3.2. A TERVEZÉSI TERÜLET JELLEMZŐI.....	12
3.3. NÉPESSÉGI ALAPADATOK.....	15
3.4. A TERVEZÉSI TERÜLET KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZATÁNAK ALAPJELLEMZŐI.....	19
4. A TEL-BUSZ SZOLGÁLTATÁSSAL SZEMBENI VÁRHTÓ IGÉNYEK.....	22
4.1. ELLÁTOTSÁGI HIÁNYOK A TÖMEGKÖZLEKEDÉSBEN	22
4.1.1. Városkörnyéki közlekedés	22
4.1.2. Győri helyi közlekedés	29
4.1.3. Lakossági vélemények a tömegközlekedésről.....	32
4.2. A MOZGÁSUKBAN KORLÁTOZOTTAK KÖZLEKEDÉSI HELYZETE.....	35
4.2.1. Általános jellemzők	35
4.2.2. A mozgásukban korlátozottak létszáma és területi elhelyezkedése a tervezési térségben.....	38
4.2.3. A tömegközlekedés megfelelősége a mozgásukban korlátozottak számára	40
4.2.4. A szállítószo­lgálatok szerepe	40
4.2.5. Az Országos Mentőszolgálat szerepe.....	41
5. AZ ÚJ SZOLGÁLTATÁS VÁRHTÓ FOGADTATÁSA ÉS IGÉNYBEVÉTELE	44
6. AZ RTK JOGSZABÁLYI KÖRNYEZETE.....	47
6.1. A KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSI ÁLTALÁNOS SZABÁLYOZÁSI KÖRNYEZETE.....	47

6.2.	A KÖZÚTI SZAKMAI SZABÁLYOZÁSI FELTÉTELEK ÁTTEKINTÉSE.....	48
6.3.	A RUGALMAS KÖZLEKEDÉS ÁR- ÉS TÁMOGATÁSI SZABÁLYOZÁSI KÖRNYEZETE.....	50
6.4.	AZ EGÉSZSÉGÜGYI ELLÁTÁSSAL ÖSSZEFÜGGŐ UTAZÁSOK SZABÁLYOZÁSA...	51
7.	AZ RTK SZOLGÁLTATÁS MŰKÖDÉSI MODELLJE	55
7.1.	SZOLGÁLTATÁSI KONCEPCIÓ.....	55
7.2.	A SZOLGÁLTATÁS ÁLTALÁNOS JELLEMZŐI.....	57
7.3.	ALKALMAZANDÓ JÁRMŰTÍPUSOK.....	58
7.4.	INFORMATIKAI ESZKÖZÖK.....	59
7.5.	FOGLALÁSI FOLYAMAT.....	60
7.6.	A SZÁLLÍTÁS LEBONYOLÍTÁSA	62
7.7.	ADMINISZTRÁCIÓ, ELSZÁMOLÁSOK.....	62
7.8.	A RENDSZER IRÁNYÍTÁSA, PARTNEREK.....	62
8.	GAZDASÁGI KALKULÁCIÓK	64
8.1.	FORGALMI TELJESÍTMÉNYEK	64
8.2.	KÖLTSÉGEK.....	66
8.2.1.	Szükséges járművek száma.....	66
8.2.2.	Járművezetők száma	67
8.2.3.	Diszpécserek száma	68
8.2.4.	Beruházási költségek.....	69
8.2.5.	Üzemeltetési költségek.....	69
8.2.6.	Teljes költség	71
8.3.	VITELDÍJAK.....	72
8.3.1.	Önköltséget biztosító tarifa	73
8.3.2.	Kedvezményes tarifa a célcsoportnak és teljes ár a többieknek	74
8.3.3.	Üzletpolitikai alapon meghatározott kedvezményes jegyárak a célcsoport tagjainak	75

9. ÜZLETI MODELL.....	78
9.1. OPTIMÁLIS VÁLTOZAT (SZOCIÁLIS ÉS TÖMEGKÖZLEKEDÉSI SZOLGÁLTATÁS)	79
9.2. MINIMÁLIS VÁLTOZAT (CSAK SZOCIÁLIS SZOLGÁLTATÁS)	82
10. ÉRTÉKELÉS, KOCKÁZATOK.....	83
MELLÉKLETEK	

1. A TANULMÁNY CÉLJA

A rugalmas (más néven igényvezérelt) kollektív közlekedési formák – tanulmányunkban inkább a rugalmas tömegközlekedés (RTK) megjelölést használjuk – az utóbbi évtizedekben a fejlett országokban jelentős mértékben elterjedtek.

Ezzel a technológiával magasabb szolgáltatási színvonalat nyújtva, és előnyösebb gazdasági feltételek mellett lehet

- a kisebb utazási igényű térségekben és időszakokban kollektív utazási lehetőséget biztosítani,
- a korlátozott közlekedési képességgel rendelkezők számára az alapvető mobilitást lehetővé tenni, mind az egészségügyi ellátásukhoz, mind a hétköznapi életükhöz kapcsolódóan.

A tanulmány célja, hogy

- a győri kistérségre vonatkozóan megvizsgálja a rugalmas tömegközlekedés (RTK) bevezetésének indokoltságát,
- kidolgozza az alkalmazandó rendszert, és
- meghatározza a bevezetés feltételeit és tennivalóit.

Ennek érdekében a tanulmány feladata, hogy

- elemezze a jelenlegi tömegközlekedési kiszolgálást, különös tekintettel azokra a területekre, amelyeken a meglévő tömegközlekedés nem nyújt megfelelő szolgáltatást,
- feltárja az RTK szempontjából szóba jöhető potenciális utazási igényeket,
- kidolgozza a javasolható szolgáltatás technológiai rendszerét,
- üzemeltetési formáját,
- gazdasági és jogi feltételeit.

A tanulmány végcélja, hogy az illetékes közigazgatási szervek számára összefoglaló javaslatot tegyen, amely tartalmazza

- az alkalmazás indokoltságát,
- a várható előnyöket,
- a bevezetés feltételeit,
- a szükséges ráfordításokat és azok biztosításának lehetséges forrásait,

és mindezzel tegye lehetővé megalapozott döntések meghozatalát.

2. A RUGALMAS TÖMEGKÖZLEKEDÉS (RTK) LÉNYEGE ÉS FŐ JELLEMZŐI

Általános jellemzők

A Széchenyi István Egyetem Közlekedési Tanszéke által a MASCARA projekt keretében vizsgált, a Győri kistérségben TEL-BUSZ néven megvalósítandó ún. rugalmas tömegközlekedési rendszer (RTK) egy Magyarországon teljesen újnak számító, a hagyományostól jelentős mértékben eltérő, autóbusszokkal megvalósított közösségi közlekedési rendszert takar.

A rendszert jellemzői alapján valahol a taxi- és a hagyományos autóbussz közlekedés között helyezhetjük el, hiszen a járművek előzetes bejelentkezés, saját, egyéni igények szerint történő rendelés alapján közlekednek (taxi-jelleg); ugyanakkor minden esetben több, akár jelentősen elérő úti céllal rendelkező utast együtt szállítanak (autóbussz-jelleg).

A rugalmas közlekedési rendszerek fő jellemzője, hogy

- az utazási igényt előre be kell jelenteni,
- ezek ismeretében történik a közlekedési rend (járatútvonal, közlekedési időpontok) meghatározása,
- a bejelentett igényeket visszaigazolják, az utassal megállapodnak a szállítási időpontban,
- a járművezető utaslistát kap és az abban szereplő utasokat veszi fel a megjelölt helyeken.

Napjainkban a hagyományos tömegközlekedés problémáját sok esetben az jelenti, hogy az előre meghirdetett fix menetrenddel és rögzített útvonallal nem tud megfelelő színvonalú szolgáltatást nyújtani az utasoknak: a megállók esetenként igen messze találhatóak a kiinduló- ill. utazási célpontoktól, ami több gyaloglást igényel, ezáltal idővesztést okoz az utasnak, vagy pl. az átszállási kényszer miatt egy-egy utazás lebonyolítása aránytalanul nagy kényelmetlenséget jelent.

Üzemeltetői szempontból pedig gyakran gazdaságtalan olyan helyeken (pl. kis lélekszámú területek) és időszakokban (pl. késő esti járatok) fenntartani a rendszert, ahol alacsony utazási igények jelentkeznek – viszont kívánatos ezen esetekben is egy adott ellátottsági színvonalat biztosítani, a csekély kihasználtság és az egyértelmű ráfizetés ellenére is.

Ezzel szemben a rugalmas tömegközlekedés járművei akkor közlekednek, ha utazási igény jelentkezik, ezáltal jóval gazdaságosabb üzemeltetés valósítható meg; ugyanakkor jobb kiszolgálást biztosít, könnyebben is elérhető az utasok számára, hiszen nem kötött térben a megállókhöz, a hagyományos tömegközlekedés megállóinak számánál lényegesen több gyűjtőpont jelölhető ki, vég eredményben akár háztól-házig történő szállítás is megvalósítható.

Egyszóval hatékonyabb üzemeltetési körülmények mellett magasabb színvonalú szolgáltatás nyújtására képes.

Külföldi alkalmazások

A RTK rendszerek elterjedtsége szoros összefüggésben van a főleg az utóbbi évtizedekben megfigyelhető trendekkel (a számítástechnika és elektronika robbanásszerű fejlődésével), ami mára már lehetővé tette olyan kommunikációs eszközök széleskörű alkalmazását, melyekkel zökkenőmentesen és biztonságosan lebonyolítható az üzemeltetéséhez szükséges adatátvitel és kommunikáció. Könnyen hozzáférhető és jól alkalmazható szoftvercsomagok állnak rendelkezésre, melyekkel hatékonyan megoldható a bejelentések regisztrálása, kezelése a bevétel-elszámolással integráltan, a járattervezés és jármű diszpozíció, valamint a nyomkövető módszerekkel kiegészítve a szolgáltatás folyamatos kontrollja.

Napjainkra az ebbe a kategóriába sorolható rendszerek igen elterjedtek a fejlett országokban (pl. USA, Belgium, Finnország, Svédország, Olaszország). A Loughborough Egyetem közreműködésével készült összefoglaló tanulmány 23 országból ismertet működő rendszereket.

Magyarországon az RTK kategóriájába tartozik a Ferihegyi repülőtéri autóbusz szolgáltatás, valamint előkészület alatt van Nyíregyházán egy új rendszer beindítása

Speciális igények kielégítése

A jelenlegi tömegközlekedés infrastruktúrája és járművei túlnyomórészt nem felelnek meg a mozgássérültek speciális igényeinek (megközelítés kerekesszékekkel, fel- és leszállás nehézségei stb.).

Továbbá a mozgássérültek nem számítók, de mozgásukban valamilyen okból korlátozottak (baba-kocsival utazók, idősek) közlekedése is nehézségekbe ütközik. Az RTK szolgáltatás különösen alkalmas az ilyen feladatok megoldására, mivel igazodik az egyéni igényekhez, és akár háztól-házig szállítás is lehetővé teszi.

Alkalmazott járművek és eszközök

A rugalmas rendszerek kisebb – leggyakrabban 10-20 fő befogadóképesség közötti - járműveket használnak, mint a hagyományos buszrendszerek.

Mivel az utasforgalom zömét az esetek nagy részében a mozgássérültek teszik ki, fontos az ennek megfelelő kialakítású járművek (alacsony padló, feljáró rámpa, kerekesszék rögzítési lehetőség, stb.) alkalmazása.

A rugalmas szolgáltatás jellegéből fakadóan szükség van a járművek mozgásának figyelemmel kísérésére, a diszpécserközpont és a járművek közötti folyamatos kommunikációra. Ezek megvalósítására a járműben és a diszpécserközpontban is szükség van kommunikációs és információ feldolgozó eszközökre.

A szolgáltatás működése

A szolgáltatás első alkalommal történő igénybevétele esetén rögzítik az utas alapadatait (név, cím, speciális igények), ami mindössze 1-2 percet vesz igénybe. Ekkor egy azonosítót kap az utas, amire a további rendelések során már csak hivatkozni kell, ezáltal egyszerűsítve és gyorsítva a foglalási folyamatot. Az utas a szolgáltatás igénybevételére vonatkozó jogosultságait (pl. mozgáskorlátozott szervezeti tagság) levélben vagy személyesen igazolhatja.

Az igénybejelentés (azaz az utazási időpont vagy időablak, továbbá a kiindulási és célpont megadása) a rendszerkialakítástól függően történhet az utazást megelőző napon, de akár az utazás előtt egy órával is. Ez megoldható telefonon, de Internet, SMS vagy írásos forma is lehetséges.

A foglalások rögzítését követően a diszpécserközpont - az igények folyamatos szem előtt tartásával -, elkészíti a járattervet, majd visszaigazolja az utasnak a foglalását, az immár végleges adatokkal.

A járattervezést követően a járművezető kap egy listát, amely a járat leírását (útvonal, megállók, időpont) és az utasok adatait tartalmazza. Visszafelé irányban a diszpécser információkat kap a járat teljesítéséről, a tervtől való eltérésről (pl. rossz cím, meg nem jelenő utas), rendkívüli eseményekről.

Finanszírozási háttér

RTK rendszer alkalmazásával a hagyományos tömegközlekedésnél jóval magasabb színvonalú, ám egyben drágább szolgáltatás alakítható ki (kisebb járművek nagyobb fajlagos költségei, diszpécserközpont kiépítése, továbbá kedvezőtlen adottságú térségeket szolgálnak ki stb.), ezért ezek a

rendszerek általában nem működtethetők tisztán piaci alapon. A szolgáltatás külső támogatásokat igényel, melyek megszerzésének alapja lehet, hogy főként hátrányos helyzetűek veszik igénybe, ők képezve az elsődleges célcsoportot. A támogatásokra való rászorultság megítélésénél figyelembe kell venni, hogy ezeknek az igényeknek más módon (pl. hagyományos tömegközlekedés) történő kielégítése még nagyobb közösségi kiadásokat igényelne.

Az RTK rendszerekről egy részletesebb ismertető található az 1. sz. mellékletben.

3. A TERVEZÉSI TERÜLET

3.1. A tervezési terület kijelölése

Az RTK alkalmazása tekintetében

- Győr város területének egy része,
- Győr város területének egésze és
- Győr, valamint agglomerációs környezete együtt (győri kistérség) jöhet szóba.

Az első lehetőséget azért vetettük el, mert

- a városban nincs tömegközlekedéssel el nem látott számottevő terület, így
- az erre létrehozott szolgáltatás jelentéktelen volumenű lenne.

A második lehetőség figyelembevétele azt a hátrányt vonná maga után, hogy a városi élethez szorosán kapcsolódó városkörnyék kimaradna a szolgáltatásból annak ellenére, hogy a tömegközlekedési kiszolgálás szintje ebben a térségben természetesen alacsonyabb, mint a városban.

A tervezéshez mindezek alapján azt vettük alapul, hogy a várost és környékét egyaránt kiszolgáló rendszer megvalósítása a cél, mivel ez jelentené az új szolgáltatásban rejlő lehetőségek legteljesebb kihasználását, és az így kialakuló szolgáltatási volumen biztosítaná a gazdaságos üzemnyagyságot. Ezt a megoldást erősíti, hogy erre a területegységre megfelelő közigazgatási partner (Győri Kistérségi Társulás), is van, valamint az így érintett 178 ezer lakos közel optimális nagyságrendnek tekinthető az RTK szolgáltatás szempontjából¹.

Mindemellett továbbra is figyelembeveendő változatnak kell tekinteni azt a lehetőséget, hogy a szolgáltatás – esetleg csak átmenetileg – Győr város területére korlátozódik, vagyis csak a városhatáron belüli utazások céljára vehető igénye.

¹ Szakmai ajánlások szerint egy rugalmas rendszer számára kb. 200 ezer lakos kiszolgálása tekinthető optimális nagyságrendnek

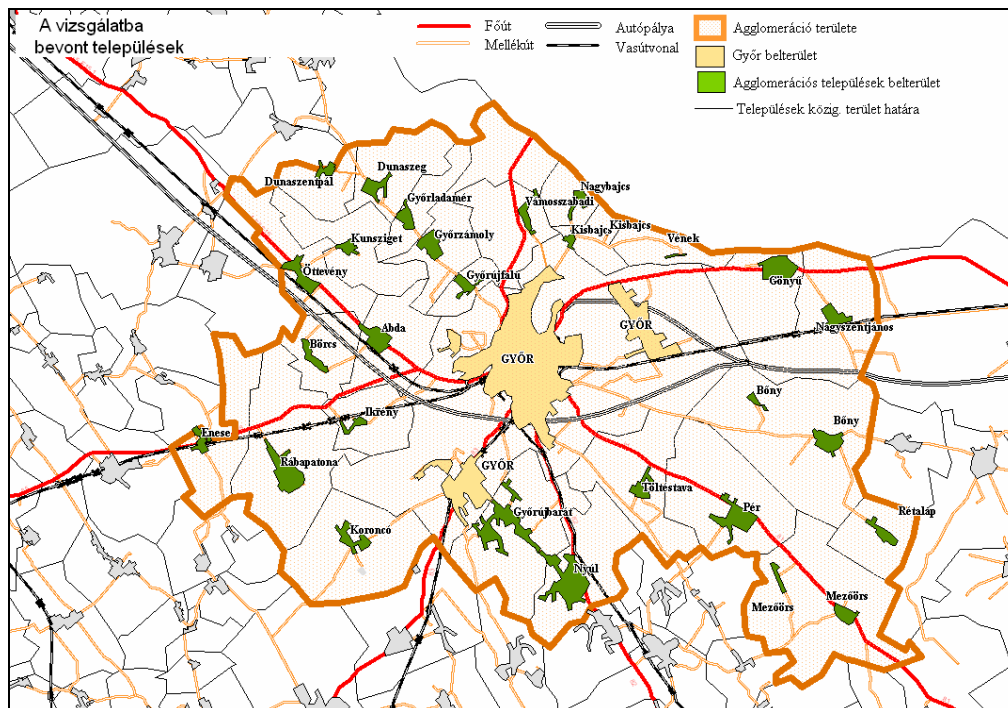
3.2. A tervezési terület jellemzői

Győr és a környező települések Magyarország észak-nyugati részén helyezkednek el. A terület alapvetően folyókkal szabdaltsíkvidéki jellegű, néhány száz méterrel a tengerszint felett. Köszönhetően központi fekvésének, igen jó megközelíthetőségének és infrastrukturális ellátottságának, Győr fontos szerepet tölt be a régió életében, mind kulturális, mind gazdasági és közigazgatási központként funkcionál. A régióban – hasonló nagyságú és jelentőségű város híján – Győr meghatározó szerepe megkérdőjelezhetetlen.

A **Győri kistérség** voltaképpen Győr Megyei Jogú Város területéből és a környező 26 településből áll. A kistérség a települések önkéntes társulása, nem számít hivatalos, közigazgatási egységnek. A kistérség jelentős része Győr agglomerációjának tekinthető, alapterülete 742,68 km², melyből Győr területe 174,74 km²-tesz ki.

Győr szerepe a kistérségben a lakosságszámot tekintve is domináns: a kistérség 174.865 fős lakosságának mintegy 73%-a győri illetőségű (128.571 fő).

Összességében a vizsgált terület komplex jellemzőkkel bír: megtalálhatóak mind a városi, mind a vidéki jellegű területek; a kistérségben egyszerre vannak jelen az ipari-, a kereskedelmi- és a lakófunkciójú területek. A központi város fejlett iparral rendelkezik, míg a környező települések inkább mezőgazdasági és lakófunkciójú területek.



1. ábra: A Győri kistérség települései

Győr, a központi város igen eltérő jellegű lakótérsegek mozaikjából áll össze, melyek jelentős része az elmúlt évtizedekben a városhoz csatolt egykori község. Ezek egy része már integrálódott a városi belterületekhez, egy részük viszont megtartotta falusias jellegét.

