

# ELŐTERJESZTÉS

Komló Város Önkormányzata Képviselő-testületének

2011. május 5-én

tartandó ülésére

Az előterjesztés tárgya: Autóbusszal végzett menetrend szerinti helyi személyszállítási közszolgáltatás veszteségfinanszírozása

Iktatószám: 833/2011.

Melléklet: 5 db

A napirend előterjesztője: Polics József polgármester

Az előterjesztést készítette: Horváth László Műszaki referens

Az előterjesztést véleményező bizottságok a hatáskör megjelölésével:

<b>Bizottság</b>	<b>Hatáskör</b>
Pénzügyi, jogi és ellenőrzési bizottság	SZMSZ 27. § (2) bekezdés
Gazdasági, településfejlesztési bizottság	SZMSZ 27. § (2) bekezdés

Egyéb megjegyzés:

Meghívott: Horváth Zoltán vezérigazgató – Pannon Volán Zrt.

.....

A határozatot kapják:

Pannon Volán Zrt. – Horváth Zoltán vezérigazgató

## Tisztelt Képviselő-testület!

A március havi rendes testületi ülésen – a beszámoló a lejárt határidejű határozatokról című napirend keretében – adtunk tájékoztatást arról, hogy a testület 156/2010. (XII. 16.) sz. határozatában (1. sz. melléklet) foglaltak a 4-es, 19-es, valamint a 8-as és 8/A-s járatokra vonatkozóan milyen módon teljesültek. Akkor jeleztük, hogy a 8-as járatok indokolt részének az Irinyi – Berek utca rövidített útvonalon történő leközlekedtetésére vonatkozó szolgáltatói javaslatot nem lehetett napirendre tűzni, mivel nem állt megfelelő idő az anyag egyeztetésére, illetve az tartalmában eltért attól amit a képviselő-testület a döntésében megfogalmazott. (A tervezet minimális járateltérítés mellett a hatályos menetrendhez képest jelentős járatkivonásra tett javaslatot.) Erre vonatkozóan akkor csatoltuk a Pannon Volán Zrt. Vezérigazgatójának írt levél másolatát (2. sz. melléklet), melyben jeleztük a további egyeztetés szükségességét, minkét fél részéről elfogadható javaslat kidolgozását. A 8-as járat vonatkozásában újabb javaslatot nem kaptunk, viszont fentiekre reagálva a szolgáltató április elején küldte meg azt az anyagot, melyben megfogalmazta azokat a szükséges intézkedéseket, javaslatokat, melyek kiterjednek a közszolgáltatási szerződés módosítására, a bevételek növelésére és a költségek csökkentésére. (3. sz. melléklet). Fenti területekre vonatkozó javaslatok megvalósításának átfogó célja a szolgáltató 2010. év végi 102 M Ft-os, és 2011-re prognosztizált közel 150 M Ft-os veszteségének radikális csökkentése, lehetőségek szerinti megszüntetése.

Ennek érdekében az említett három részterületen szolgáltató az alábbi főbb intézkedések megtételét tartja szükségesnek:

1. Közszolgáltatási szerződés módosítása oly módon, hogy Komló Város Önkormányzata negyedévente forrást biztosít – a jelenlegi normatív támogatás mellett – a szolgáltató által kimutatott várható veszteségekre. Majd az indokolt költségek és bevételek különbözetét az éves beszámoló adatai alapján a következő évben megtéríti, illetve többlet esetén azt az elszámolásába betudja.
2. A bevételek növelésére szolgáltató javasolja a tarifa emelését, és a bérletstruktúra átalakítását, valamint szükségesnek tartja az ellenőrzés hatékonyságának növelését. Ezeken túlmenően fontosnak tartja a pótdíjak jelentős mértékű emelését.
3. A költségek csökkentését szolgáltató a magasabb költséggel üzemelő autóbuszok átcsoportosításával, a menetteljesítmény jelentős mértékű csökkentésével, illetve az értékesítési rendszer megváltoztatásával tartja megvalósíthatónak.  
A menetteljesítmény kivonás módosított bővített változatát a szolgáltató április közepén küldte meg. (4. sz. melléklet)

Ebben az éves teljesítménycsökkenés a korábban jelzett 150.900 km helyett már több mint 193.000 km, mely a 4-es járat kivételével minden autóbusz járatot érint és a 2011. február végi, és március 26.- április 3-ig tartó – sofőrök által végzett – utasszámlálás adatain alapul.

A 2. és 3. pontokban foglalt intézkedések 12 hónapra várható hatása szolgáltató számítása szerint – azok teljeskörű elfogadása esetén – 53-60 millió forint megtakarítást jelent a költségek terén.

Ez azonban a várható 2011. évi veszteségnek csak kb. 40 %-a, melynek tényleges mértékét a módosító javaslatok bevezetési időpontja határozza meg.

Az eddigiekben ismertetett anyag áttanulmányozását követően a megrendelő és szolgáltató között vezetői szintű egyeztetésre került sor.

A Pannon Volán Zrt. vezérigazgatója kifejtette, hogy a részükről megküldött intézkedési tervcsomag a tulajdonos MNV Zrt. elvárásait tükrözi, és a társaság március 18-i közgyűlése is a szerződő féllel való egyeztetést és konkrét javaslatok, intézkedések megtételét írta elő a menedzsment számára.