A város közigazgatási határán belül jellemzően megtalálhatóak:

- az intenzív urbanizációs szakasz során létrejött lakótelepek
- hagyományos városi belterület különböző típusai
- korábbi különálló települések, városhoz csatolt, azzal térben integrálódott falusias jellegű egyéb belterületek
- korábbi különálló települések, városhoz csatolt, azzal térben nem integrálódott falusias jellegű egyéb belterületek
- korábban a városhoz csatolt település, amely az utóbbi években kimondottan erős beköltözés miatt urbánus arculattal és gyorsan növekvő népsűrűséggel jellemezhető
- városi külterületek laza beépítéssel



2. ábra: Győr város városrészei

A város egyes városrészeinek alapvető jellemzőit és funkcióit tartalmazza az 1. táblázat:

Városrész	Alapvető jellemzők	Funkció
Adyváros	négy- és tízeleteres épületek, műszakilag igen elavult lakótelep	lakó
Marcalváros I.	túlnyomórészt tízeleteres épületek	lakó
Marcalváros II.	a legfiatalabb lakótelep, tízeleteres épületek	lakó
József Attila lakó- telep	négyemeletes épületek, sűrű beépítettség	lakó
Belváros	felújítások, beépítések, horizontális és vertikális bővülés	lakó irodai/üzleti
Nádorváros	központi területe hagyományos villaöv, keleti és déli részén emeletes épületekkel beépített	lakó, egészségügyi ellátás (kórház)
Újváros	főutcája egyemeletes, zárt beépítésű, hátsó területek: földszintes házak	lakó
Nyugat-Újváros	kertvárosi jelleg	lakó
Révfalú	magas státuszú városrész, déli része magas beépítettségű (egyetem), többi része családi házas beépítésű	lakó, oktatás
Sziget	három- és négyemeletes épületek, volt ipari területek	lakó
Kelet-Révfalú	új építésű családi házak és többlakásos társasházak	lakó
Kisbácsa	részben falusias, részben kertvárosias beépítettségű	lakó
Bácsa	beépítése jellemzően falusias, de északi részén jellemzőek a többlakásos társasházak is (Ergényi lakótelep)	lakó
Szabadhegy	nagy területű városrész (3,7 km ²), központi része zárt beépítésű, földszintes városrész, délen kertvárosias, sorházas beépítésű	lakó
Ménfőcsanak	nagy alapterületű (6,1 km ²), eredetileg falusias, kertvárosias negyed, új lakóterülete általában egyemeletes, többlakásos társasházakkal és sorházakkal beépített	lakó
Gyirmót	hagyományos falu, de jelentős számban épülő többlakásos társasházak	lakó
Kismegyer	tipikusan falusias jelleg, falusi családi házak	lakó
Pinnyéd	a várostól némileg elkülönült, falusias városrész	lakó
Likócs	falusias jellegű, de az újabb építésű családi házak kertvárosi jellegűt is adnak a városrésznek	lakó
Győrszentiván	falusias jelleg, jelentős része zártkertes beépítésű terület	lakó
Gyárváros IV.	sűrű beépítés	lakó
Gyárváros I.	hagyományos iparterület, néhány tömbház	ipari lakó
Gyárváros II.	csak részben lakott, inkább iparterületek	ipari, kereskedelmi
Jancsifalu	részben kertvárosias, részben középmagas tömbházas beépítés	ipari, nagykereskedelmi, lakó
Déli-Iparterület	ipari park	ipari
Külterületek	részesedésük a város népességéből az 1%-ot sem éri el (Sárás, Rabkert, Góré-dűlő, Mákos-dűlő, Kiskút)	zártkerti övezetek, lakó

1. táblázat: A város egyes városrészeinek alapvető jellemzői és funkciói

A **kistérség további 26 települését** funkciójuk alapján az alábbi négy kategóriába sorolhatjuk be:

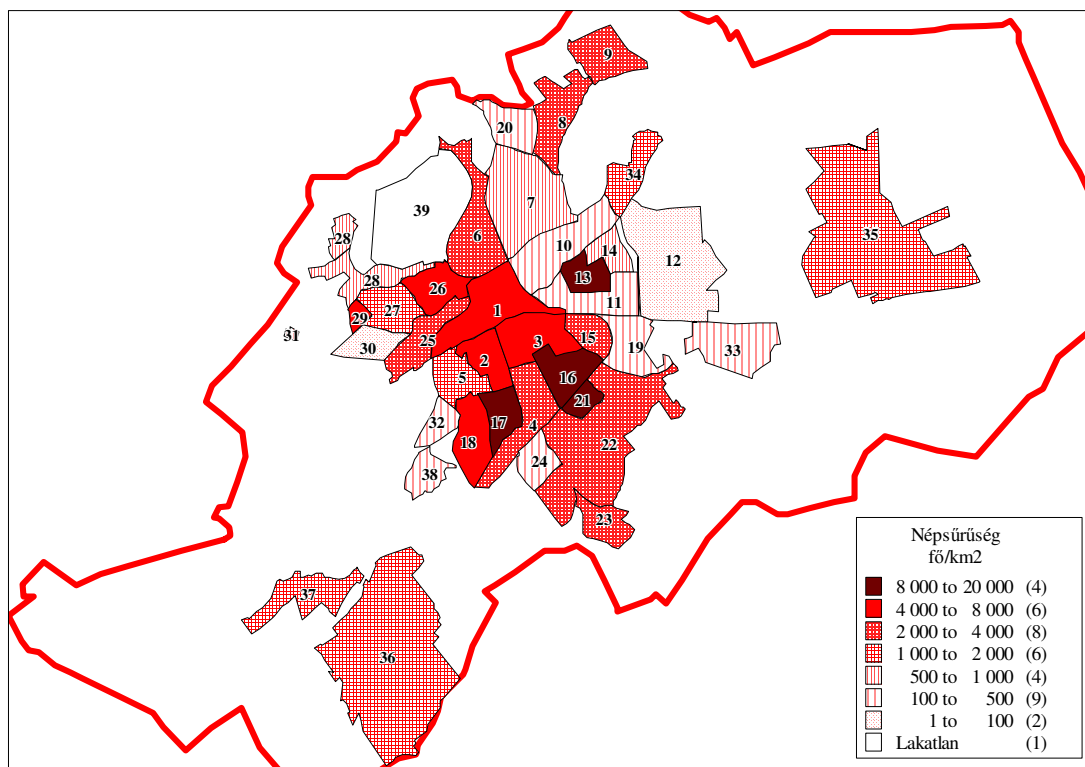
- szuburbán befogadó települések, elsősorban lakófunkcióval
Abda, Dunaszeg, Gönyű, Győrladamér, Győrújbarát, Győrújfalú, Győrzámoly, Ikrény, Nyúl, Töltéstava, Vámoszabadi
- gyenge lakossági szuburbán hatással rendelkező háttértelepülések
Börcs, Dunaszentpál, Kisbajcs, Koroncó, Öttevény
- háttértelepülések jelentős szuburbán hatás nélkül
Bőny, Mezőörs, Nagybajcs, Nagyszentjános, Rábapatonna, Rétalap, Vének
- háttértelepülések gazdasági jelentőséggel, de jelentős lakosságszám növekedés nélkül
Enese, Kunsziget, Pér

A térségben a központi funkciók legtöbbjét egyértelműen Győr látja el, így a kapcsolatok zöme győri irányultságú. A város munkahely, kereskedelem, iskoláztatás, egészségügy szempontjából dominál a térség felett, a kistérségben azonban megfigyelhető, hogy néhány községi jogállású település központi funkciókat tölt be. Kunsziget és Töltéstava jelentős foglalkoztatási szerepkörrel rendelkezik, míg pl. Bőny, Mezőörs alsófokú oktatási központok.

3.3. Népszégségi alapadatok

Győr város lakosságszáma az utóbbi időben összességében fogyott (jelenleg 128.571 fő), s vándorlási egyenlege is a szuburbanizáció következtében negatívvá vált. Mindez inkább stagnáló, mint erősen csökkenő tendenciát mutat, erős fluktuáció mellett.

A **népsűrűség** 735,8 fő/km², de megoszlása a városon belül szélsőséges értékeket mutat. Ha csak a lakófunkcióval (vagy azzal is) rendelkező övezeteket vizsgáljuk, akkor is nagy különbségekkel találkozunk. A magas, nagyvárosias (10 ezer fő/km² felett) népsűrűség mellett megtalálhatóak a falusias (1200 fő/km² alatti) területek is.



1 Belváros; 2 Nádorváros; 3 K-Nádorváros; 4 D-Nádorváros; 5 Ny-Nádorváros; 6 Révfalu; 7 K-Révfalu; 8 Kisbácsa; 9 Bácsa; 10 Gyárváros 1; 11 Gyárváros 2; 12 Gyárváros 3; 13 Gyárváros 4; 14 Kiskút; 15 Jancsifalu; 16 Adyváros; 17 Marcalváros 1; 18 Marcalváros 2; 19 D-Iparterület; 20 Sárás; 21 József A. ltp.; 22 Szabadhegy; 23 Kismegyér; 24 Raktárváros; 25 Újváros; 26 Sziget; 27 Ny-Újváros; 28 Pinnyéd; 29 Gorkijváros; 30 Mákos-dűlő; 31 Külterület; 32 Rabkert; 33 Ipari Park; 34 Likócs; 35 Gy.szentiván; 36 Ménfőcsanak; 37 Gyirmót; 38 Góré-dűlő; 39 Püspökerdő.

3. ábra: Győr város városrészeinek népsűrűsége 2001-ben

A városrészeket tipizálva hat nagy kategóriát állíthatunk fel:

Típus	Városrész	Lakosság [fő]	Népsűrűség [fő/km ²]	Trend
Lakótelepek	Adyváros	~17.000	~19.000	elvándorlás, csökkenő népsűrűség
	Marcalváros I.	11.423	17.576	csökkenő presztízs, de lényegében stagnáló népsűrűség
	Marcalváros II.	~7.000	7.179	lakosság bővülés, de stagnáló népsűrűség
	József Attila lakótelep	~4.500	~14.000	lakosság bővülés, de stagnáló népsűrűség

Hagyományos városi területek	Belváros	~10.000	6.195	növekvő népsűrűség
	Nádorváros	18.500	központi és keleti rész: ~7.400, déli rész: ~3.200	növekvő népsűrűség
	Újváros	~3.000	3.116	stagnáló népsűrűség
	Nyugat-Újváros	~1.500	1.712	stagnáló népsűrűség
	Révfalu	~5.300	3.059	növekvő népsűrűség
Csatolt negyedek	Sziget	4.500	5.732	enyhén növekvő népsűrűség
	Kelet-Révfalu	~1.300	536	növekvő népsűrűség
	Kisbácsa	~3.000	2.618	stagnáló népsűrűség
	Bácsa	~2.500	2.536	stagnáló népsűrűség
	Szabadhegy	~8.000	2.221	stagnáló népsűrűség
A várostól térben elkülönülő negyedek	Ménfőcsanak	~7.000	1.143	növekvő népsűrűség
	Gyirmót	1.273	1.362	növekvő népsűrűség
	Kismegyer	~1.300	2.067	növekvő népsűrűség
	Pinnyéd	~1.500	1.712	stagnáló népsűrűség
	Likócs	~1.400	1.661	stagnáló népsűrűség
	Győrszentiván	~8.200	1.519	stagnáló népsűrűség
Ipari övezetekhez kapcsolódó lakóterületek	Gyárváros IV.	~5.000	9.441	stagnáló népsűrűség
	Gyárváros I.	~630	405	növekvő népsűrűség
	Gyárváros II.	~530	415	stagnáló népsűrűség
	Jancsifalu	~1.700	3.095	csökkenő népsűrűség
	Nyugat- Nádorváros	~1.600	1.953	stagnáló népsűrűség
	Déli-Iparterület	304	128	stagnáló népsűrűség
Külterületek	Sárás, Rabkert, Góré-dűlő, Mákos-dűlő, Kiskút			stagnáló népsűrűség

2. táblázat: A városrészek tipizálása

A **környező települések** jellemzően 1-2 ezer fős községek, melyek nagy részében érezhető a szuburbanizáció hatása, azaz jelentős a kiköltözés a központi városból ezen kisebb településekre. A **kistérség lakosságát** a többi országrészből betelepülők nagy száma is növeli (jelenleg 46.294 fő, Győr nélkül). A pozitív irányú népmozgalmi események következtében a népesség növekedése a győri urbánus térségben évről-évre folyamatos, a jelenlegi népesség 3%-kal haladja meg az 1990. évit. Kiugróan magasak a tipikusan szuburbán települések népességnövekedési adatai: Vámosszabadi, Győrújbarát, Győrújfalú, Győrzámoly, Ikrény, Töltéstava települések 2000 óta legalább 10%-kal, de Vámosszabadi esetében például 40,4(!)%-kal növelték lakónépességüket.

Győr után a térség legnagyobb települése Győrújbarát (4613 fő), de hasonlóan nagy falvak találhatóak még a város körül máshol is: Nyúl (3824), Abda (3003), Gönyű (3028). A térségben a várostól kifelé haladva egyre csökken a települések lélekszáma. (3. táblázat)

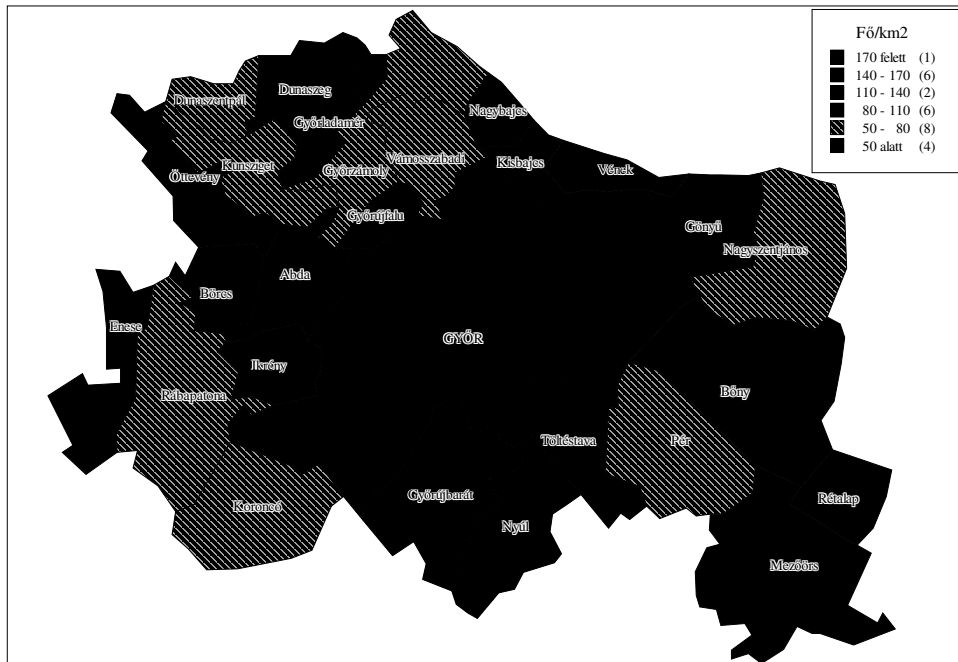
Település	Lakó- népesség	Foglalkoz- tatott	Tanuló	A Győrbe ingázó					
				Kereső	Tanuló	Összes	Ingázók aránya a lakóné- pességb- ől	Keresők aránya	Tanulók aránya
Abda	3003	1348	450	809	242	1051	35,0	60,0	53,8
Bőny	2230	893	367	439	170	609	27,3	49,2	46,3
Börcs	1035	392	155	216	79	295	28,5	55,1	51,0
Dunaszeg	1678	690	292	383	149	532	31,7	55,5	51,0
Dunaszentpál	621	249	86	148	42	190	30,6	59,4	48,8
Enese	1776	760	325	385	116	501	28,2	50,7	35,7
Gönyű	3028	1297	450	752	210	962	31,8	58,0	46,7
Győrladamér	1256	529	198	279	95	374	29,8	52,7	48,0
Győrújbarát	4613	1810	751	1165	446	1611	34,9	64,4	59,4
Győrújfalú	1098	472	196	307	151	458	41,7	65,0	77,0
Győrzámoly	1649	622	291	356	149	505	30,6	57,2	51,2
Ikrény	1579	672	299	422	170	592	37,5	62,8	56,9
Kisbajcs	764	358	175	216	90	306	40,1	60,3	51,4
Koroncó	1887	818	313	456	143	599	31,7	55,7	45,7
Kunsziget	1209	513	189	191	76	267	22,1	37,2	40,2
Mezőörs	976	397	172	170	80	250	25,6	42,8	46,5
Nagybajcs	854	360	140	203	63	266	31,1	56,4	45,0
Nagyszentjános	1882	818	323	445	135	580	30,8	54,4	41,8
Nyúl	3824	1597	580	977	301	1278	33,4	61,2	51,9
Öttevény	2731	1234	455	572	223	795	29,1	46,4	49,0
Pér	2377	1005	379	567	174	741	31,2	56,4	45,9
Rábapatona	2502	1028	367	584	138	722	28,9	56,8	37,6
Rétalap	564	198	96	89	22	111	19,7	44,9	22,9
Töltéstava	1906	670	279	361	151	512	26,9	53,9	54,1
Vámosszabadi	1083	477	189	307	119	426	39,3	64,4	63,0
Vének	169	64	27	34	16	50	29,6	53,1	59,3
Összesen	46294	19271	7544	10833	3750	14583	31,5	56,2	49,7

Forrás: KSH adatok alapján saját számítások

3. táblázat: A kistérség lakónépessége és Győrbe ingázóinak száma

A **térség népsűrűsége** 235,5 fő/km², amely lényegesen meghaladja az országos átlagot (108,7 fő/km²). Ez a viszonylag magas érték elsősorban Győrnek és a Győr környéki szuburbán térségnek köszönhető. Győr nélkül számítva a térség átlagos népsűrűsége csupán 81,5 fő/km².

A térség – a népsűrűségi adatok alapján – jól elkülöníthető egy viszonylag egybefüggő, urbánusabb jellegű térségre, és a vidékesebb peremterületekre (4. ábra). A térképen vizsgálva az adatokat, szembejövő, hogy Győr magas népsűrűségi mutatója (735,8 fő/km²) kiemelkedik a térségből. A központi város körül egy-egy sáv mentén alakult ki határozottan magas népsűrűségű övezet.



4. ábra: A kistérség népsűrűsége – közigazgatási határ szerinti területre vetítve 2003-ban

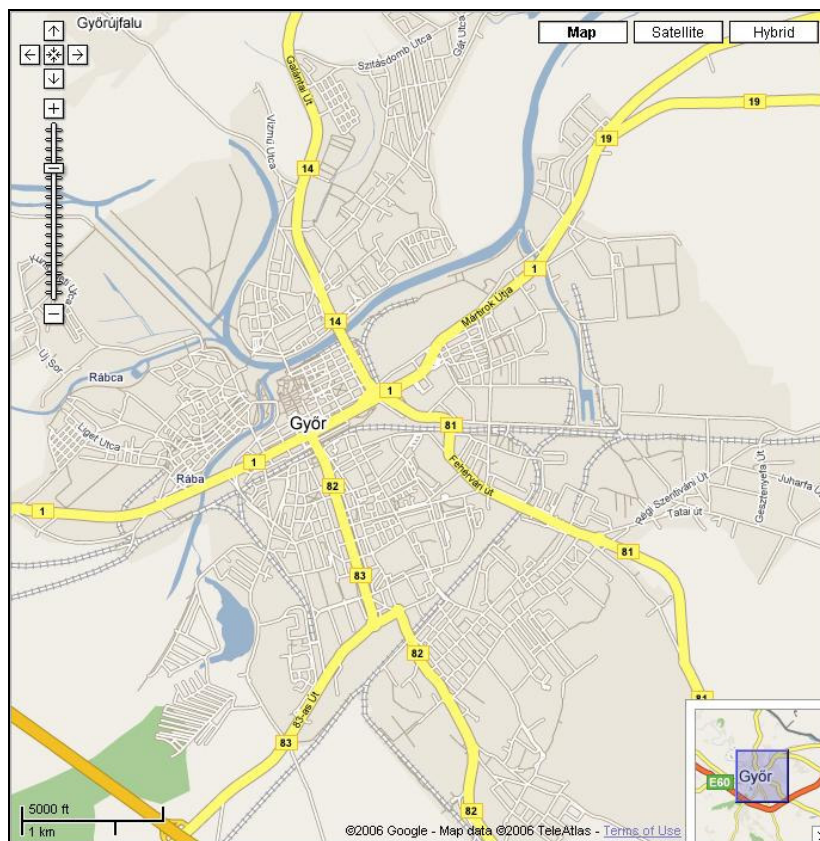
Általánosságban elmondható tehát, hogy a magas népsűrűséggel jellemezhető területek elhelyezkedése követi az agglomerációs zónákat, s ezek körül nagy karéjokban alacsonyabb népsűrűségű területek találhatók.

3.4. A tervezési terület közlekedési hálózatának alapjellemezői

Győr város területe egy hálózati szempontból egységes városmagra, és az ehhez kapcsolódó külső városrészekre tagozódik. A város közlekedési hálózatát természetes és épített környezeti tényezők korlátozzák. A várost kettészeli a Hegyeshalom-Budapest vasútvonal, és annak mellékvonalai, illetve a Mosoni-Duna és a Rába folyók.

A vasútvonalakon csak kevés helyen létesült átkelési lehetőség, ezek nagyobb része szintbeli kereszteződés. A város területén összesen 5 vasúti felüljáró, 10 vasúti átjáró ill. egy vasúti aluljáró található.

A folyókon korlátozott számban épültek hidak. A Mosoni-Dunán kettő, míg a Rábán három hídon lehet átkelni.

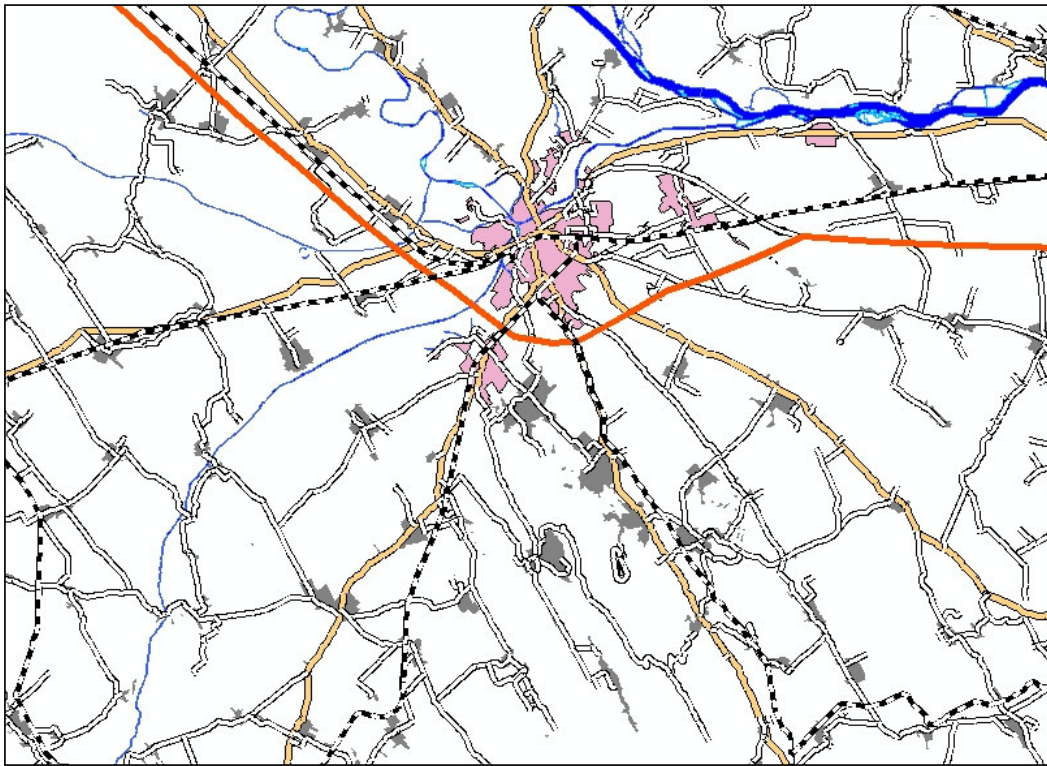


5. ábra: Győr város közlekedési hálózata

A kistérség közlekedési hálózata alapvetően sugaras szerkezetű, ennek megfelelően az agglomerációs forgalom legnagyobb része érinti Győrt. Nagyrészt hiányoznak a területről a haránt irányú összekötő utak, ennek okai elsősorban a természeti akadályokban keresendők (Mosoni-Duna, Rába, Sokorói-dombság). (6. ábra)

A térség egyik legfontosabb sajátossága és térbeli gazdasági előnye, hogy a Bécs–Budapest tengely mentén, illetve a Bécs–Pozsony–Győr háromszögben fekszik, amely az ország, sőt Közép-Európa egyik legdinamikusabb gazdasági növekedési zónája. Ez a helyzet nyilván az egész térségre kihat, de különös erővel jelentkezik a térséget átszelő nagy kelet–nyugati vasúti, közúti, energeti-

kai vezetékes és vízi korridor mentén, amely itt találkozik egy fontos észak–déli közúti tengellyel. Erre a szerencsés közlekedésföldrajzi szituációra ráerősít az épülő (de már évek óta üzemelő) gönyői kikötő, valamint a fejlődő péri repülőtér. Mindezek együtt különleges, multimodális logisztikai kínálatot biztosítanak, de helyet adnak jelentős ipari fejlesztéseknek is.



6. ábra: A kistérség közlekedési hálózata

A Duna közelsége, illetve a szállítási lehetőségek együtt generálják a térségben, elsősorban Gönyű területén az energetikai fejlesztéseket (gázalapú, illetve szélenergia alapú villamos erőművek, bioüzemanyagok előállítás). A péri repülőtér hasonlóan gazdasági növekedést vált ki.

Ezek a fejlesztések mindenképpen új munkahelyeket teremtenek, s az érintett települések lakosságának növekedéséhez is hozzájárulnak. A változások mindenképpen a közlekedési igények növekedéséhez vezetnek.

4. A TEL-BUSZ SZOLGÁLTATÁSSAL SZEMBENI VÁRHATÓ IGÉNYEK

Az új szolgáltatás tervezésének megalapozása érdekében vizsgálatokat végeztünk a várható igényekről.

Az igények feltárása két fő irányból történt:

- a tömegközlekedési ellátottság elemzésével, azon utazási igények feltárásával, amelyeket a meglévő tömegközlekedés nem, vagy nem megfelelő színvonalon szolgál ki,
- a korlátozott mobilitási képességgel rendelkezők helyzetének elemzésével, annak vizsgálatával, hogy számukra mit jelentene az új szolgáltatás.

4.1. Ellátottsági hiányok a tömegközlekedésben

4.1.1. VÁROSKÖRNYÉKI KÖZLEKEDÉS

Vasúti közlekedés

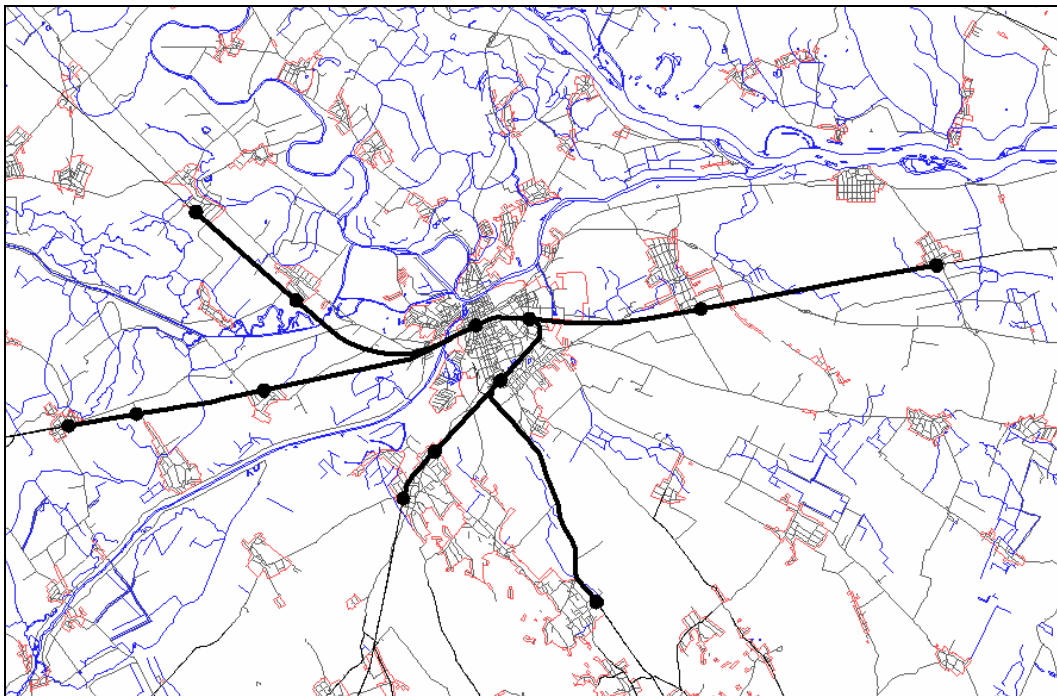
Vasúti megállóval a 26 település közül 7 rendelkezik. A vasúttal utazók aránya ezeken a településeken a lakossághoz viszonyítva 4 % alatt van, kivéve Nagyszentjánost, ahol 26 %. Egyedül Nagyszentjános tekinthető tehát olyan településnek, ahol számottevő szerepet játszik a vasúti közlekedés. (A vasúti hálózat a 7. ábrán látható. A Győr – Celldömölk vasútvonal nem érint kistérségi települést.)

A települések és a központi város (Győr) közötti utazások közlekedési eszközök szerinti megoszlása 2004 -ben végzett felmérések szerint² a következő volt:

² Győr agglomerációs közforgalmú közlekedésének tervtanulmánya, Széchenyi István Egyetem Közlekedési Tanszék, 2004.

	Menetrend-szerű busz	Vonat	Szerződéses busz	Személygépkocsi	Összesen
Beutazók az agglomerációból	19 427	1 730	712	9 961	31 830
Megoszlás %-ban	61,0	5,5	2,2	31,3	100,0

4. táblázat: A települések és a központi város (Győr) közötti utazások közlekedési eszközök szerinti megoszlása



7. ábra: A kistérség vasúti hálózata

A vasúti közlekedés alacsony részesedése a forgalomból azzal is magyarázható, hogy a vasúti megállóhelyek több esetben távol vannak a település lakott részeitől. Ezt mutatja az 5. táblázat.

Települése neve	Vasúti megállóhely távolsága a központtól [km]
Budapest-Hegyeshalom-Rajka	
Nagyszentjános	1,5
Abda	1
Győr	0
Győr-Szabadhegy	0
Győr-Ménfőcsanak felső	1,5
Győr-Ménfőcsanak	1
Öttevény	1

Települése neve	Vasúti megállóhely távolsága a központtól [km]
Győr-Sopron	
Ikrény	1
Rábapatona	3,5
Enese	0
Győr-Veszprém	
Nyúl	1

5. táblázat: A települések központjának távolsága a vasúti megállóhelyektől

A fentiek következtében a vasút csak a lakott területek kis része számára jelent utazási lehetőséget, ezt illusztrálják a 2. mellékletként szereplő ábrák.

Autóbusz közlekedés

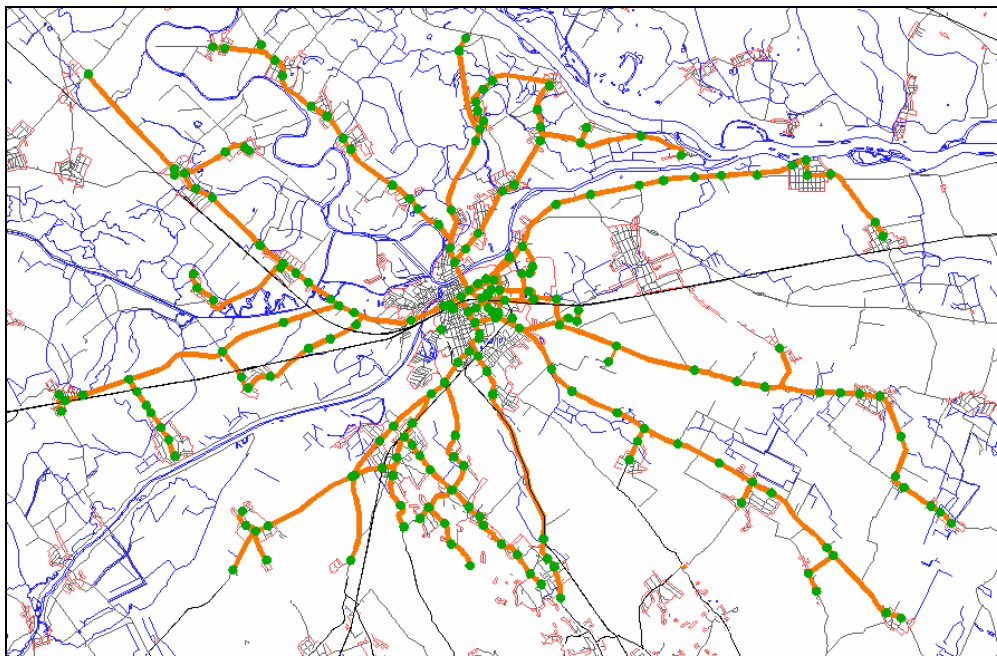
A térség tömegközlekedését döntő részben az autóbuszközlekedés jelenti.

A kistérség települései és Győr között jelentkező közúti utazási igényeket a Kisalföld Rt. autóbuszai 997 járattal, a társvállalatok járművei 63 járattal elégítik ki, vagyis a kistérségi településeken iskolai oktatási munkanapokon 1.060 járat biztosít utazási lehetőséget. Az 1.060 járat között 513 olyan járat van, melynek egyik végállomása Győrben, a másik végállomása valamelyik kistérségi településen található, tehát kizárólag a kistérséget szolgálja ki. A további 547 járat (az összes járat 51,6 %-a) átlépi a kistérség határát, ezek – a kistérségeken átmenő járatként – környéki, illetve távolsági utazási igényeket elégítenek ki. (2002-es felmérés eredményei)

A környéki helyközi közlekedés sajátossága, hogy a helyközi járműpark olyan járatokat is teljesít, amelyek az autóbuszállomás és a legnagyobb munkahelyek között szállítják a helyközi utasokat, helyközi menetjegyek ellenében. Ezeknek a járatoknak a révén az érintett utasok a helyi közlekedés igénybevétele nélkül juthatnak el a munkahelyükre.

A térségben összesen 200 külön névvel megjelölt megálló van. A két útirány következtében, valamint a forgalomtechnikai adottságok (útkereszteződéseknél a különböző irányokban eltérő megállási helyek) miatt ez 404 tényleges megállóhelyet jelent. Ezek közül 140 van Győr város területén, ezek a városnak azok a megállóhelyei, amelyeket a kistérségben közlekedő helyközi járatok is érintenek (Győr városában a helyi forgalomban 234 helyen, több, mint 400 megállóhely található).

A megállóhelyek elhelyezkedését a 8. ábra mutatja. Az autóbusz hálózat a terület összes települését érinti.

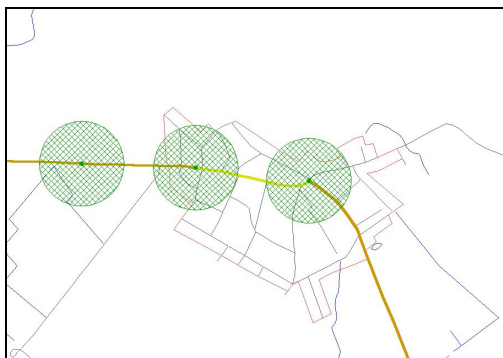


8. ábra: Menetrendszerű autóbuszvonalak és megállók

Az autóbusz megállóhelyek nagy száma sem biztosítja a lakosság teljes körének azt, hogy a megfelelőnek tekinthető 300 m-es gyaloglási távolságon belül elérje a megállót. A helyzetet a közsé-

genkénti fedettségi térképek mutatják, amelyek mind a 26 településre vonatkozóan megtalálhatók a 3/a. sz. mellékletben.

Elsősorban Bőny, Dunaszeg, Gönyű, Győrledamér, Győrzámoly és Pér településeknél (lásd 9. ábra) található számottevő olyan lakott terület, amely az elvárhatónál messzebb esik a megállótól. Ez a helyzet összefügg azzal is, hogy újabb beépítések a főúttól távolabb eső területeken történnek, ahova az autóbusz nem jut el.



Bóny



Gyórladamér



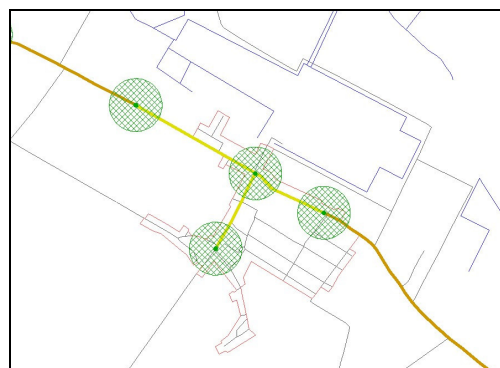
Dunaszeg



Győrzámoly



Gönyű



Pér

9. ábra: Számottevő, tömegközlekedéssel le nem fedett területekkel rendelkező települések

A lakossűrűség, illetve a beépítési viszonyok alapján településenként az autóbushálózattal le nem fedett területen lakók számára vonatkozó becslést a 6. táblázat tartalmazza. Eszerint a kistérségben összesen 19 137 fő lakos van olyan helyzetben, hogy a tömegközlekedés igénybeviteléhez szükséges megközelítési távolság miatt a TEL-BUSZ szolgáltatás potenciális igénybevevője lehet.

Település	Lakosszám	Le nem fedett területen élők száma	Le nem fedett területen élők aránya
Abda	3 003	1176	39,2%
Bóny	2 230	1475	66,1%
Börcs	1 035	152	14,7%
Dunaszeg	1 678	822	49,0%
Dunaszentpál	621	87	14,0%
Enese	1 776	287	16,2%
Gönyű	3 028	1871	61,8%
Gyórladamér	1 256	456	36,3%
Győrújbarát	4 613	2821	61,2%
Győrújfalú	1 098	504	45,9%
Győrzámoly	1 649	886	53,7%
Ikrény	1 579	484	30,7%
Kisbajcs	764	225	29,5%
Koronc	1 887	466	24,7%
Kunsziget	1 209	338	28,0%
Mezőörs	976	572	58,6%
Nagybajcs	854	369	43,2%
Nagyszentjános	1 882	665	35,3%
Nyúl	3 824	1711	44,7%
Öttevény	2 731	554	20,3%
Pér	2 377	1436	60,4%
Rábapatona	2 502	608	24,3%
Rétalap	564	8	1,4%
Töltéstava	1 906	1119	58,7%
Vámosszabadi	1 083	0	0,0%
Vének	169	45	26,6%
Összesen	46 294	19137	41,3%

6. táblázat: Az autóbushálózattal le nem fedett területen lakók száma (becslés)

A városkörnyéki autóbushálózattal le nem fedett területen lakók számára vonatkozó becslést a 6. táblázat tartalmazza. Eszerint a kistérségben összesen 19 137 fő lakos van olyan helyzetben, hogy a tömegközlekedés igénybeviteléhez szükséges megközelítési távolság miatt a TEL-BUSZ szolgáltatás potenciális igénybevevője lehet.

³ Győr agglomerációs közforgalmú közlekedésének tervtanulmánya, Széchenyi István Egyetem Közlekedési Tanszék, Részjelentés 2003.

kedő áratok 18,9 %-a. Túlsúfoltnak akkor minősíthető egy járat, ha a férőhelyeket is meghaladó utasszám is előfordult, ilyen járat 80 volt, ami az összes járat 6,5 %-a. A zsúfoltság gyakorlatilag azonos mértékben fordult elő a különböző vonalakon. A zsúfoltság által érintett utasszám 18.143 fő, ami az összes utas 46,4%-a. Másképpen fogalmazva, az utasok közel fele legalább egy megállóközön utazva érzékeli azt, hogy a járaton a zsúfoltság eléri a kellemetlen szintet. Ez a tény is az RTK-val szembeni igények meglétére utal.

A tömegközlekedési rendszer jellegénél fogva elsősorban a számottevő volument jelentő utazási igényekre koncentrálnak, a kis volumenű igények kielégítésének határt szabnak a gazdasági feltételek. A kiszolgálási szintből, az utazási lehetőségek meglétéből kiindulva térben és időben is számos szolgáltatási hiány állapítható meg. Jellemző, hogy a kisebb településekre a forgalmi árnyékidőszakokban (esti órák, hétvége) hosszabb időszakokban nincs utazási lehetőség. További felmerülő hiányosság, hogy a hálózat sugaras jellege miatt települések közötti utazásra csak Győrben történő átszállással van lehetőség. Az ilyen jellegű kiszolgálási hiányok részletesebb leírása megtalálható a 4. sz. mellékletben.

4.1.2. GYŐRI HELYI KÖZLEKEDÉS

A helyi tömegközlekedésről számos felmérés, tanulmány készült,⁴ amelyek alapján a tömegközlekedési ellátottságot kifejezetten jónak lehet minősíteni.

Az alapvetően pozitív kép mellett is megvannak azonban azok az ellátottsági hiányok, amelyek egy újfajta szolgáltatással lehetséges működési területét is jelenthetik.

Ezek egyike a területi fedettség terén jelentkezik. A 10. sz. ábrán megjelöltük azokat a területeket, amelyekről az elfogadhatónak tekintett 300 méternél többet kell gyalogolni a megállók eléréséhez.

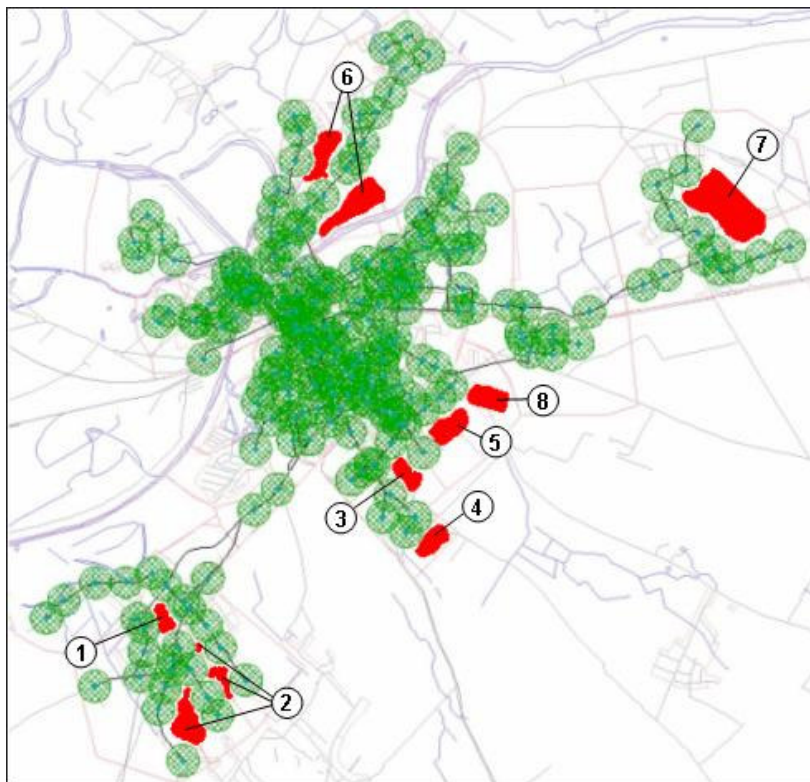
Ezek a következők:

1. Győr-Ménfőcsanak új beépítésű részei (Mediterrán lakópark és környéke)
2. Győr-Ménfőcsanak hegyi területei (Csanakhegyi út, Tenkes u., Öreg u.)

⁴ Győr Megyei Jogú Város közforgalmú helyi közlekedésének vizsgálata, Széchenyi István Egyetem Közlekedési Tanszék, 2004.

Győr Megyei Jogú Város közforgalmú helyi közlekedésének forgalomfelvétele, a forgalomfelvétel adatainak feldolgozása és kiértékelése, Széchenyi István Egyetem Közlekedési Tanszék, 2002.

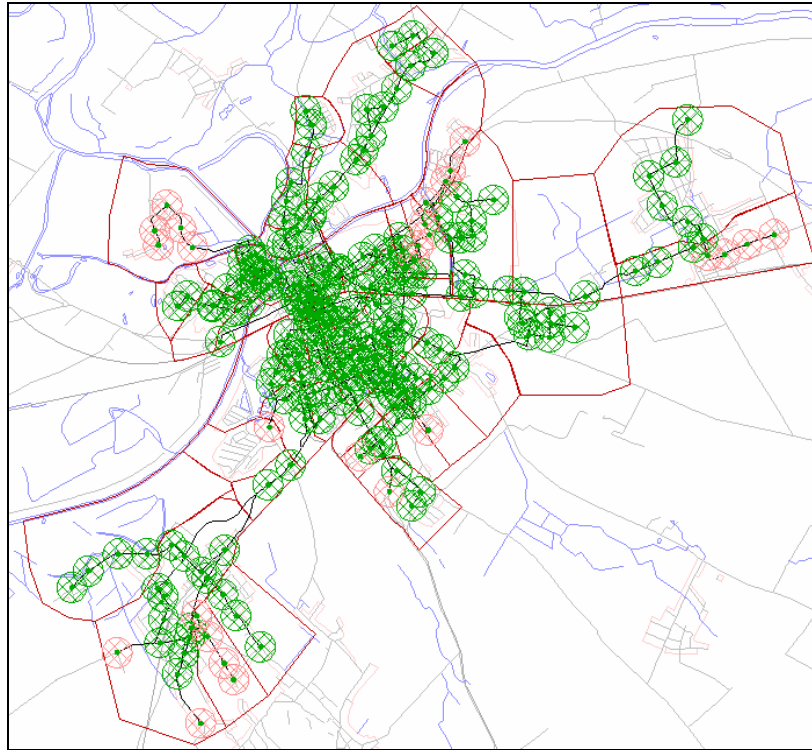
3. Kismegyer és Szabadhegy közötti új beépítésű területek (Ötház u.)
4. Kismegyer külső, új beépítésű területe
5. Szabadhegy külső területei
6. Bácsa, Sárás új beépítésű területei (Votinszky u., Viziváros)
7. Gyórszentiván új beépítésű területei
8. Fehérvári út külső szakasza



10. ábra: Győr tömegközlekedéssel le nem fedett területei

Mindezekon túl vannak olyan megállóhelyek, amelyek csak időszakosan kerülnek kiszolgálásra 11. ábra), ezeket is figyelembe véve a város további területei tekinthetők gyengén ellátottnak.

A gyengén ellátott területek lakosságára a beépítési viszonyokból kiindulva végeztünk becslést, amelynek eredménye a 7. táblázatban szerepel. A táblázat szerint 11 000 lakos tekinthető Győrben tömegközlekedéssel nem megfelelően kiszolgáltnak.



11. ábra: Győr város fedettségi ábrája (piros színel az időszakosan kiszolgált megállóhelyek)

Városrész	Lakosszám	Le nem fedett területen élők száma	Le nem fedett területen élők aránya
Adyváros	17072	nem számottevő	-
Bácsa	2 336	nem számottevő	-
Belváros	10 316	nem számottevő	-
Gyárváros	6 443	nem számottevő	-
Gyirmót	1 231	nem számottevő	-
Győr-Ménfőcsanak	6 922	3520	50,9%
Győrszentiván	8 130	3090	38,0%
Kisbácsa	3 192	1030	32,3%
Kismegyer	1 302	490	37,6%
Likócs	1 323	nem számottevő	-
Marcalváros	18 180	nem számottevő	-
Nádorváros	22 099	nem számottevő	-
Pinnyéd	604	nem számottevő	-
Révfa	6 598	1390	21,1%
Szabadhegy	13 042	1480	11,3%
Sziget	4 514	nem számottevő	-
Újváros	5 267	nem számottevő	-
Összesen	128 571	11000	8,6%

7. táblázat: A gyengén ellátott területek lakosszáma (becslés)

A térbeni ellátottsági hiányok mellett időbeli kiszolgálási hiányok is fellelhetők a városkörnyéki forgalomhoz hasonlóan, de annál jóval kisebb mértékben. Ezek az esti órákban és hétvégén fordulnak elő. Leírásuk az 5. sz. mellékletben található.

4.1.3. LAKOSSÁGI VÉLEMÉNYEK A TÖMEGKÖZLEKEDÉSRŐL

A lakosság tömegközlekedésről alkotott véleményének feltárására három különböző módszerrel történt felmérés.

Sor került két fókuszcsoportos megbeszélésre, egy 250 főre kiterjedő személyes interjúra, valamint 100 fő mozgásában korlátozott személyre kiterjedő kikérdezéses felvételre. A jellemző vélemények a következőkben foglalhatók össze:

a. A fókuszcsoportok eredménye

Az egyik fókuszcsoport közigazgatási szakemberekből, a másik lakosságból kiválasztott személyekből állt. A két csoport véleménye között nem volt érezhető különbség, a véleményüket ezért együttesen foglaljuk össze.

A résztvevők teljes köre úgy látta, hogy a közlekedésben gondok vannak. A közúti forgalmi torlódások és a buszközlekedés hiányosságai állnak ennek a középpontjában.

A győri buszközlekedést illetően pozitív értékelés is előfordult. A résztvevők általában tisztában voltak azzal, hogy a növekvő személygépkocsi állomány és a nagyobb közúti forgalom a bajok fő oka, és egyetértének a tömegközlekedési feltételek javításával.

A tömegközlekedés hiányosságaként említették:

- a kistérség települései között csak Győrön keresztüli átszállással lehet utazni,
- gyakran zsúfoltak a járatok,
- a szerződéses járatok jobb utazási feltételeiben nem mindenki részesülhet,
- délelőttönként kevés járat közlekedik,
- éjszakai közlekedés nem megoldott,
- a mozgáskorlátozottak nem tudják igénybe venni a buszjáratokat,
- hosszú a menetidő a bejárók számára, a járatok közlekedési sebessége alacsony,
- a vasútállomások távol vannak a lakott területtől, és ritkán jár a vonat,

- sok diákot kocsival hordanak be a győri iskolákba a szülők, mert nem tartják megfelelőnek a buszközlekedést, külön diákjáratokat tartanának szükségesnek.

b. A reprezentatív kikérdezés eredményei

A megkérdezettek a térség tömegközlekedését összesenben 1-től 5-ig terjedő skálán mérve 3,36-ra értékelték. (Érdekes eredmény, hogy a személygépkocsival történő utazás feltételeit ennél rosszabbra 2,9-re minősítették!)

A válaszok eloszlása a 8. táblázatban látható:

Minősítse Győr térségének közlekedési helyzetét	Közlekedési eszköz		
	Autó (%)	Tömegköz. (%)	Összesen (%)
Nagyon rossz	7,14	3,03	4,92
2	25,00	12,88	18,44
3	41,96	35,61	38,52
4	22,32	41,67	32,79
Nagyon jó	3,57	6,82	5,33
Összesen	100,00	100,00	100,00

8. táblázat: A közlekedési helyzet megítélése közlekedési eszköz szerint

A fontosabb megállapítások a következők:

- Az autósok szerint rosszabb a helyzet, mint a tömegközlekedést használók véleménye szerint, az autóval való közlekedést a drága üzemanyag, a rossz utak és a parkolás nehezíti, a tömegközlekedésben pedig a drágaság mellett az a tény játszik szerepet, hogy a kistérségen belüli utazáshoz át kell szállni Győrött.
- Ezen kívül a járatok zsúfoltsága okoz gondot a tömegközlekedésben, az alacsonyabb végzettségűek kevésbé tartják jellemzőnek az adott problémákat a győri viszonyokra, mint a magasabb végzettségűek.
- A térség közlekedési lefedettségével nincs problémájuk a kistérségben élőknek, alig néhány olyan konkrét célállomást említettek, ahova nehezen lehet csak eljutni.

- A nehéz megközelítés okaiként a válaszadók leggyakrabban a buszjárat hiányát és a sok átszállást, illetve nagy kerülőt említették.
- A kistérségi (de nem győri) megkérdezettek szerint a legnagyobb arányban a buszjárat hiánya a nehéz megközelítés oka, míg a győriek úgy vélik, hogy a probléma forrása az, hogy sokszor kellene átszállni, vagy csak kerülővel lehet eljutni a célállomásra.
- Az általános úti célok elérhetőségét a megkérdezettek egyhangúan közepes és a jó közé teszik, és bár kis különbséggel, de közülük az adminisztratív/egészségügyi és az oktatási célok elérhetőségével van a legkevesebb probléma.

c. A mozgásukban korlátozottak véleménye

Ez a csoport egyértelműen és magas arányban jelezte, hogy a tömegközlekedés használatával kapcsolatban nehézségeik vannak. A megkérdezett 100 főből 42 veszi igénybe a tömegközlekedést, akik a következő problémákat említették.

- 4 fő számára már a megállóig eljutás is akadályozott,
- 7 főnek az átszállás jelent gondot,
- 27 fő esetében jelentkeznek fel- és leszállási problémák (lépcső),
- 19 fő nem jutott ülőhelyhez,
- 9 fő számára jelent problémát a kapaszkodó használata,
- 5 fő esetben jelentett problémát a babakocsi elhelyezése,
- 4 főnek nem volt problémája.

Az elvégzett felmérések egyértelműen azt igazolják, hogy **a tömegközlekedési kiszolgálás nem képvisel olyan színvonalat, hogy egy másfajta szolgáltatás eleve feleslegesnek lenne tekinthető.** Szakmai megfontolás alapján ez a helyzet természetesnek tekinthető, mivel a menetrendi tömegközlekedésnek nem feladata minden utazási igény kielégítése, erre nem is alkalmas. A felmérések azt igazolják, hogy az RTK felé megnyilvánuló igényekre nagy valószínűséggel lehet számítani.

4.2. A mozgásukban korlátozottak közlekedési helyzete

4.2.1. ÁLTALÁNOS JELLEMZŐK

A fogyatékos személyek jogáról és esélyegyenlőségük biztosításáról szóló 1998. évi XXVI. törvény (esélyegyenlőségi törvény) mozgásukban korlátozottakra is vonatkozik.

A törvény szerint fogyatékos az a személy aki érzékszervi – így különösen – látás-, hallásszervi, mozgásszervi, értelmi képességeit jelentős mértékben vagy egyáltalán nem birtokolja, illetőleg a kommunikációjában számottevően korlátozott, és ez számára tartós hátrányt jelent a társadalmi életben való aktív részvétel során;

A mozgáskorlátozottság egy lehetséges definíciója a következő: mozgáskorlátozott az a személy, aki valamely mozgásfunkciójában gátolva van a tényleges testi fogyatékosága miatt, vagy gátolt-nak érzi magát saját mozgásfunkció-teljesítőképeségének ténylegesen elégtelen volta miatt.

A mozgáskorlátozottság elsősorban a hely- és helyzetváltoztatásra és a manipulációs képességekre vonatkozik. Tágabb értelemben a mozgáskorlátozottakhoz sorolhatók az idősek, a gyermekek, a külső okok (karon ülő gyerek, poggyász stb.) miatt mozgásukban ideiglenesen korlátozott személyek.

A baleseti sérültek egy része (végtagtörés, zúzódás stb.) is tartozhat ebbe a csoportba átmenetileg. A mozgáskorlátozottság származhat az egyén testi sérüléséből is, mely fogyatékoságot kísérhetik érzékszervi, illetve beszédnehézségek és az agyi működés zavarai.

A mozgásfunkciók károsodásának, illetve korlátozottságának ellensúlyozására, a teljesítőképeség növelésére általában valamilyen segédeszköz (a fogyatékos személy fizikai vagy érzékszervi képessége részleges vagy teljes hiányának részleges vagy teljes pótlását szolgáló eszköz – az 1998. évi XXVI. törvény) használata alkalmas, mint pl. a művégtag, a járógép, a hónalj- vagy könyökmankó, a bot, a járókeret, a gördülő járókeret, a rollátor vagy a kerekesszék és az elektromos kerekesszék. Ezen eszközök használatához szükséges helyet biztosítani az épületekben, járműveken, parkolóhelyeken stb., illetve az épített környezet kialakításánál.

A MOZGÁSKORLÁTOZOTTSÁG CSOPORTJAI

A környezet kialakítása, valamint a közlekedés lehetősége a gátoltság súlyossága alapján különböző, ezért a mozgásképeség csökkenésének, illetve a mozgáskorlátozottság alapvető csoportjai a következők:

- kis mértékben mozgáskorlátozottak,
- fogyatékosak, de járóképesek,
- kerekesszékhez kötöttek,
- kar- és kézsérültek.

Ezen csoportok főbb ismérvei a következők:

Kismértékben mozgáskorlátozottak

A mozgáskorlátozottak legnépesebb csoportja. Ha nehezen is, de járni képes személyekből áll. Többnyire egyensúlyi problémák, illetve csökkent mozgástartomány és erőnlét miatt korlátozottak. Mozgásuk általában lassú, bizonytalan, nem folyamatos, testtámasztékot – botot, mankót – használhatnak. Mozgási sebességük körülbelül fele az átlag gyalogosénak. Egyensúlyproblémák miatt fokozottan igénylik a kapaszkodókat, korlátokat, fix megkapaszkodási lehetőségeket.

Fogyatékosak, de járóképesek

Ebbe a csoportba a hiányos, vagy beteg mozgásszervű, testi fogyatékos személyek tartoznak. Egy vagy két bot, mankó, kerek járókeret segítségével tudnak járni. Mozgási térigényük jelentősen megnő. Mozgási sebességük az átlag gyalogosénak kb. harmada, negyede. Lépcsőt általában külső segítséggel tudnak csak használni. Hosszabb távra gyakran kerekesszék, elektromos robogót (scootert) részesítenek előnyben.

Kerekesszék használók

Súlyos mozgásfogyatékosok, akik járás illetve mozgáskéességüket oly mértékben elvesztették, hogy csak kerekesszékkel tudnak közlekedni. Mozgásuk igen erősen korlátozott. Mozgási térigényüket az általuk használt kerekesszék mozgásához szükséges területigény határozza meg. Mozgási sebességük az átlag gyalogosénak kb. harmada, negyede. Tájékozódó képességük ülő helyzetük miatt jelentősen csökken, az általuk belátható tér korlátozott. Ez a csoport még tovább-bontható a következőképpen:

- aktív kerekesszékesekről, akik önellátóak,
- kerekesszékhez kötött egyénekről, akik egy fokig önellátóak,
- súlyosan mozgáskorlátozottak, illetve halmozottan sérültek, akik önálló helyváltoztatásra nem képesek.

Kar- és kézsérültek

A karok és kezek korlátozott mozgásúak. Mobilitási problémáik nincsenek. A járási nehézségekkel bírók az esetleges segédeszköz használata miatt is korlátozottak lehetnek a karok és kezek teljes használatában.

A MOZGÁSSÉRÜLTEK SÚLYOSSÁGI CSOPORTJAI A KÖZLEKEDÉSÜK SZEMPONTJÁBÓL

A mozgássérültek főbb sérüléssúlyossági csoportjai a közlekedéskéességük szempontjából a következők:

- végtaghiányos, végtagbénult vagy amputált, de segédeszközzel (művégtag, kerekesszék, elektromos kerekesszék) közlekedésképes,
- gerincsérült vagy féloldali bénult, de segédeszközzel (kerekesszék, elektromos kerekesszék) közlekedésképes,
- egyéb belszervi betegség (érszűkület, gerincsérv, csípőízületi elváltozás, gyermekparalízis) következtében járásnehezítettség (nem terhelhető), de segédeszközzel járóképes
- járógéppel,
- hónalj- vagy könyökmanóval (járógép nélkül),
- egyéb mozgásszervi károsodás (lábfejlődési rendellenesség, csípőficam) következtében járásnehezítettség (nem terhelhető),
- időskori betegség vagy izomsorvadás, vérkeringési zavarok következtében járásnehezítettség (nem terhelhető), de segédeszközzel (járókeret, gördülő járókeret, rollátor, hónalj- vagy könyökmanó) közlekedésképes.

AZ ESÉLYEGYENLŐSÉGI TÖRVÉNY

Az esélyegyenlőségi törvény a közlekedéssel kapcsolatban a következőket tartalmazza:

- Az államnak, a társadalom szervezeteinek és tagjainak oly módon kell tevékenységüket végezni, hogy az ne okozzon olyan károsodást, amely fogyatékoság kialakulásához vezet, illetve olyan körülményeket kell létrehozni, amelyben a fogyatékos emberek képesek lesznek teljesebb életre és a fogyatékoságukból fakadó terheik csökkenthetőek.

- A fogyatékos személyekkel kapcsolatos magatartás, tevékenység során úgy kell eljárni, hogy az a fogyatékos állapot rosszabbodását megelőzze, illetőleg annak következményeit enyhítse.
- A tervezési, döntési folyamatok során kiemelten kell kezelni a fogyatékos személyek sajátos szükségleteit és figyelemmel kell lenni arra, hogy a fogyatékos személyek a bárki által igénybe vehető lehetőségekkel csak különböző megoldások alkalmazása esetén élhetnek.
- A fogyatékos személyeket érintő döntések során tekintettel kell lenni arra, hogy a fogyatékos személyek a társadalom és a helyi közösség egyenrangú tagjai, ezért meg kell teremteni azokat a feltételeket, amelyek lehetővé teszik számukra a társadalmi életben való részvételt.
- Az állam köteles gondoskodni a fogyatékos személyeket megillető jogok érvényesítéséről, a fogyatékos személyek hátrányait kompenzáló intézményrendszer működtetéséről a nemzetgazdaság mindenkori lehetőségeivel összhangban.
- A közlekedési rendszereknek, továbbá a tömegközlekedési eszközöknek, utasforgalmi létesítményeknek – beleértve a jelző és tájékoztató berendezéseket is – alkalmasnak kell lenniük a fogyatékos személy általi biztonságos igénybevételre.
- A közlekedésben jelentősen akadályozott fogyatékos személy közlekedését – az indulási helytől a célállomásig történő – szállítást végző hálózat működtetésével is lehet biztosítani.
- A kihirdetéskor már működő közlekedési rendszereknek, tömegközlekedési rendszereknek, tömegközlekedési eszközöknek, utasforgalmi létesítményeknek – beleértve a jelző- és tájékoztató berendezéseket – fokozatosan de legkésőbb 2010. január 1.-ig kell a 8. §-ban foglalt feltételeknek megfelelniük

4.2.2. A MOZGÁSUKBAN KORLÁTOZOTTAK LÉTSZÁMA ÉS TERÜLETI ELHELYEZKÉSE A TERVEZÉSI TÉRSÉGBEN

A győri kistérségben lakók közül 2312 fő a Mozgássérültek Győr-Moson-Sopron Megyei Egyesületének. Szakértők szerint a jelentős mozgáskorlátozottsággal rendelkezőknek mintegy fele tagja az egyesületnek, így 4000 fő körülire tehető azok száma, akikre az RTK szempontjából potenciális utasként szóba jöhetnek. Ehhez a létszámhoz adódnak még azok, akik nem mozgáskorlátozottak, de egészségi állapotuk, életkoruk vagy más ok miatt nem (vagy csak nehezen) tudják igénybe venni a tömegközlekedést.

Az egyesületi tagok lakhely szerinti eloszlása a 9. táblázatból látható.

Település	Lakos- szám (2004)	MEOSZ- tag (2005)	Tag / 1000 lakos
Bőny	2230	29	13
Enese	1776	20	11
Kisbajcs	764	7	9
Vének	169	5	30
Vámosszabadi	1083	15	14
Győrújbarát	4613	46	10
Rétalap	564	10	18
Koroncó	1887	27	14
Börcs	1035	15	15
Dunaszentpál	621	5	8
Dunaszeg	1678	28	17
Győrzámoly	1649	16	10
Győrújfalú	1098	11	10
Győrladamér	1256	17	14

Település	Lakos- szám (2004)	MEOSZ- tag (2005)	Tag / 1000 lakos
Abda	3003	29	10
Mezőörs	976	11	11
Kunsziget	1209	98	81
Ikrény	1579	17	11
Nyúl	3824	47	12
Nagybajcs	854	24	28
Rábapatona	2502	17	7
Öttevény	2731	46	17
Pér	2377	13	6
Töltéstava	1906	29	15
Gönyű	3028	25	8
Nagyszentjános	1882	12	6
Összesen	4 294	619	13
Győr	12 8571	1693	13
Mindösszesen	17 4865	2312	13

9. táblázat: MEOSZ-tagok száma a lakosság számához viszonyítva

4.2.3. A TÖMEGKÖZLEKEDÉS MEGFELELŐSÉGE A MOZGÁSUKBAN KORLÁTOZOTTAK SZÁMÁRA

A tömegközlekedés akadálymentesítése alatt általában azt értik, hogy a jármű legyen alkalmas kerekesszékekben ülő utas felvételére. Győr helyi közlekedésében két olyan autóbusz közlekedik, amelyik fel van szerelve felhajtó rámpával. Kiindulva abból, hogy a forgalmat több mint 100 autóbusz bonyolítja le, megállapítható, hogy a tömegközlekedési lehetőségek mintegy 2 %-a hozzáférhető a kerekesszéket használók számára.

A fentiek értelmében egyértelműen megállapíthatjuk, hogy a tömegközlekedés igénybevételi lehetősége a mozgáskorlátozottak számára nem biztosított.

Ezt a megállapítást még fokozottabban igaznak tarthatjuk, ha meggondoljuk, hogy a tömegközlekedés igénybevétele nemcsak a járműre való feljutást, hanem a megállóhelyre való eljutást is jelenti. Azok számára, akiknek ez is nehézséget jelent, csak egy háztól-házig történő szállítást biztosító rendszer lehet megfelelő.

4.2.4. A SZÁLLÍTÓSZOLGÁLTATOK SZEREPE

A Mozgáskorlátozottak Egyesületének Országos Szövetségének (MEOSZ) egyik célja fogyatékos-sággal élő emberek számára életvitelt segítő, támogató szolgáltatások szervezése és biztosítása, amelyek között kiemelkedően fontos helyet foglal el a szállító szolgálat.

A MEOSZ és tagegyesületei az ország néhány városában működtetnek szállító szolgálatot, a győri kistérség edzek között nem szerepel.

Ebben a térségben működő szolgálatok a következők:

- Győrött a Máltai Szeretetszolgálat Nyugat-Dunántúli Regionális Központja végez személyi és szállító szolgálatot (9021 Győr, Amadé László u.1.). Két, emelővel, illetve rámpával ellátott mikrobuszt üzemeltet (hétfőtől péntekig 7,00 – 17,00-ig) a napközi otthon (9024 Győr, Kálvária u. 2.) lakói számára, illetve ezen túlmenően a súlyos mozgáskorlátozottak szállításában is nyújtanak segítséget a hozzájuk fordulóknak. A szolgáltatás díjmentes, (információink szerint előbb-utóbb be kell vezetniük a díjazást, mert az utóbbi években csökkentették a támogatásokat).
- A Pannonhalmi Karitasz Alapítványa (9090 Pannonhalma, Vár 1.) költségtérítéssel vállalja a szállító jellegű szolgáltatást mikrobuszsal a mozgáskorlátozottak és egyéb fogyatékos-sággal élő emberek számára.

A legutóbbi idők fejleménye, hogy a MOVE BÉTA KHT. kiterjesztette működési körét Győr vonatkozásában is. A szolgáltatást egy járművel 2006 júliusában kezdték meg

Ezen kívül a szállítószolgálat körébe tartozik a MEDISZIKRA Kft., amely 2004. január 1-től az uraemiás betegek szállítását végzi a Győri Dialízis Központba, és a Misszió Bt, amely 2005. április 7-től az onkológiai betegek szállítását végzi.

A Győr–Moson–Sopron Megyei Egyesület sajnos még nem rendelkezik segítő, szállító szolgálattal, pedig nagy szükség volna rá. Ezért a rugalmas közlekedési rendszer bevezetése sürgető lenne.

4.2.5. AZ ORSZÁGOS MENTŐSZOLGÁLAT SZEREPE

Az Országos Mentőszolgálat Győr–Moson–Sopron Megyei Mentőszervezete (továbbiakban: mentőszervezet) a mozgáskorlátozottak, illetve mozgássérültek szállítását gyógyászati alapellátásként végzi az illetékes háziorvos utalása alapján. Ebben az esetben az esedékes költségeket az adott személynek nem kell kifizetnie, hanem azt a mentőszervezet részére az Országos Egészségügyi Pénztár téríti meg az arra vonatkozó szabályozás szerint. Ezenkívül ún. szociális szállításokat is végezhet a mentőszervezet idős „mozgás- és közlekedéskorlátozott” személyek megrendelésére. Ebben az esetben a szállítás térítésköteles, a megfelelő díjat a megrendelőnek kiszámlázzák. Ilyen jellegű szállítások gyakorlatilag nem fordulnak elő, mivel az adott idős korúak általában már több „betegséggel” is rendelkeznek, így háziorvosi beutalót (betegszállítási utalványt) kapnak, és ekkor a szállítás már alapellátásnak minősül.

A mozgáskorlátozottak közlekedési–szállítási körülményeinek tekintetében – a mentőszervezetet illetően – a következő két felmérési módszertant alkalmaztuk:

- a mentőszervezet szokásos statisztikájából a vonatkozó adatok kinyerése,
- operatív megfigyelés a napi szállítások vonatkozásában.

A győri mentőállomás havonta 2900-3100 betegszállítási feladatot teljesít. A szállítási célok szerinti megoszlást a 10. táblázat tükrözi.

Szállítási célok	2005. 11.	2006. 02.	2006. 03.
gyógyintézetbe	855	807	948
rendelőintézetbe	676	709	786
lakásra gyógyintézetből	100	104	107
lakásra rendelőintézetből	659	664	651
gyógyintézetbe gyógyintézetből	279	205	267
egyéb helyre	60	63	91

10. táblázat: A mentőfeladatok célok szerinti megoszlása a vizsgált hónapokban

A mentőfeladatok térítésének elszámolása központilag történik a hasznos km függvényében, szorzószámok (egyedi vagy kapcsolt szállítás stb.) figyelembevételével. A mentőszervezetek tekintetében országosan a Fővárosi Mentőszolgálatnak van szerződése a Fővárosi Egészségügyi Pénztárral az egész országra kiterjedően. Az aktuális díjak az OEP honlapján (www.oep.hu) megtalálhatók havi bontásban (11. táblázat). A díjazás teljesítményarányos (a 43/99. sz. Kormányrendelet kasszánkénti előirányzata szerint), ugyanis a betegszállító szervezetek, illetve szolgálatok – így a győri mentőszervezet is – havonta jelentik a teljesítményadataikat, és ennek alapján kerül sor – két hónap csúszással – a betegszállítási hasznoskm-díjak meghirdetésére.

Időszak	Ft/km	Hasznos km
2006 Január	89,84	3 950 700
Február	97,19	3 711 042
Március	88,56	3 910 732
Április	94,32	3 705 768
Május	82,21	4 145 859
Június	95,44	3 672 761
Július	80,26	4 219 021
Augusztus	89,89	3 854 690

11. táblázat: A betegszállító szolgálatok által elszámolható hasznoskm-díjak

A mentőszolgálat által végzett szállításoknak az RTK megvalósítása tekintetében két fő jellemzője van:

- a szállítás időpontja a szabad kapacitás függvénye, ezért az időpont bizonytalan és hosszú várakozási idők is jellemzőek,
- az OEP által nyújtott költségtérülés alacsony, vagyis a szállítás önköltsége alacsony. A hasznos km-enkénti 100 Ft alatti térítési díj semmilyen más formában végzett szolgáltatás költségének fedezésére sem látszik elegendőnek.

5. AZ ÚJ SZOLGÁLTATÁS VÁRHATÓ FOGADTATÁSA ÉS IGÉNYBEVÉTELE

A TEL-BUSZ szolgáltatás várható fogadtatásának, illetve a szolgáltatással szembeni elvárások felmérése céljából tartottunk két fókuszcsoportos beszélgetést, és személyes interjút folytattunk 250 reprezentatív módon kiválasztott térségi lakossal, valamint 100 mozgásában korlátozott személlyel.

a. A fókuszcsoportok tapasztalatai

- A résztvevők jelentős többsége úgy látja, hogy a térségnek szüksége volna egy ilyen rendszerre,
- ráhordásos rendszerben kellene működtetni a községekben,
- a tömegközlekedést időben kellene kiegészíteni,
- megfelelő propaganda és színvonalas buszvezetők mellett sikeres lehetne,
- minden társadalmi csoportból lenne rá igény, kivéve a magas jövedelműeket,
- legfontosabb tényező a viteldíj és a személyre szabottság mértéke lesz,
- a visszafelé utat is biztosítani kell,
- a szolgáltatás elfogadható árát a buszjegy 1,5-2,5-szerese között látják elfogadhatónak.

b. A lakásinterjúkból levonható következtetések

- A meginterjúvott lakosok 8 %-a nyilatkozott úgy, hogy biztosan, 16 %-a úgy, hogy talán igénybe venné a szolgáltatást.
- Ezek az adatok arra utalnak, hogy a lakosság mintegy 10 %-a gondolja előzetesen, hogy a rendszer használója lesz. A rendszert valószínűleg igénybevevők között több a nő, mint a férfi (60-40 %), és több a fiatal, mint az idősebb.
- A minta szerint a kor növekedésével csökken a hajlandóság a rendszer igénybevételére, ami részben a fiatalabb korosztályok nagyobb nyitottságával, másrészt azzal magyarázható, hogy az idősebbek ingyenesen utaznak, ezért nem váltanának át a rugalmas rendszerre, aminek a használatáért nekik is fizetniük kellene.

- A jelenleg tömegközlekedést használók nagyobb része (27,27 %) hajlik az igénybevételre, mint az autót használók (20,35 %). Hasonlóképpen nagyobb arányban használnak a kistérségben utazók (33,3 %), mint a Győrben utazók (23,6 %).
- Azok a válaszolók, akik szerint van olyan úti cél, amely nem, vagy csak nehezen közelíthető meg a hagyományos közlekedési rendszerrel igen nagy arányban (46,15 %) nyilatkoztak a rendszer használata mellett.

c. A mozgáskorlátozottak részéről megnyilvánuló igény

A mozgáskorlátozottak kiemelkedő arányban nyilatkoztak az RTK mellett, megkérdezettek 82 %-a jelezte, hogy igénybe venné ezt a szolgáltatást.

Az utazási viszonylatokkal és rendszerességgel kapcsolatos preferenciákat a 12. táblázat tartalmazza, az utazási célokra és egyéb jellemzőkre vonatkozó válaszok eloszlása pedig a 13. táblázatban szerepel.

honnan	hová	naponta	2-3 naponta	hetente	havonta	alkalmanként
lakhely	Győr	2	3	4	18	32
lakhely	kórház		1		2	9
lakhely	fürdő			2		
lakhely	orvos					2
lakhely	belváros			1	3	1
lakhely	színház				1	
lakhely	Tesco stb.				4	2
lakhely	telep. belül	1	2	1		4
lakhely	telep. kívül			1	1	6

12. táblázat: Az interjú adó mozgáskorlátozottak utazási viszonylatokkal és rendszerességgel kapcsolatos preferenciái

utazási cél	említések száma
munkavégzés	3
orvosi ellátás, kezelés	75
mozi, színház	5
vendéglátás	5
kirándulás	16
sportolás	1
séta a városban	3
kert	1
hatósági ügyintézés	48
uszoda, fürdő	18
iskola	4
bevásárlás, vásárlás	31
rokon-, baráti látogatás	25
rugalmas közlekedés utazási rendszerével kapcsolatos preferenciák	említések száma
háztól házig	34
háztól gyűjtőpontig	1
gyűjtőponttól gyűjtőpontig	47
gyűjtőponttól házig	4

utazási igény bejelentési időpontjával kapcsolatos preferenciák	említések száma
1-2 óra	6
4-5 óra	9
12 óra	7
1 nap	63
2 nap	13
utazási díjjal kapcsolatos preferenciák	említések száma
ingyenes	40
a jelenlegi tömegközlekedési díjjal megegyező	29
a jelenlegi tömegközlekedési díjnak a duplája	1
az előző kettő közötti	4
a jelenlegi fele	8
utazási csekk	2
a Pannonhalmi Karitasz díjával megegyező (50 Ft/km)	1

13. táblázat: A mozgáskorlátozottak utazási célokra és egyéb jellemzőkre vonatkozó válaszainak eloszlása

6. AZ RTK JOGSZABÁLYI KÖRNYEZETE

6.1. A közúti közlekedési általános szabályozási környezete

A közúti közlekedési szolgáltatások legfelső szintű szabályozása a közúti közlekedésről szóló, többször módosított **1988. évi I. törvényben** (továbbiakban közúti törvény), valamint az autóbusszal végzett menetrend szerinti személyszállításról szóló **2004. évi XXXIII. törvényben** (továbbiakban autóbustörvény) valósul meg. A törvényekhez számos alacsonyabb szintű szakmai jogszabály kapcsolódik.

A közúti törvény 2.§-ában rögződik, hogy a törvény hatálya kiterjed a közúti közlekedésben Magyarországon résztvevő minden személyre és járműre. Ebből következően a rugalmas közlekedési tevékenység is a közúti törvény szerint végezhető.

A tevékenység besorolása és végrehajtása szempontjából meghatározóak a törvényben rögzített definíciók. Ezek szerint:

- Közúti személyszállítás: a közúti járművel végzett személyszállítás, valamint a személyszállító gépjármű vezetővel együtt történő rendelkezésre bocsátása.
- Tömegközlekedés: menetrend alapján közlekedő gépjárművekkel végzett közforgalmú személyszállítás.

Az autóbustörvény – pontos címének megfelelően – csak a menetrend szerinti autóbussz-közlekedéssel foglalkozik. Az abban rögzített definíció szerint:

- Menetrend: A járat útvonalának kezdő- és végpontját, a megállóhelyeket, mindezekre vonatkozóan az indulási és érkezési időpontokat, vagy a járat napi első és utolsó indulási időpontját és a köztes járatgyakoriság ismertetését tartalmazó szolgáltatási előírás.
- Menetrend szerinti személyszállítás: a menetrend alapján végzett, az utazási feltételek megtartásával bárki által igénybe vehető közszolgáltatás.

A fenti meghatározásokból következik, hogy az előző pontban vázolt felfogás szerint értelmezett rugalmas közlekedés a jelenlegi szabályozás szerint nem tekinthető menetrend szerinti tevékenységnek, s így közszolgáltatásnak.

Az autóbusz törvényben foglaltak szerint a helyi személyszállításban az önkormányzat nevében a polgármester, a helyköziben az állam nevében a szakminiszter közszolgáltatási szerződést köt a meghatározott módon kiválasztott szolgáltatóval. A szerződésnek – az 1893/91/EGK tanácsi rendelettel módosított 1191/69/EGK rendeletnek megfelelően – egyebek mellett tartalmaznia kell a szolgáltató közszolgáltatási feladatait és kötelezettségeit, az annak ellátását biztosító személyi, tárgyi és pénzügyi feltételeket, az alkalmazható díj- és jegyrendszert, a közszolgáltatás ellátásáért járó ellentételezés módját, mértékét, teljesítésének szabályait és garanciáit. A szerződés elválaszthatatlan részét képezi a menetrend! Az EU-szabályozás elveinek megfelelően a magyar autóbustörvényben is a szabályozás alapját a veszteség-kiegyenlítés jelenti, amely szerint a közszolgáltatási tevékenység gazdasági hátrányait ellentételezi a szolgáltatónál.

6.2. A közúti szakmai szabályozási feltételek áttekintése

A közúti közlekedési szolgáltatások tekintetében meghatározó jelentőségű a 89/1988. (XII.20.) MT rendelet a közúti közlekedési szolgáltatásokról és a közúti járművek üzemben tartásáról. A már tárgyalt közúti törvényben rögzített felhatalmazás alapján megalkotott jogszabály hatálya kiterjed minden jogi személyre, jogi személyiséggel nem rendelkező gazdasági társaságra és magánszemélyre, aki Magyarországon közúti közlekedési szolgáltatást végez, illetőleg közúti járművet tart üzemben.

- Megjegyezzük, hogy a rendelet szerint személygépkocsis személyszállító szolgáltatás kizárólag szálláshely-hasznosítási, idegenforgalmi, turisztikai, sport, kulturális, oktatási, vasúti, vízi, légi utasszállítási tevékenységhez kapcsolódó személyszállítás végzésére, továbbá rendezvények szervezésére jogosult vállalkozás keretében végezhető. A személygépkocsis személyszállító engedély taxigépkocsira nem adható ki és az személytaxi-szolgáltatás végzésére nem jogosít. **Ebből következően rugalmas tömegközlekedési szolgáltatás csak autóbusszal végezhető.**

Közúti közlekedési szolgáltatás autóbusszal (és személygépkocsival is) meghatározott engedéllyel végezhető. A szolgáltatás akkor kezdhető meg, ha az engedély rendelkezésre áll, és a járművet az előírt hatósági jelzéssel (különleges rendszámtáblával) ellátták. Autóbuszos személyszállítási engedély annak a vállalkozásnak adható, amely megfelel

- a jó hírnév (erkölcsi és szakmai szempontból kifogástalan előélet),
- a szakmai alkalmasság (a vállalkozás viteléhez szükséges átfogó ismeretek) és
- a megfelelő pénzügyi helyzet (a tevékenység megkezdéséhez és folyamatos végzéséhez szükséges pénzeszközök rendelkezésre állása)

követelményének.

Ugyanez a rendelet az általános szakmai és technikai (alkalmas jármű) feltételek rögzítése mellett lényegében utalást tesz az autóbusszal végzett belföldi és nemzetközi személyszállítás szakmai feltételeiről és engedélyezési eljárásáról szóló 49/2001. (XII.22.) KöViM rendeletre, amely részletesen tartalmazza a tevékenység végzésének feltételeit.

A leírtakból látható, hogy a rugalmas közlekedés végzéséhez érdemben szóba jöhető közlekedési mód, az autóbussz-közlekedési tevékenység gyakorlati végzése szempontjából – a módosításokat nem említve – a 89/1988. MT-rendelet és a 49/2001. KöViM-rendelet tekinthető alapvető jogforrásnak. A részletekbe nem belemenne említést érdemel azonban néhány olyan jogszabály, amelyek a tevékenység kialakításánál fontosak. Ilyenek:

- A közúti közlekedés szabályairól szóló, többször módosított 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet a járművek minősítése és közlekedése szempontjából ;
- A közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990.(IV.12.) KöHÉM rendelet a műszaki kérdések tekintetében;
- A közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról szóló 35/2000.(XI.30.) BM rendelet a hatósági szabályok kezelésében;
- A közúti járművezetők pályaalkalmassági vizsgálatáról szóló 41/2004. (IV.7.) GKM rendelet, valamint a közúti járművezetők képzéséről, vizsgáztatásáról és szakképesítéséről szóló 20/1992. (VII.21.) KHVM rendelet a személyi feltételek tekintetében;
- A közúti személyszállítási szerződésekről szóló 20/1981. (VI.19.) MT rendelet a tevékenység lebonyolításának szabályozása terén.

6.3.A rugalmas közlekedés ár- és támogatási szabályozási környezete

Az előzőekből megállapítható, hogy az érvényes szabályozók figyelembevételével, az autóbusszal végzett személyszállítási szolgáltatások keretében a rugalmas közlekedési tevékenység végzéséhez engedély különösebb nehézség nélkül szerezhető. Ez azonban csak azt jelenti, hogy – a vállalkozásokra vonatkozó általános szabályokat is figyelembe véve – piaci alapon ez a szolgáltatás bevezethető. Ebben az esetben a szolgáltatás árai az árak megállapításáról szóló **1990. évi LXXXVII. törvény** (ártörvény) elvei és előírásai szerint kalkulálhatók.

Az ártörvény hatálya a gazdasági tevékenységet folytató jogi személyre, jogi személyiség nélküli gazdasági és egyéb társaságra, természetes személyre (együtt: vállalkozókra), az általuk belföldön érvényesített árakra és díjakra, továbbá a hatósági ár megállapítójára terjed ki. Az árban, díjban, valamint az ár alapjául szolgáló értékesítési feltételekben a szerződő felek – a tisztességtelen piaci magatartás tilalmáról szóló törvényben, valamint az ártörvényben foglaltak megtartásával, egymás érdekeit szem előtt tartva és kölcsönösen együttműködve – állapodnak meg.

Hatósági ár csak a törvény mellékletében felsorolt termékekre és szolgáltatásokra alkalmazható, amit miniszter, illetve a helyi önkormányzat állapíthat meg. Miniszteri ármegállapítás, vagy költségvetési támogatás igénybevétele esetén a hatósági árat a pénzügyminiszterrel egyetértésben kell meghatározni.

A hatósági árak megállapításában általában a tisztán piaci szempontokon túlmenően egyéb, pl. szociálpolitikai megfontolások érvényesülnek. Ilyen esetekben is érvényesíteni kell azonban az ártörvény előbb említett, a vállalkozó érdekeit is tekintetbe vevő előírásait, azaz a hatósági árakhoz támogatási rendszer is párosul. A közlekedési közszolgáltatások esetében előírja ezt a már szintén említett 1191/69/EGK rendelet is, amely az Unióban érvényesítendő veszteség-kiegyenlítési rendszert határozza meg.

A hazai szabályozásban ez – a szolgáltatók és az ellátásért felelős állam, illetve települési önkormányzat által kötött közszolgáltatási szerződésben is figyelembe vett -, a fogyasztói árkiegészítésről szóló **2003. évi LXXXVII. törvényben** konkretizálódik. Fogyasztói árkiegészítés a törvény

mellékletében tételesen felsorolt, meghatározott feltételek mellett belföldön nyújtott szolgáltatások esetében vehető igénybe. A közúti közlekedésben a menetrend szerinti személyszállítás jogszabályban biztosított kedvezménnyel végzett utazási teljesítményei, valamint a hatósági áras különjáratú autóbusz-szolgáltatás után igényelhető árkiegészítés.

- Az árkiegészítés alapja – a külön szabályozott ingyenes utazásoktól eltekintve – a kedvezményes személyszállítási szolgáltatás általános forgalmi adóval növelt díjbevétele. Az árkiegészítések alapjául szolgáló közforgalmú személyszállítási utazási kedvezményeket a többször módosított 287/1997. (XII.29.) kormányrendelet rögzíti.

Az előzőekből megállapítható, hogy árkiegészítés tehát csak jogszabályban rögzített kedvezmények és szolgáltatási módok esetén igényelhető. Önmagában tehát a rugalmas közlekedéssel elvileg hatékonyan kielégíthető szállítások (speciális rétegek igényei, alacsony forgalmú térségek) jelenleg nem részesülhetnek ilyen támogatásban.

A jelenlegi támogatási rendszerben nincs szó a hátrányos helyzetű, s így közlekedési szempontból is elhanyagolt, általában kis forgalmi volumenekkel jelentkező térségek külön kezeléséről.

6.4. Az egészségügyi ellátással összefüggő utazások szabályozása

A beteg és a fogyatékos állampolgárok utazásainak támogatása feltétlenül indokolt. A „támogatás” itt a technikai lehetőségekre és a pénzügyi feltételekre egyaránt értelmezendő. Ezt fogalmazza meg általánosságban az egészségügyről szóló **1997. évi CLIV. törvény** is, amikor már céljai között kimondja, hogy alapvető fontosságú hozzájárulni a társadalom tagjai esélyegyenlőségének megteremtéséhez az egészségügyi szolgáltatásokhoz való hozzáférésük során. Konkrétan is megfogalmazza, hogy minden betegnek joga van az egészségi állapota által indokolt, megfelelő, folyamatosan hozzáférhető és az egyenlő bánásmód követelményeinek megfelelő egészségügyi ellátáshoz.

A törvény az egészségügyi ellátások rendszerében külön szól a betegszállításról. Eszerint a betegszállítás célja, hogy az egészségügyi ellátáshoz való hozzáférést biztosítsa abban az esetben is, ha a beteg az egészségügyi intézményt az egészségi állapota, vagy a közlekedés nehézségei miatt nem tudja elérni, de az az orvos beutalása, rendelése alapján szükséges. A betegszállítás az orvos

beutalása alapján térítésmentes, de szükség szerint térítés ellenében bárki jogosult betegszállítást rendelni.

A beteg járó- vagy fekvőbeteg szakellátás igénybevételéhez, illetve egészségügyi intézményből hazaszállításhoz betegszállító igénybevételére jogosult, ha

- egészségi állapota miatt szállítása másként nem oldható meg, és
- a szállításra valamely, beutalásra jogosult orvos rendelése alapján került sor, vagy
- a szállítás kúraszerű kezelés céljából történik (pl. művese-kezelés, sugárterápiás kezelés, kemoterápia).
- fogyatékos gyermekek esetén lehetőség van a betegszállításra akkor is, ha az intézmény a fogyatékos gyermek ellátását, korai fejlesztését és gondozását, fejlesztő felkészítését végző, rehabilitációs célú szolgáltatást nyújt, továbbá mozgásszervi betegség esetén a konduktív pedagógiai intézményt igénybevevő fogyatékos gyermek is jogosult a betegszállításra.

Az egészségügyi ellátás elérhetősége általában akkor biztosítható a betegszállítás igénybevételével, ha a beteg

- csak speciális testhelyzetben szállítható;
- betegsége miatt szállítása közben felügyeletet igényel;
- mozgásában korlátozott, járóképtelen, vagy egészségi állapota kizárja a szokványos közlekedési eszközök használatát;
- fertőzésveszély vagy kóros magatartása miatt közforgalmú járművet nem vehet igénybe;
- ellátásának eredményességét a szokványos közlekedési eszközök igénybevételéből eredő késelem vagy más tényező veszélyeztetné.

A betegszállítás a fenti esetekben igénybe vehető a gyógyintézetből elbocsátott beteg otthonába szállítására is, valamint ha tömegközlekedési eszköz az adott időben nem áll a beteg rendelkezésére.

A betegszállítást kérheti az orvos, az orvos megbízása alapján ápolónő és asszisztens, a beteg vagy hozzátartozója. A betegszállítás rendelésénél meg kell határozni, hogy milyen kísérettel (mentő-ápoló, betegkísérő, kíséretet nem igénylő), mely betegszállító járművön (mentő, fekvő vagy ülőbeteg szállítás), egyénileg vagy más beteggel együtt történhet a szállítás. Ha a betegszállítást nem az orvos rendeli, a betegszállítást végző szervezet tájékoztatja a szállítást kérőt a várható költségekről. A betegszállítást az Országos Mentőszolgálat vagy más, működési engedéllyel rendelkező betegszállító vállalkozás végzi. Értelemszerűen ezeknél is tekintettel kell lenni a közúti szolgáltatások személyi és tárgyi feltételeit rögzítő jogszabályokra.

Az egészségügyi törvénnyel összhangban a betegszállítás, illetve az egészségügyi ellátáshoz kapcsolódó utazások szervezéséről és költségviseléséről konkrétan szól a kötelező egészségbiztosítás ellátásairól szóló 1997. évi LXXXIII. törvény, valamint a végrehajtásáról szóló 217/1997. (XII.1.) kormányrendelet.

Ennek értelmében az utazáshoz az alábbi esetekben jár támogatás.

- A biztosított - beutalás szerinti intézményben végzendő - orvosi vizsgálata vagy gyógykezelése, illetve egészségügyi intézményből tartózkodási helyére történő elbocsátása céljából jogosult betegszállításra, amennyiben egészségi állapota miatt szállítása másként nem oldható meg, és a szállításra beutalásra jogosult orvos rendelése alapján kerül sor, illetve amennyiben a szállítás kúraszerű kezelés céljából történik.
- Másrészt a járóbeteg-szakellátásra, a fekvőbeteg-gyógyintézetbe, továbbá gyógyászati ellátásra, rehabilitációra beutalt biztosítottat utazási költségeihez támogatás illeti meg, ha orvosszakértői vizsgálatra utalták vagy rendelték be, valamint ha a beutalás olyan egészségügyi szolgáltatóhoz történik, amely a biztosított területi ellátására kötelezett, vagy amely ezen egészségügyi szolgáltatónál a biztosított lakóhelyéhez (tartózkodási helyéhez) közelebb esik.
- A fogyatékos gyermek ellátását biztosító gyógypedagógiai intézmény, valamint a betegségek megelőzését és korai felismerését szolgáló szervezett szűrővizsgálat igénybevételével kapcsolatban felmerült utazási költséghez ugyancsak támogatás jár. Az utazási költséghez nyújtott támogatás a biztosítottal azonos módon illeti meg a 16 éven aluli gyermek kísérőjét és a 16 éven felüli biztosított kísérőjét, amennyiben egészségi állapota miatt a kíséretet a beutaló orvos szükségesnek tartja. Helyi közlekedési eszköz igénybevételéhez nem jár támogatás. Az

utazási költségtérítés mértéke megegyezik az adott távon menetrend szerint közlekedő közlekedési eszköz igénybevételére megszabott viteldíj teljes árával.

- A biztosított és kísérője a közlekedési társaságok járatain hitelezett utazási utalvánnyal díjfizetés nélkül utazhat. A hitelezett utazási utalvány e célra rendszeresített szigorú számadású nyomtatvány, amely egyszeri (vasúton másodosztályon történő) utazásra jogosít.

Azt a biztosítottat, aki a betegsége, egészségi állapota miatt tömegközlekedési eszközön utazni nem tud, utazási költségtérítésként az adott viszonylatban közlekedő olcsóbb díjtételű menetrend szerinti közlekedési eszköz jegyének ára - ideértve a kísérő jegyének árát is - illeti meg. A fogyatékos gyermek és kísérője részére a közforgalmú személyszállítási, utazási kedvezményekről szóló jogszabályban biztosított kedvezményt meghaladó része téríthető meg utazási költség címén, ha az utazás közforgalmú közlekedési eszköz igénybevételével történt. Nem állítható ki hitelezett utazási utalvány a jogszabály alapján díjmentes utazásra jogosult személy részére.

Az előzőekben leírtak végrehajtásának részleteit, személyi és tárgyi feltételeit a betegszállításról szóló 19/1998. (VI. 3.) NM rendelet rögzíti. Külön is említést érdemel emellett az 50/1997. (XII. 17.) NM rendelet a betegszállításra jogosító kúraszerű kezelésekről. Eszerint – az előzőekben már leírtakkal összhangban – a biztosított térítésmentesen jogosult betegszállításra, amennyiben a szállítás művesekezelés, sugárterápiás kezelés, vagy kemoterápiás kezelés céljából történik, és a kezelése időpontja, rendszeressége, illetve hosszadalmassága miatt a beteg az ellátáshoz más módon nem férne hozzá, vagy az ellátás utóhatása következtében más közlekedési eszköz igénybevétele a beteg számára aránytalan megterhelést jelentene.

7. AZ RTK SZOLGÁLTATÁS MŰKÖDÉSI MODELLJE⁵

7.1. Szolgáltatási koncepció

A korábbiakban ismertetett felmérések alapján az RTK szolgáltatás potenciális igénybevevői a következő csoportokra oszthatók:

- a. A Mozgáskorlátozottak Egyesületének tagjai. Az ebben a körben elvégzett felmérés azt igazolta, hogy a szolgáltatást kifejezetten igénylik, és a tervezés alapjaként jól felhasználható utazási gyakoriság adatokat is szolgáltatott. Ennek a célcsoportnak a létszáma 2.300 fő
- b. Azok a mozgáskorlátozottak, akik nem tagjai az egyesületnek. Feltételezésük szerint létszámuk és utazási szokásaik tekintetében is hasonlóak az a. csoporthoz.
- c. Az orvosi ellátás, kezelés kapcsán utazók közül azok, akik jelenleg a mentőket vagy a szerződött betegszállítókat veszik igénybe. Számukra az RTK jobb kiszolgálást nyújtana, de feltételezésünk szerint nem lenne ingyenes, ezért csak azzal kalkulálunk, hogy a jelenlegi utazások 50 %-a terelődne át az RTK-ra.
- d. Mozgáskorlátozottak nem minősülő olyan személyek, akiknek nehézségeik vannak a tömegközlekedéssel történő utazás során, pl. nehezen mozgó idősek, túlsúlyosak, baleset miatt időszakosan korlátozott mozgóképességűek, gyerekkocsit vagy csomagot vivők, stb. Szociológiai szakértői becslés szerint számuk 10 ezer fő körülire tehető (a lakosság 6 %-a).
- e. A lakosságnak a fenti csoportokon kívüli része, akik közül elsősorban azokra lehet számítani, akik a tömegközlekedés jelenlegi (térbeli és időbeli) hiányai miatt lennének az RTK utasai. A csoport nagyságát jellemzi, hogy a megállóktól távol lakók száma a tervezési területen 30 ezer fő, amihez a forgalmi árnyékidőszakokban utazási igények rendelkezők egy része is hozzáadódik.

A kikerdezeses felmérésnél a megkérdezettek 7 %-a jelezte, hogy mindenképpen utasa lesz az RTK-nak, ami a lakosságra vetítve és csak havi egy utazással számolva is napi 600 utast jelent.

Az előzőek alapján kirajzolódó nagyságrend mindenképpen indokolja az RTK megvalósítását.

⁵ A modell részletes leírása az 1. függelékben található

A szolgáltatás tervezése a következő alapelvek alapján történt:

- a. A fő célcsoport a mozgásukban korlátozottak, mert
 - a közlekedési lehetőségek számukra jelenleg nem kielégítők
 - utazási igényeket viszonylag jól előre lehet becsülni.

- b. Az elsődleges célcsoport kiszolgálásán túl az egyéb igények kielégítésére is indokolt kapacitást tervezni, mert
 - ilyen igények biztosan vannak,
 - ezek kiszolgálása javítja a kapacitás kihasználását és a gazdasági mérleget.

- c. Mivel az elsődleges célcsoportot a mozgásukban korlátozottak képezik, az RTK alapvetően szociális szolgáltatás jellegű lesz. A viteldíjak terén ez azt igényli, hogy a rászorultak kedvezményes, csökkentett díjakat fizessenek. Az így keletkezett veszteséget részben kiegyenlíti, hogy az egyéb utasok számára önköltséget meghaladó, páci árak is érvényesülhetnek.

Az elsődleges célcsoporthoz viszonyítva mindegyik változatban 30 % egyéb utassal számolunk. Ez olyan létszámú utast jelent, amire felmérés alapján szinte bizonyossággal lehet számítani. Az egyéb utasok ebben a felfogásban tartalékot képeznek a rendszer számára, amelyre alapozva a beindulást követően a szolgáltatási volumen növelésére is sor kerülhet.

Az utasokat illetően megkülönböztetést teszünk elsődleges és egyéb használó között. Elsődleges használónak minősül az utasok azon csoportja, amelyet a rendszer a megfogalmazott cél szerint szolgálni kíván. Ezt a kört négyfelé módon határozzuk meg:

A: a Mozgáskorlátozottak Egyesületének tagjai

B: azok a mozgáskorlátozottak, akik nem tagjai az egyesületnek

C: az orvosi ellátás, kezelés kapcsán utazók közül azok, akik jelenleg a mentőket vagy a szerződött betegszállítókat veszik igénybe

D: mozgáskorlátozottak nem minősülő olyan személyek, akiknek nehézségeik vannak a tömegközlekedéssel történő utazás során

Az elsődleges csoportba való tartozók utazási igényeit a rendszer preferáltan kezeli, azaz a járművek közlekedése ennek megfelelően kerül meghatározásra. Az elsődleges csoporton kívül bárki más is utazhat, ha az adott helyzetben erre van szabad kapacitás.

Az üzemidő tekintetében heti 5 napos és heti 7 napos üzemidővel számolunk.

Az elsődleges használók és az üzemidő szerint hat változatot dolgoztunk ki, amelyek összefoglaló jellemezése a 14. táblázatban látható.

	1. változat	2. változat	3. változat	4. változat	5. változat	6. változat
Célcsoport	A	A+B	A+B	A+B+C	A+B+C	A+B+C+D
Hálózat, megállók	Egységes hálózat, háztól-házig, illetve megállók közötti szolgáltatás					
Pihenőhely	Adyváros decentrum helyén					
Működési napok	5	5	7	5	7	7
Üzemidő	6-20	6-20	6-20	6-20	6-20	6-20

14. táblázat: Javasolt rendszerváltozatok

7.2. A szolgáltatás általános jellemzői

A tervezett rendszer egységes hálózatban fedi le a tervezési területet, vagyis Győr város és a kistérség egészében igénybevehető szolgáltatás térségen belüli utazás céljából.

Az utascsoportokra vonatkozó fent említett változatok mindegyike esetén az elsődleges célcsoportba tartozók számára a szolgáltatás háztól-házig jellegű szállítást biztosít. A „C” célcsoport orvosi ellátást igénybevevői utazása során az egyik végpont orvosi intézmény.

Az egyéb utasok piaci alapon vehetik igénybe a rendszert, amennyiben kihasználatlan szabad kapacitások maradnak. Számukra a járművek gyűjtőpontokon állnak rendelkezésre, vagyis a rendszer ponttól-pontig jellegű.

Gyűjtőpontokként a jelenleg üzemelő tömegközlekedési megállókat használ a rendszer. A jelenleg le nem fedett területeken 69 új gyűjtőpont kerül kijelölésre, melyek elhelyezkedése a 3. sz. mellékletben látható.

A rendszer 5 vagy 7 napos munkarend szerint üzemelhet. A diszpécserközpont napi üzemideje mindkét esetben 9-17 óra. Ebben az időtartományban veszik fel a diszpécserok a rendeléseket, illetve regisztrálják az újonnan jelentkező felhasználókat. A napi üzemidő után a beérkezett megrendelések alapján a diszpécserok megtervezik a járművek következő napi programját.

A járművek 6-20 óráig teljesítenek szolgáltatást. Az üzemidő alatt a rugalmas rendszer a hagyományos tömegközlekedés mellett, azzal párhuzamosan működik, mivel célcsoportjuk eltérő, a rugalmas rendszer elsődleges célcsoportját pont azok jelentik, akik valamilyen okból nem képesek a hagyományos tömegközlekedés igénybevételére.

7.3. Alkalmazandó járműtípusok

A rugalmas közlekedési rendszerek jellegéből adódóan viszonylag kisebb járművekkel (20 fő alatt) lehet a feladatot hatékonyan megoldani. A felmerülő igények nagysága, illetve az a tény, hogy a korlátozott közlekedési képességű utasok rendszerint kísérővel közlekednek, szükségessé teszi 10-12 fő befogadóképességű járművek alkalmazását. További tekintettel az igények területi szóródására 12-17 fő méretű járművek tekinthetők alkalmasnak a tervezett rugalmas rendszerben való közlekedésre. Hazai viszonyok között a 6. mellékletben szereplő járművek érhetőek el ebben a kategóriában. Tekintettel azonban az elsődleges célcsoportra (korlátozott közlekedési képességűek) alacsonypadlós, kerekesszékekkel is könnyen használható járművekre van szükség.

A szükséges járművek számának meghatározása a 8. fejezetben szerepel.

A 12. ábra egy alkalmazásra megfelelő járművet mutat.



12. ábra: Rugalmas közlekedési rendszerben alkalmazható járműtípus

7.4. Informatikai eszközök

DISZPÉCSERKÖZPONT

A diszpécserközpont alapvetően három feladatot lát el, regisztrálja az új utasokat, felveszi az utazási igényeket, majd ezek alapján megtervezi és felügyeli a járművek közlekedését.

A diszpécser központ kliens/szerver felépítésű hardver rendszerre épül. A rendszer ennek megfelelően egy szerverből, és kettő vagy több munkaállomásból áll. A rendszer valamely a nemzetközi piacon ismert, jól bevált diszpécser szoftvert alkalmazza (pl.: PersonalBus, Mobisoft), mivel a tervezett szolgáltatás nagyságrendje nem teszi lehetővé a manuális rendelésfeldolgozást, de nem is igényli saját fejlesztésű szoftver alkalmazását.

A felhasználók személyesen, telefonon, esetleg postai úton (csak regisztráláshoz) léphetnek kapcsolatba a diszpécserközponttal. A diszpécserközpont üzemidején kívül (9-17) üzenetrögzítő fogadja a hívásokat, melyeket a következő munkanapon dolgoznak fel a diszpécserek. Lehetőség van Internetes rendelésre is, ebben az esetben a bejelentett utazási igény, mint egy virtuális telefonhívás kerül rögzítésre. Ezeket a virtuális hívásokat a diszpécserek üzemidőben (9-17) dolgozzák fel.

Itt kell megjegyezni, hogy a diszpécserközpont elhelyezésére alkalmasnak látszik a jelenlegi Adyváros decentrum, mely közel esik a kórházhoz, a legnagyobb lakótelephez (Adyváros), illetve egy bevásárlóközpontoz (Győr Plaza).

FEDÉLZETI BERENDEZÉSEK

A fedélzeti berendezés fő feladatai: helymeghatározás, navigáció, kommunikáció, jegykiadás. Az alkalmazott hardver egy szabvány infra és/vagy Bluetooth elemekkel ellátott PDA számítógépre épül, melyhez külső egységként kapcsolódik egy GPS vevő (ez lehet beépített is), egy mobiltelefon és egy nyomtató.

A jármű napi programját üzemkezdet előtt a kishatótávolságú kommunikációs rendszer (infra vagy Bluetooth) tölti fel a járműberendezésre.

A PDA számítógépen futó alkalmazás automatikusan megmutatja a következő ki- vagy beszállás helyét és adatait. Programmódosulás esetén a diszpécserközpont adat SMS üzenettel módosítja a PDA számítógépen tárolt napi útvonalat.

DISZPÉCSERKÖZPONT – JÁRMŰ KOMMUNIKÁCIÓS ESZKÖZÖK ÉS HÁLÓZAT

A diszpécserközpont kommunikációs igényeit kettő vagy több telefonvonal látja el, ezeken zajlik az utasok regisztrálása és az igényfelvétel. A diszpécserközpontban ezen felül rendelkezésre áll egy adatküldésre alkalmas mobiltelefonos kapcsolat, illetve a járművek napi programjának feltöltéséhez egy kishatótávolságú infra vagy Bluetooth csatorna is. Az üzemközbeni minimális kommunikációs igény miatt nincs szükség saját kommunikációs rendszer kiépítésére, minden adat- és beszédforgalom nyilvános hálózatokon bonyolódik le.

7.5. Foglalási folyamat

A rendszert csak regisztrált ügyfelek vehetik igénybe. A regisztráció során az ügyfelek megadják a rendszer igénybevétele szempontjából fontos adataikat (név, cím, elérhetőség, célcsoport, közlekedési korlátozottság foka: kerekesszék, járókeret...).

A diszpécserközpontban az azonosító alapján eldönthető, hogy az utas az elsődleges célcsoportba tartozik (igényére azonnali válasz szükséges) vagy egyéb utas (a napi járatok megtervezése után kap visszajelzést).

Az elsődleges célcsoportba tartozó utasok esetében meg kell vizsgálni, hogy az igény beilleszthető-e egy már meglévő járat útvonalába, vagy – a többi utas számára megadott időablakot figyelembe véve – hozzáilleszthető-e ahhoz. Ha lehetséges egy ilyen be- vagy hozzáillesztés, akkor az így létrejövő utazási lehetőséget felkínáljuk az utazónak. A felkínált utazás nem feltétlenül egyezik meg az utas által megadott igénnyel (az indulási és/vagy az érkezési idő kisebb mértékben eltérhet az igénytől), ezért az utasnak döntési lehetősége van. Ha az utas elfogadja a javaslatot, akkor utazási igényét a diszpécser rögzíti, amennyiben nem megfelelő az ajánlat, akkor egy új járat indításához a szabad kapacitásokat (jármű és személyzet) kell megvizsgálni. Ha újabb járat indítására nincs lehetőség, akkor az utazási igényt el kell utasítani (az igénybejelentés folyamatát a 7. melléklet tartalmazza).

A nem elsődleges célcsoportba tartozó utasok esetében meg kell vizsgálni, hogy a hagyományos tömegközlekedés rendelkezésre áll-e a kívánt időszakban és területen. Tömegközlekedéssel is lebonyolítható utazás igényt vissza kell utasítani és javasolni kell a tömegközlekedés igénybevételét menetrendi tájékoztatást is adva. Ha térben és/vagy időben nem áll rendelkezésre a hagyományos tömegközlekedési szolgáltatás, akkor az igény regisztrálásra kerül és a napi célcsoportos utazási igények összesítése után a fennmaradó szabad kapacitások mértékéig (az igénybejelentési sorrendnek megfelelően) történik az utasok járához rendelése. Elképzelhető az eredeti igényektől (elsősorban időben) eltérő utazási ajánlat összeállítása, ezért ennek utas által történő elfogadásáról tájékozódni kell. A pozitív válasza esetén az utazás rögzítése megtörténik.

A foglalási eljárás lényege tehát az, hogy a preferált utazók a diszpécserrel történő rövid egyeztetés után azonnal visszaigazolást kapnak a megrendelt utazásukról, míg a szabad helyeket igénybevevő egyéb utasok, csak a napi foglalások lezárását követően (17 óra után) kapnak visszaigazolást bejelentett utazási igényükről.

Lehetőség van az utazás napján is bejelentkezni, ha az új rendelés a korábbi rendelések teljesítését nem zavarja. Ebben az esetben az utazó azonnal visszaigazolást kap bejelentett igényének elfogadásáról, illetve elutasításáról.

A visszautazások foglalása kétféleképpen valósulhat meg. Ha az utazó előre ismeri a visszautazás tervezett idejét, akkor az (oda)utazás foglalásával együtt a vissza utat is lefoglalhatja. Ha a visszautazás időpontja előzetesen nem ismert, akkor az utazó az utazás napján is bejelentheti utazási igényét, amit a szolgáltató preferáltan kezel, de előfordulhat, hogy a visszautazást csak a tervezettől eltérő időben lehet teljesíteni.

7.6. A szállítás lebonyolítása

A járművezető a diszpécserőtől automatikusan megkapja a járat diszpozíciót, ami egy menetrendhez hasonlóan tartalmazza a felkeresendő megállási helyeket és az odaérkezés időpontját, valamint az utasok listáját. A felvevő pontokhoz a járművezető név szerint keresi az utast, szükség esetén segítséget nyújt a felszálláshoz és az elhelyezkedéshez. Felszálláskor történik a viteldíj kiegyenlítése és a menetjegy kiadása. Regisztrált utas meg nem jelenése esetén a járművezető értesíti a diszpécserközpontot, ahonnan – ha lehetséges – felhívják az illetőt. A járat program módosítására a diszpécserközpont adhat utasítást. Egy járat elvégzése után a járművek vagy a következő járat első felvevő pontjára, vagy a pihenőhelyre (diszpécserközpont) mennek.

7.7. Adminisztráció, elszámolások

A diszpécserközpontban rögzített megrendelések, valamint a menetjegykiadás rögzített adatai alapján a szolgáltató az utasforgalomról statisztikai adatszolgáltatást nyújt, ami a kedvezményes díjak utáni kompenzáció folyósításának az alapja. (Lásd 9. fejezet)

7.8. A rendszer irányítása, partnerek

A rendszer közszolgáltatásként működik, a közigazgatással kötött közszolgáltatási szerződés alapján. A szolgáltató tevékenységét a közszolgáltatási szerződést megkötő közigazgatási szervek ellenőrzik.

A szolgáltatás bevezetésében és működtetésében számos partner érdekelt, ezek közül a legfontosabbak:

- a térség 28 települési önkormányzata, ezek között legnagyobb súlyú a régióközpont Győr önkormányzata
- a témakör szerint kapcsolódó kormányzati szervek, Közlekedési Minisztérium és az Egészségügyi Minisztérium
- a mozgásukban korlátozottak civil szervezetei
- a mentőszolgálat, betegszállítók
- a tömegközlekedési szolgáltató

- taxi vállalkozások
- Megyei Kórház és Rendelőintézet
- A térségben működő gazdasági vállalkozások, elsősorban a nagy látogatottsággal rendelkező bevásárlóközpontok és a perifériális fekvésű termelő vállalatok (Tesco, Metró, Interspar, Bricostore)

A partnerekkel való együttműködés különösen fontos a bevezetést megelőzően, az egyeztetési időszakban, de az eredményes működés sem képzelhető el a partnerekkel való együttműködés nélkül.

8. GAZDASÁGI KALKULÁCIÓK

8.1. Forgalmi teljesítmények

A tervezett szolgáltatás költségei a forgalmi teljesítmények alapján számolhatók. A várható utazások száma a célcsoportok létszámából és az utazási gyakoriságokból vezethető le. Az utazási gyakoriságra vonatkozóan a kikérdezéses felvételek adnak támpontot.

- A. A Mozgáskorlátozottak Egyesületének tagjai a felmérés szerint átlagosan havonta 2,07-szer vennék igénybe a RTK-t. A 2300 fős tagságot figyelembe véve ez 4761 utazást jelent havonta. Hétvégén (szombat-vasárnap) a hétköznapihoz képest 50 %-os utazási igénnyel számolhatunk így hétköznapra 183, hétvégére napi 92 utazás várható.
- B. A nem egyesületi tag mozgáskorlátozottak esetében hasonló jellemzőket feltételezünk. Mivel az érintett létszám az előző pontéhoz azonos, a várható utazásot is azonosnak feltételezzük.
- C. A betegszállítási feladatok körében jelenleg a betegszállító szervezetek felmérésünk szerint havonta mintegy 3000, azaz hétköznaponként átlagban 140 olyan szállítást végeznek, ami az RTK feladata is lehetne. Feltételezzük, hogy ennek fele fog igényként jelentkezni (de csak hétköznapokon).
- D. A mozgáskorlátozottak nem minősülő, de mozgásában korlátozott személyek egészségügyi ellátáshoz kapcsolódó utazásai tartoznak ide, (orvosi igazolás ellenében). Kéthavonta egyszeri utazással számolva hétköznapokon 235 igénybevevő adódik.
- E. A további használók a szolgáltatási koncepció szerint a szabad kapacitást vehetik igénybe. Erre a célra az A.-D. csoportok által igényelt kapacitáshoz 30 % többletet tervezünk. A szolgáltatásban rejlő lehetőségek a térség 174 ezer lakosát figyelembe véve az így adódó utazások számánál lényegesen nagyobb potenciális igénybevételt is valószínűsítenek. A 30 %-os mérték ennek fényében igen óvatos tervezésnek tekinthető.

A fentiek alapján kialakuló utasforgalom összefoglalóan szerepel a 15. táblázatban.

	Változat					
	1	2	3	4	5	6
Célcsoport	A	A+B	A+B	A+B+C	A+B+C	A+B+C+D
Igénybevevők száma célcsoportonként						
A.						
Hétfő-péntek	183	183	183	183	183	183
Szombat-vasárnap	-	-	92	-	92	92
B.						
Hétfő-péntek	183	183	183	183	183	183
Szombat-vasárnap	-	-	92	-	92	92
C.						
Hétfő-péntek	-	-	-	70	70	70
Szombat-vasárnap	-	-	-	-	-	-
D.						
Hétfő-péntek	-	-	-	-	-	235
Szombat-vasárnap	-	-	-	-	-	-
E. (+30 %)						
Hétfő-péntek	55	110	110	130	130	201
Szombat-vasárnap	-	-	55	-	55	55
Összesen						
Hétfő-péntek	238	476	476	566	566	872
Szombat-vasárnap	-	-	239	-	239	239
Utassok száma						
Hétfő-péntek	476	952	952	1.132	1.132	1.744
Szombat-vasárnap	-	-	478	-	478	478
Éves utasszám kerekítve	126.000	251.000	296.000	299.000	345.000	506.000

15. táblázat: Számított napi utasforgalom az egyes változatokban

Megjegyzés: utasok száma igénybevevők száma $\times 2$ (azzal számolva, hogy oda- és visszautazásra is igénybe veszik a szolgáltatást).

8.2. Költségek

Beruházási és üzemeltetési költségek különböztethetők meg, mindkettő a várható forgalom függvénye.

8.2.1. SZÜKSÉGES JÁRMŰVEK SZÁMA

Mindegyik változatban a hétköznapi forgalomra kell méretezni.

Az utazások kombinálására annál nagyobb a lehetőség, minél nagyobb az összes utasok száma. Azt feltételezzük, hogy egy járat 15 percig tartana, ha csak egy utast szállítana, de ez az utazások összekapcsolása miatt meghosszabbodik. A kombinálható utazások számát átlagosan az egyes változatokhoz a következőre becsüljük: 1. változat 4, 2. és 3. változat 6, 4. és 5. változat 7, 6. változat 8. A járatidő egy-egy utaskombináció következtében a következő mértékben nő meg:

Kombinációk száma	Járatidő növekedés (perc)	Összes járatidő (perc)
4	20	35
6	25	40
7	28	43
8	30	45

Feltételezzük, hogy a járművek az üzemidő 2/3-át töltik járat végzésével, ezzel a forgalmi csúcsok nagyobb igénye is figyelembe vételre kerül.

A napi üzemidő 14 óra (6.00-20.00-ig) aminek 2/3-a, azaz 9,3 óra a hasznos időalap (560 perc).

A szükséges járművek számának számítása a 16. táblázatban szerepel.

	Változat					
	1	2	3	4	5	6
Hétköznapi utasszám	476	952	952	1.132	1.132	1.744
Utasszám/járat	5	7	7	8	8	9
Átlagos járási idő (perc)	35	40	40	43	43	45
1 utasra jutó járási idő	7,0	5,71	5,71	5,38	5,38	5,0
Összes szükséges járási idő (perc)	3.332	5.436	5.436	6.090	6.090	8.720
1 jármű hasznos időalapja (perc)	560	560	560	560	560	560
Szükséges járművek száma kerekítve	6	10	10	11	11	15

16. táblázat: A járműszükséglet számítása

8.2.2. JÁRMŰVEZETŐK SZÁMA

A szabadságok és egyéb távollétek miatt havi 144 ledolgozott munkaórával lehet számolni. Hétfé-
 geken a dolgozó járművek számát a hétfé- és a hétköznapi utasszám arányával számoltuk. Ezek
 szerint hétfé- 3., 5. és 6. változatokban 5 jármű üzemeltetése szükséges. A havi munkaidő
 szükséglet és a járművezetői létszám számítása a 17. táblázatban követhető nyomon.

	Változat					
	1	2	3	4	5	6
Járműszám hétköznap	6	10	10	11	11	15
Jármű időalap (óra) hétköznap (14 óra/jármű)	84	140	140	154	154	210
Járműszám hétvégén	-	-	5		5	5
Jármű időalap hétvégén (14 óra/jármű)	-	-	70		70	70
Munkaidőszükséglet (munkaóra) hétköznap (22 munkanappal)	1.848	3.080	3.080	3.388	3.388	4.620
Munkaidőszükséglet hétvégén (8 nappal)			560		560	560
Havi összes munkaóra szükséglet	1.848	3.080	3.640	3.388	3.948	5.180
Létszámszükséglet (fő) kerekítve (148 óra/fő)	12	21	25	23	27	35

17. táblázat: A szükséges járművezetők száma

8.2.3. DISZPÉCSEREK SZÁMA

A diszpécserek szükséges száma a beérkező igénybejelentések számától, valamint az üzemidőtől (heti 5 vagy 7 nap) függ.

Egy igénybejelentés feldolgozása maximum 2 percet vehet igénybe, a rendszer beüzemelése után az időszükséglet csökken. A létszám számításánál a szabadságokat is figyelembe kell venni.

A szükséges diszpécserek száma:

változat	fő	változat	fő
1	2	4	4
2	3	5	5
3	4	6	6

18. táblázat: A szükséges diszpécserek száma

8.2.4. BERUHÁZÁSI KÖLTSÉGEK

Beruházási költségként a járművek és a hozzájuk kapcsolódó fedélzeti berendezések, valamint a diszpécserközpont létrehozása merül fel.

Jármű beszerzési árként 10 millió Ft-tal számolunk, a fedélzeti berendezés 200 eFt/jármű. A diszpécserközpont létrehozása 680 eFt-be kerül 2 fő részére, ami 200 eFt/fő értékkel növekszik további diszpécser létszámonként. Diszpécserközpont alatt az alábbi eszközök beszerzését értjük: 1db szerverszámítógép, 2db (illetve a diszpécser számára megfelelő) terminál számítógép és telefon, diszpécser szoftver, egyéb irodai szoftverek valamint irodabútor. Helyiség létesítésének költségét a kalkulációnk nem tartalmaz.

Ezek alapján az egyes változatok beruházási költségei a 19. táblázatban szerepelnek.

	Változat					
	1	2	3	4	5	6
Jármű						
db	6	10	10	11	11	15
Ft (ezer)	60.000	100.000	100.000	110.000	110.000	150.000
Fedélzeti berendezés						
db	6	10	10	11	11	15
Ft (ezer)	1.200	2.000	2.000	2.200	2.200	3.000
Diszpécser központ						
Ft(ezer)	3.400	3.600	3.800	3.800	4.000	4.200

19. táblázat: Beruházási költségek az egyes változatokban

8.2.5. ÜZEMELTETÉSI KÖLTSÉGEK

A járművek üzemeltetési költségeként 70 Ft/km fajlagos költséget veszünk, ami a járművezetők bérét nem tartalmazza. Járművezetői bérként 220 eFt/hó/fő értékkel számolunk, ami az utasok egyedi kezelésére alkalmas, kvalifikált munkaerőt feltételez. A diszpécser bérként 250 eFt/hó/fő összeget szerepeltetünk. A járművek futásteljesítményét a hasznos üzemidő alapján, 18 km/h-s járási sebesség feltételezésével határoztuk meg. Mivel egy jármű napi hasznos időalapja

560 perc, a teljesített járműkilométer 168 km. Az ezek alapján számított havi üzemeltetési költség a 20. táblázatban szerepel.

	Változat					
	1	2	3	4	5	6
Járművek száma						
Hétfő-péntek	6	10	10	11	11	15
Szombat-vasárnap	-		5		5	5
Járműkm/nap						
Hétfő-péntek	1.008	1.680	1.680	1.848	1.848	2.520
Szombat-vasárnap	-	-	840	-	840	840
Járműkm/hó						
Hétfő-péntek	22.172	36.960	36.960	40.656	40.656	55.440
Szombat-vasárnap	-	-	6.720	-	6.720	6.720
Összesen	22.172	36.960	43.680	40.656	47.376	62.160
Járművek üzemeltetési költsége (eFt)	1.552	2.587	3.057	2.846	3.316	4.351
Járművezető létszám	12	21	25	23	27	35
Járművezetői bérköltség (eFt)	2.640	4.620	5.500	5.060	5.940	7.700
Diszpécserlétszám	2	3	4	4	5	6
Diszpécser bérköltség	500	750	1.000	1.000	1.250	1.500
Összes üzemeltetési költség (eFt)	4.692	7.957	9.557	8.906	10.506	13.551

20. táblázat: Havi üzemeltetési költség az egyes változatokban

8.2.6. TELJES KÖLTSÉG

A beruházási költségeknél a következő amortizációs időszakokkal számolhatunk:

- járművek 10 év
- fedélzeti berendezés 5 év
- diszpécser központ 5 év

Ezt figyelembe véve, és 25 % közvetett költséggel számolva a teljes költség változatonként a 21. táblázat szerint alakul.

	Változat					
	1	2	3	4	5	6
Amortizáció						
Járművek	6.000	10.000	10.000	11.000	11.000	15.000
Fedélzeti berendezések	240	400	400	440	440	600
Diszpécser központ	680	720	760	760	800	840
Amortizáció összesen	6.920	11.120	11.160	12.200	12.240	16.440
Üzemeltetési költség						
Járművek	18.624	31.044	36.684	34.152	39.792	52.212
Járművezetői bér	31.680	55.440	66.000	60.720	71.280	92.400
Diszpécser bér	6.000	9.000	12.000	12.000	15.000	18.000
Üzemeltetési költség összesen	56.304	95.484	114.684	106.872	126.072	162.612
Közvetett költség (25 %)	15.806	26.651	31.461	29.768	34.578	44.763
Teljes költség	79.030	133.255	157.305	148.840	172.890	223.815

21. táblázat: Az egyes változatok éves teljes költsége (ezer Ft)

A teljesítményekre vetítve a szolgáltatásra jellemző paraméterek határozhatók meg:

Éves utasszám (ezer fő)	126	251	296	299	345	506
Éves járműkm (ezer km)	266	444	524	488	569	746
Éves összkölt- ség (eFt)	79.030	133.255	157.305	148.840	172.890	223.815
Egy utas költ- sége Ft/utazás	627	530	531	497	501	442
Egy járműkm költsége	297	300	300	305	303	300

22. táblázat: A teljesítményekre vetített a szolgáltatási paraméterek

8.3. Viteldíjak

Tekintettel az eltérő utazási távolságokra (Győrön belül 2-3 km, Győr-Rétalap 28 km) övezetes jegyrendszert tartunk megvalósíthatónak. Ennek lényege, hogy az utazásokat azok elméleti hossza szerint 7 csoportba osztjuk. A javasolt zónarendszer a 23. táblázatban látható.

Zónák	Átl. utazási távolság [km]	Zónához tartozó terület
Győr belső	2,5	Adyváros, Belváros, Gyárváros, Kismegyer, Marcalváros, Nádorváros, Pinnyéd, Révfallu, Szabadhegy, Sziget, Újváros
Győr külső	6,5	Bácsa, Gyirmót, Győr-Ménfőcsanak, Gyórszentiván, Kisbácsa, Likócs
Zóna 1. (5-10 km)	8,7	Abda, Győrújbarát, Győrújfalú, Győrzámoly, Ikrény, Kisbajcs, Vámoszabadi
Zóna 2. (10-15 km)	12,6	Börcs, Dunaszeg, Győrladamér, Nagybajcs, Nyúl, Öttevény, Töltéstava
Zóna 3. (15-20 km)	16,4	Dunaszentpál, Enese, Gönyű, Koroncó, Kunsziget, Pér, Rábapatona, Vének
Zóna 4. (20-25 km)	22	Bőny, Mezőörs, Nagyszentjános
Zóna 5. (25-30 km)	27,9	Rétalap

23. táblázat: A tarifarendszer kialakításánál alkalmazott zónarendszer

Háromféle tarifarendszert dolgoztunk ki:

- a. Önköltséges + szokásos vállalkozói nyereséget (5 %) biztosító teljes árú díjak
- b. A kedvezményezett célcsoportnak 60 %-kal csökkentett ár, a többi utazónak önköltségi ár. Ebben az esetben a kedvezmény miatt kieső bevételt az üzemeltetőnek kompenzáció formájában a közigazgatástól meg kell kapnia.
- c. A kedvezményezett célcsoportnak kedvezményes díj, amelyet a többi utas számára megemelt tarifa ellensúlyoz.

A jegyárak meghatározása mindhárom rendszerben a következő elven nyugszik:

$$\text{jegyár} = \text{alapidj} + \text{átl. utazási távolság} \times \text{km díj}$$

Az alapidj az utazások közvetett költségeit fedezi, ilyenek lehetnek a foglalással kapcsolatos költségek. A km díj pedig az utazások közvetlen (távolsággal arányos) költségeit fedezi.

8.3.1. ÖNKÖLTSÉGET BIZTOSÍTÓ TARIFA

A számítás az egyes változatok teljes költsége, az utasok száma és távolság szerinti megoszlása alapján történt. Ebben az esetben nem teszünk különbséget a célcsoportos és az egyéb utazók között, differenciálásra csak az utazások távolsága alapján van mód. Ebben az esetben a jegyárak az egyes zónák és Győrbelváros között a következőképpen alakulna:

	Jegyárak az egyes rendszerváltozatokban [HUF/utazás]					
	1	2	3	4	5	6
Alapidj [HUF]	190	160	160	150	150	135
Km díj [HUF/km]	69	58	58	55	55	48
Győr belső	363	305	305	288	288	255
Győr külső	639	537	537	508	508	447
Zóna 1. (5-10 km)	790	665	665	629	629	553
Zóna 2. (10-15 km)	1059	891	891	843	843	740
Zóna 3. (15-20 km)	1322	1111	1111	1052	1052	922
Zóna 4. (20-25 km)	1708	1436	1436	1360	1360	1191
Zóna 5. (25-30 km)	2115	1778	1778	1685	1685	1474

24. táblázat: Egységes tarifarendszer melletti jegyárak

8.3.2. KEDVEZMÉNYES TARIFA A CÉLCSOPORTNAK ÉS TELJES ÁR A TÖBBIEKNEK

Eben a második jegyrendszerben a kedvezményezettek az előbbi díjtételeknek a 40%-át fizetik, vagyis 60% kedvezményt élveznek. A kedvezményezettek köre és száma változatonként különbözik, ezért változatonként a kedvezmény miatt kieső bevétel is különbözik. A kedvezmény következtében kieső bevétel összegét a 25. táblázat tartalmazza.

Változat	Jegybevétel a célcsoporttól		Kieső bevétel (szükséges támogatás) [HUF/év]
	egységes jegyár mellett [HUF/év]	kedvezményes jegyár mellett [HUF/év]	
1	61 084 848	24 433 939	36 650 909
2	102 697 584	41 079 034	61 618 550
3	121 369 872	48 547 949	72 821 923
4	115 700 905	46 280 362	69 420 543
5	133 360 009	53 344 004	80 016 006
6	163 381 456	65 352 582	103 367 174

25. táblázat: Az egyes változatok kompenzációs igénye kedvezményes jegyárak alkalmazása esetén

A fenti támogatások mellett a célcsoport tagjai az alábbi tarifa mellett utazhatnak:

	A célcsoport jegyárai az egyes rendszerváltozatokban [HUF/utazás]					
	1	2	3	4	5	6
Alapdíj [HUF]	76	64	64	60	60	54
Km díj [HUF/km]	28	23	23	22	22	19
Győr belső	145	122	122	115	115	102
Győr külső	256	215	215	203	203	179
Zóna 1. (5-10 km)	316	266	266	252	252	221
Zóna 2. (10-15 km)	424	356	356	337	337	296
Zóna 3. (15-20 km)	529	444	444	421	421	369
Zóna 4. (20-25 km)	683	574	574	544	544	476
Zóna 5. (25-30 km)	846	711	711	674	674	590

26. táblázat: A célcsoport számára bizosított kedvezményes viteldíjak

A célcsoportba nem tartozók ugyanazt a viteldíjat fizetik, mint az előző változatban.

8.3.3. ÜZLETPOLITIKAI ALAPON MEGHATÁROZOTT KEDVEZMÉNYES JEGYÁRAK A CÉLCSOPORT TAGJAINAK

Harmadik esetben feltételezzük, hogy nincs mód külső forrás bevonására, viszont az üzemeltető üzletpolitikai megfontolásokból kedvezményes jegyárakat vezet be a célcsoportos utazók részére. Ebben az esetben a célcsoportnál elvesztett bevételt a szabad kapacitásokon utazó nem célcsoportos utasoknak kell megfizetniük. Mivel külső forrás nem áll rendelkezésre, ezért a kedvezményes jegyárak magasabbak lesznek, mint az előző pontban.

A számítás alapja, hogy a célcsoport jegyára hozzávetőlegesen 40%-a legyen a nem célcsoportos jegyáraknak. Ebben az esetben a jegyárak a következő módon alakulnak:

	A célcsoport jegyárai az egyes változatokban [HUF/utazás]					
	1	2	3	4	5	6
Alapdíj [HUF]	190	160	160	150	150	130
Km díj [HUF/km]	44	37	39	35	37	31
Győr belső	300	253	258	238	243	208
Győr külső	476	401	414	378	391	332
Zóna 1. (5-10 km)	573	482	499	455	472	400
Zóna 2. (10-15 km)	744	626	651	591	616	521
Zóna 3. (15-20 km)	912	767	800	724	757	638
Zóna 4. (20-25 km)	1158	974	1018	920	964	812
Zóna 5. (25-30 km)	1418	1192	1248	1127	1182	995

27. táblázat: Üzletpolitikai szempontból támogatott jegyárak a célcsoport részére

Mivel a célcsoportnak adott kedvezményt a célcsoporton kívüli utasok fizetnék meg, számukra jóval magasabb viteldíjak alakulnak ki.

	A célcsoporton kívüli utazók jegyárai az egyes változatokban [HUF/utazás]					
	1	2	3	4	5	6
Alapdíj [HUF]	475	400	400	375	375	325
Km díj [HUF/km]	110	92,5	97,5	87,5	92,5	77,5
Győr belső	750	633	645	595	608	520
Győr külső	1190	1003	1035	945	978	830
Zóna 1. (5-10 km)	1433	1205	1248	1138	1180	1000
Zóna 2. (10-15 km)	1860	1565	1628	1478	1540	1303
Zóna 3. (15-20 km)	2280	1918	2000	1810	1893	1595
Zóna 4. (20-25 km)	2895	2435	2545	2300	2410	2030
Zóna 5. (25-30 km)	3545	2980	3120	2818	2955	2488

28. táblázat: Jegyárak a célcsoporton kívüli utazók részére

Ebben a harmadik esetben a nem célcsoportos utasok jegyárai meglehetősen magasak, mivel a célcsoportos utasok kedvezményét ők fizetik meg. Ez a magas ár visszatartó erő is lehet a használattal szemben. Ezek a díjak ugyanakkor még mindig jelentősen alacsonyabbak a taxi közlekedés díjainál, különös tekintettel arra, hogy a településközi forgalomban az RTK-nál nem kell a visszautat megfizetni, mint a taxinál.

9. ÜZLETI MODELL

A javasolt szolgáltatási rendszer megvalósításának és eredményes működésének is alapfeltétele, hogy a bevezetés megfelelő üzleti modell alapján történjék.

Az üzleti modellnek a következő fő kérdésekre kell választ adnia:

- a tevékenység végzésének jogi alapja
- közszolgáltatásként történő elismerés
- a szolgáltató és a közigazgatás kapcsolata, valamint a szolgáltató kapcsolat-rendszere egyéb szervezetekkel
- a betegszállítás, mint sajátos szolgáltatás feltételei
- a tarifarendszer meghatározásával kapcsolatos jogosultságok, ezzel összefüggésben a kedvezményes tarifák és a jogosultak megállapítása
- a kedvezményes tarifák utáni kompenzáció
- ki legyen az üzemeltető beleértve a diszpécser központ ügyét is,
- a kedvezményes tarifákon túlmenően keletkező veszteség kompenzálása.

Az üzleti modell alkalmazható változatait a jogszabályi háttér határozza meg. A jelenlegi jogszabályok alapján csak üzleti alapú, sem a taxi, sem a menetrendszerű buszközlekedés fogalmába nem eső szolgáltatás végezhető, amely közpénzekből semmiféle támogatásban nem részesül.

Lehetséges ugyanakkor az, hogy a betegszállítási feladatokra a szolgáltatóval az egészségbiztosító szerződést kössön, és ennek keretében a betegszállítást végző egyéb szervezetekhez hasonló költségtérítésben részesítse.

Az üzleti modellt két változatban dolgozzuk ki. Az első változat azon a feltételezésen alapul, hogy lehetséges a jogi és pénzügyi szabályok változtatása annak érdekében, hogy a szolgáltatásban rejlő lehetőségek a legteljesebb mértékben kihasználásra kerüljenek (optimális változat).

A második változat azt feltételezi, hogy a jogszabályi változtatásokra nem fog sor kerülni, a szolgáltatás a jelenlegi szabályozási keretek között működik (minimális változat).

9.1. Optimális változat (szociális és tömegközlekedési szolgáltatás)

- a. Az RTK szolgáltatást a közszolgáltatásként ismerik el. Ehhez módosítani kell az 1988. évi I. törvényt.

Az RTK ezzel a módosítással a tömegközlekedési szolgáltatásokkal azonos elbírálás alá kerül, ami kiterjed a fogyasztói árkiegészítés igénybevételére is. Ennek megfelelően a fogyasztói árkiegészítésről szóló 2003. évi LVXXXVII. törvényt is módosítani szükséges.

- b. A közszolgáltatási jelleg értelmében a tevékenység csak az illetékes közigazgatási szervekkel kötött közszolgáltatási szerződés alapján végezhető. Mivel a tervezett rendszer helyi és városkörnyéki utazásokat is szolgál, a közszolgáltatási szerződést a győri települési önkormányzattal és a közlekedésért felelős miniszterrel kell az üzemeltetőnek megkötöni.

- c. A közszolgáltatási szerződés tartalmazza a működési kereteket:

- egyrészt biztosítja az ebben a szolgáltatásfajtában való kizárólagos üzemeltetési lehetőséget,
- másrészt meghatározza a korlátokat, nevezetesen azt, hogy milyen szállítási feladatokat nem vállalhat a szolgáltató, illetve milyen prioritásokat kell érvényesítenie a jelentkező igények elfogadásánál.

- d. A közszolgáltatás elveinek megfelelően a szolgáltatás díjszabását az árhatóság határozza meg, a Győrön belüli utazás díjszabása esetében ez az önkormányzat, a kistérségi utazás esetében a GKM. Az ármegállapításhoz kapcsolódóan kerülnek meghatározásra a fogyasztói árkiegészítési kulcsok is. A díjmegállapításnál és az árkiegészítés megállapításánál is alapelv, hogy az új szolgáltatás ne jelentsen versenyt a menetrendszerű tömegközlekedéssel. Azok az utazások, amelyek a menetrendszerű tömegközlekedéssel is lebonyolíthatók – és

az utazást végzők személye sem indokol szociálpolitikai támogatást -, csak piaci alapú áron történhetnek, azaz az ilyen utazások után a szolgáltató közpénzből semmiféle hozzájárulást sem kaphat.

- e. A díjszabásban kedvezményeket kapnak az elsődleges használói csoportok.
- A kedvezményes tarifával történő szállítások után a szolgáltató árkiegészítést igényelhet.
Az árkiegészítés megállapításának alapja lehet a 8. fejezetben szereplő teljesárú és kedvezményes díjtételek közötti különbség.
- f. Elképzelhető az a megoldás, hogy azokra az utasokra, akiket a szolgáltató a tömegközlekedési kiszolgálás hiányában szállít el, a tömegközlekedési viteldíjrendszer vonatkozik. Ez azt jelenti, hogy egyszeri utazásnál a vonaljegy árával azonos a viteldíj, illetve a tömegközlekedési bérlet birtokában az utazás díjmentes. Ennek az elvnek az érvényesítése adminisztrációs nehézséggel jár, alkalmazása ezért meggondolandó.
- g. A betegszállítási feladatok végzésére a szolgáltatóval szerződést köt az egészségbiztosító és a szerződésben foglaltak szerint ennek költségét megtéríti. A betegszállításra jogosultak körét az egészségbiztosító határozza meg, ezt a szerződés tartalmazza.

Nem szükségszerű, hogy az egészségbiztosító által fizetett térítés a beteg szállításának teljes költségét fedezze. A mentőszolgáltatnak jelenleg fizetett térítés számításaink szerint a költségek mintegy felét fedezné, azaz a szállított betegnek kellene a tarifa másik felét megfizetnie. Ebben a helyzetben a betegszállítást igénylő választhatna, hogy a mentőszolgáltatást (vagy más szerződött betegszállítót) vesz igénybe, - ekkor a szállítás számára ingyenes lenne -, vagy az RTK rendszerbe jelentkezik be és fizeti a rá eső (mintegy 50 %-os) viteldíjrészt és élvezzi az RTK által nyújtott magasabb szolgáltatási színvonalat, ezek között elsősorban a megrendelési időpont pontos betartását.

h. Az üzemeltetőre vonatkozóan két változatot szerepeltetünk:

1. Önálló üzemeltető

Előny:

A költségelhatárolási problémák nem merülnek fel és egyértelmű az üzemeltetői érdekelt-ség a szolgáltatás eredményességében.

Hátrány:

A tömegközlekedési szolgáltatással való integráció és együttműködés megteremtése nehe-zebb.

A tömegközlekedési vállalattól elkülönült üzemeltetőt kötelezni kell arra, hogy a tömegköz-lekedési utazási lehetőséget felajánlja a bejelentkezőnek, amennyiben a bejelentett igényre van megfelelő tömegközlekedési alternatíva, illetve arra, hogy az ilyen igényeket utasítsa el. Ennek betartása gondot jelenthet.

2. A szolgáltatást a tömegközlekedési vállalat nyújtja:

Előny:

- Jobb eséllyel megvalósítható a kétfajta szolgáltatás integrációja.
- A diszpécser központ komplex utastájékoztatót tud nyújtani

Hátrány:

- Kisebb az érdekelttség a szolgáltatás eredményes működtetésében.

i. Az üzemeltetési veszteség kompenzációja

A szolgáltatás alapvetően szociális jellegű, ezért a díjképzésben kedvezményes tarifákat is szerepeltetünk.

A kompenzációs igény fő oka az, hogy a kedvezményes díjtételek miatt a bevétel egy része kiesik. Ennek összege a tervezett díjkedvezményt tartalmazó (2. számú) díjrendszerben változatoktól függően 36-103 millió Ft/év. A tanulmányban szereplő 1. és 3. díjrendszerben el-vileg nincs szükség kompenzációra, ezeknek az életképessége azonban kérdéses. Egyelőre nem lehet megbízhatóan megbecsülni, hogy a különböző díjszint mellett mennyien fognak

utazni az RTK-val. A rendszer bevezetésének további előkészületi fázisában indokolt lehet erre vonatkozóan további felméréseket végezni.

Az RTK teljesen újfajta szolgáltatás lenne, új dolgok bevezetése mindig kockázattal jár. A kockázatok ellentételezése érdekében a bevezetési szakaszban valamilyen támogatási forrás biztosítása mindenképpen szükséges lesz.

A kedvezményes díjtételek miatti kompenzációt célszerű árkiegészítés formájában nyújtani. A bevezetés előkészítése során a legfontosabb feladatot a kompenzáció rendszerének kialakítása jelenti, beleértve a települési önkormányzatok és az állam együttműködését ezen a területen.

9.2. Minimális változat (csak szociális szolgáltatás)

A szolgáltatás létrehozását lehetségesnek tartjuk a jelenlegi jogi szabályozás mellett is, ha a mozgáskorlátozottak szállítására (és esetleg a betegszállításra) a szükséges finanszírozási források megteremthetőek.

A szállítási feladatot ebben az esetben a regisztrált mozgáskorlátozottak (és a betegszállítást igénylők) szállítására kell korlátozni azzal, hogy ezen kívül a szolgáltató piaci alapon vehet fel utasokat a ráfordítások megtérülését biztosító tarifa mellett. A kereslet-kínálat viszonya fogja eldönteni ennek a volumen-korlátait és működőképességét.

A mozgáskorlátozottak, betegek és esetleg egyéb rászorulóknak számára a rendszer szociális szolgáltatást jelentene, amelynek költségeit részben (indokolt esetben teljesen) közpénzből fedeznék. A mai jogszabályok erre lehetőséget adnak.

A megvalósításhoz a térségi önkormányzatoknak kellene szerződést kötni az üzemeltetővel. Amennyiben a szállítási feladat a betegszállításra is kiterjed, az egészségbiztosító szerepe is szükséges az optimális változatban leírtakkal azonos módon.

Ebben az esetben a teljesítményeket illetően az 1. változat valósulna meg, az ahhoz tartozó tarifákkal.

10. ÉRTÉKELÉS, KOCKÁZATOK

Az RTK szolgáltatás megvalósítása ugyanolyan pozitív következményekkel jár, mint általában a tömegközlekedés fejlesztését szolgáló intézkedések. A jelentkező hasznok nagyobb része a mobilitási nehézségekkel küzdőknél jelentkezik, összefüggésben azzal, hogy a szolgáltatás elsősorban az ő igényeiket szolgálja. A várható előnyök a következők.

- a. A mozgáskorlátozottak több utazást fognak teljesíteni. A több utazás azt eredményezi, hogy jobban részt tudnak venni a társadalmi életben, azaz csökken a társadalmi kizártságuk.
- b. A mozgáskorlátozottak RTK-val megtett utazásai jobb körülmények között, kényelmesebben történnek, mint azt megelőzően, ami az életkörülményeik valamilyen mértékű javulását jelenti.
- c. A jelenleg mentők, illetve betegszállítók által szállított betegek közül azoknak, akik az RTK-t választják, javulni fognak az utazási körülményeik, kevesebb várakozási idővel jutnak el az egészségügyi intézményekbe, illetve haza.
- d. A rendszert igénybevevő, mozgásukban nehézséggel küszködő emberek is több célpontot fognak elérni, több utazást fognak végezni és jobb körülmények között, kényelmesebben fognak utazni. Mindez javítja esélyeiket a társadalmi életben való részvételre, javítja életszínvonalukat.
- e. Az RTK-val utazó, nem hátrányos helyzetű emberek is előnyhöz jutnak olyan időszakban, olyan viszonylatban, és olyan körülmények között utazhatnak, amit a hagyományos tömegközlekedés nem képes biztosítani.
- f. Az RTK révén számos intézmény, vállalkozás jobban elérhető lesz a lakosság egyes rétegei számára, ami ezeknek az intézményeknek is előnyökkel jár. A mozgásukban nehézséggel küszködők jobban elérik majd a periférikus fekvésű vállalkozásokat és szolgáltatásokat (pl. bevásárlóközpontok).
- g. Az RTK tömegközlekedés jellegű, az ide kerülő utazások egy része személygépkocsis utazást vált ki, ami a forgalmi torlódások és a környezetszennyezés csökkentésével jár. A szolgáltatás volumene azonban nem éri el azt a szintet, hogy ez a hatás észrevehető legyen.
- h. A betegszállítási feladatok egy részének átvétele megtakarítást jelenthet a mentőszolgálatnál. A mentőszolgálat ugyanakkor jelenleg olyan alacsony költségtérítést kap ezért a felada-

tért, hogy költségvetési megtakarítás nem képzelhető el, mivel az RTK legalább ugyanilyen mértékű hozzájárulást kell, hogy kapjon.

- i. Ennél jóval jelentősebb mértékű megtakarítás jelentkezik a hagyományos tömegközlekedés területén.

Az esélyegyenlőségi törvény előírásai szerint a hagyományos tömegközlekedésnek elérhetőnek kell lennie a mozgásukban korlátozottak számára is. Ha ezt szeretnénk maradéktalanul betartani, az a tömegközlekedési járművek olyan mérvű átalakítását igényelné (rámpa, kerekesszék-emelő mechanizmus stb.), ami jelentős, aránytalanul nagy többletterhet jelentene a közlekedési vállalatnak. Egy minden, ilyen jellegű speciális igényt kielégítő RTK rendszer bevezetésével ez a ráfordítás kiváltható lenne, miközben a háztól-házig történő szállítással magasabb szolgáltatási színvonalat is képviselne.

Az RTK bevezetése kockázattal is jár.

A fő kockázat abban rejlik, hogy milyen igények fognak valójában a szolgáltatással szemben jelentkezni. A felmérések során a megkérdezettek többsége a tömegközlekedési tarifa 1,5-2-szeresét tartotta elfogadható viteldíjnak. A támogatás nélkül kalkulált viteldíj a Győrön belüli utazásoknál nagyjából megfelel ennek az elvárásnak, de a kistérségbeli utazásnál az RTK díjak nagyjából ötszöröse lennének a menetrendszerű autóbusz viteldíjaknak.

A bevezetés legnagyobb bizonytalansága az RTK szolgáltatás tömegközlekedésként való elismertetésnek kérdése. Ehhez két jogszabály módosítására lenne szükség, ami kormány szintű támogatást kíván. A módosítás költségvetési következménnyel is járna, mivel az árkiegészítés igénybevétele megnyílna olyan utazások után is, amelyek ma nem részesülnek ebben a támogatási formában.

Az RTK szolgáltatás bevezetésére a legnagyobb esélyt a következők nyújtják:

- A hátrányos helyzetű célcsoportra koncentrálni, szociális szolgáltatásként indulni, kis volumennel (A kidolgozott hat változat közül ez az 1. változatot jelenti.)
- A bevezetés finanszírozási nehézségeinek az áthidalására lehetőség lenne valamilyen program keretéből a szolgáltatás újszerűségére való tekintettel egyszeri támogatást nyújtani, ami a kísérleti jellegű bevezetést lehetővé tenné.

Ábrák jegyzéke

1. ábra: A Győri kistérség települései
2. ábra: Győr város városrészei
3. ábra: Győr város városrészeinek népsűrűsége 2001-ben
4. ábra: A kistérség népsűrűsége – közigazgatási határ szerinti területre vetítve 2003-ban
5. ábra: Győr város közlekedési hálózata
6. ábra: A kistérség közlekedési hálózata
7. ábra: A kistérség vasúti hálózata
8. ábra: Menetrendszerű autóbuszvonalak és megállók
9. ábra: Számottevő, tömegközlekedéssel le nem fedett területekkel rendelkező települések
10. ábra: Győr tömegközlekedéssel le nem fedett területei
11. ábra: Győr város fedettségi ábrája (piros színnel az időszakosan kiszolgált megállóhelyek)
12. ábra: Rugalmas közlekedési rendszerben alkalmazható járműtípus

Táblázatok jegyzéke

1. táblázat: A város egyes városrészeinek alapvető jellemzői és funkciói
2. táblázat: A városrészek tipizálása
3. táblázat: A kistérség lakónépessége és Győrbe ingázóinak száma
4. táblázat: A települések és a központi város (Győr) közötti utazások közlekedési eszközök szerinti megoszlása
5. táblázat: A települések központjának távolsága a vasúti megállóhelyektől
6. táblázat: Az autóbushálózattal le nem fedett területen lakók száma (becslés)
7. táblázat: A gyengén ellátott területek lakosszáma (becslés)
8. táblázat: A közlekedési helyzet megítélése közlekedési eszköz szerint

9. táblázat: MEOSZ-tagok száma a lakosság számához viszonyítva
10. táblázat: A mentőfeladatok célok szerinti megoszlása a vizsgált hónapokban
11. táblázat: A betegszállító szolgálatok által elszámolható hasznoskm-díjak
12. táblázat: Az interjúút adó mozgáskorlátozottak utazási viszonylatokkal és rendszerességgel kapcsolatos preferenciái
13. táblázat: A mozgáskorlátozottak utazási célokra és egyéb jellemzőkre vonatkozó válaszainak eloszlása
14. táblázat: Javasolt rendszerváltozatok
15. táblázat: Számított napi utasforgalom az egyes változatokban
16. táblázat: A járműszükséglet számítása
17. táblázat: A szükséges járművezetők száma
18. táblázat: A szükséges diszpécserek száma
19. táblázat: Beruházási költségek az egyes változatokban
20. táblázat: Havi üzemeltetési költség az egyes változatokban
21. táblázat: Az egyes változatok éves teljes költsége (ezer Ft)
22. táblázat: A teljesítményekre vetített a szolgáltatási paraméterek
23. táblázat: A tarifarendszer kialakításánál alkalmazott zónarendszer
24. táblázat: Egységes tarifarendszer melletti jegyárak
25. táblázat: Az egyes változatok kompenzációs igénye kedvezményes jegyárak alkalmazása esetén
26. táblázat: A célcsoport számára bizosított kedvezményes viteldíjak
27. táblázat: Üzletpolitikai szempontból támogatott jegyárak a célcsoport részére
28. táblázat: Jegyárak a célcsoporton kívüli utazók részére