Az önkormányzat részéről állásfoglalásunk az, hogy a jelenlegi normatív finanszírozási rendszer a Komló nagyságrendű városok helyi tömegközlekedésének működtetéséhez csak igen kismértékű támogatást biztosít. Az önkormányzatok többsége – így Komló is – a jelen költségvetési helyzetben képtelen a működés során keletkező veszteség fentiekben részletezett várható mértékű finanszírozására.

Szükségesnek látjuk a finanszírozási rendszer átdolgozását, a vidéki helyi autóbussz-közlekedés nagyobb arányú támogatását, mely javaslatot a Kisvárosi Önkormányzatok Országos Érdekszövetségének megküldtük a helyi közösségi közlekedés támogatásáról szóló rendelettervezet véleményezési szakaszában. (5. sz. melléklet)

Korábban testületi döntés született arról, – mellyel az egyeztetés során a szolgáltató képviselője is egyetértett - hogy teljes komlói viszonylatban szükséges egy alapos, az utazó közönség, a foglalkoztató cégek és oktatási intézmények igényeihez igazodó, az utazói szokásokat feltérképező, tényleges szükségletet tükröző tanulmány elkészítése, mely alapjául szolgál egy optimális menetrend megszerkesztéséhez. Ez lehetőséget adhat olyan menetteljesítmény indokolt kivonására, mely kimutathatóan többletként jelenik meg a jelenlegi rendszerben. A felek véleménye szerint ezt a lakosság és az említett szervezetek is elfogadnák tekintettel arra, hogy a felmérés és a tanulmány készítése az ő bevonásukkal történne. Az átfogó tanulmány költsége 5 M Ft nagyságrendű, mely az önkormányzat költségvetési helyzetében jelenleg részünkről nem kezelhető. A szolgáltató jelezte, hogy mivel a készítendő anyag alapján történő járatkivonás és az abból adódó megtakarítás szolgáltató elemi érdeke, így hajlandó arra, hogy esetleges felkérés esetén a tanulmányhoz szükséges forrást biztosítsák.

Mivel a szolgáltatónak a működtetés során már eddig is jelentős vesztesége keletkezett és a tanulmány elkészítése, illetve az abból adódó járatkivonás hatása csak jóval később jelentkezik, javasoljuk a Képviselő-testületnek, hogy hagyja jóvá a szolgáltató részéről javaslat benyújtását a szakmai szempontból legindokoltabb járatkivonásra, éves szinten 10.000 km nagyságrendig. Ez az éves futásteljesítménynek nem éri el az 1 %-át, így jegyzői hatáskörben jóváhagyása és bevezetése rövid időn belül megtörténhet.

A fentiekben túl egyetértünk a buszokon való ellenőrzés hatékonyabbá tételével, a bérletek hamisításának csökkentése érdekében tett intézkedésekkel. Felhívtuk szolgáltató figyelmét, hogy a buszok átcsoportosítása kapcsán vegye figyelembe a közszolgáltatási szerződésben – a buszok átlagéletkorára vonatkozó – vállalt kötelezettségét.

A tarifaemelés bevezetésére álláspontunk szerint akkor kell visszatérni, ha már látható, hogy a tanulmány alapján bevezetett új menetrend és ebből adódó járatkivonás mekkora megtakarítást jelent.

Kérem a Tisztelt Képviselő-testületet, hogy az előterjesztést vitassa meg és az illetékes bizottságok állásfoglalása alapján a határozati javaslatban foglaltakat fogadja el.

## **Határozati javaslat:**

A képviselő-testület – a polgármester előterjesztése, és a Pénzügyi, jogi és ellenőrzési, valamint a Gazdasági, településfejlesztési bizottság állásfoglalásának figyelembevételével - megtárgyalta az autóbusszal végzett helyi személyszállítási közszolgáltatás veszteségfinanszírozása tárgyú előterjesztést és az alábbi határozatot hozza:

1. A képviselő-testület a szolgáltató által benyújtott, és az előterjesztés 3. sz. melléklete szerinti anyagban foglaltakat – az ellenőrzés hatékonyabbá tételére és a bérletek hamisítása érdekében tett intézkedésekre vonatkozó javaslatai kivételével – nem fogadja el.
2. A képviselő-testület szükségesnek tartja egy átfogó, a tényleges igényekhez és utazási szokásokhoz igazodó új járat- és menetrend kidolgozását. Az ehhez szükséges tanulmány elkészítésének finanszírozására az önkormányzat jelenlegi költségvetési helyzetében nem képes, ezért felkéri a polgármestert, hogy a Pannon Volán Zrt. vezetését kérje fel a tárgyi tanulmány elkészítésére és az ezzel kapcsolatban felmerülő költségek biztosítására.

**Határidő:** azonnal

**Felelős:** Polics József polgármester

3. A képviselő-testület felkéri a polgármestert, hogy az autóbusszal végzett helyi menetrend szerinti személyszállítás állami támogatásrendszerének átdolgozása, a támogatás intenzitásának növelése érdekében az illetékes fórumokon járjon el, minden lehetséges intézkedést tegyen meg.

**Határidő:** értelem szerint

**Felelős:** Polics József polgármester

4. A képviselő-testület felkéri a szolgáltatót, hogy a 10.000 km-ig a legszükségesebb éves menetteljesítmény kivonásra tegyen szakmai javaslatot. Utasítja a jegyzőt, hogy a menetrend bevezetésével kapcsolatos intézkedéseket tegye meg.

**Határidő:** 2011. május 31.

**Felelős:** dr. Vaskó Ernő címzetes főjegyző

**Komló, 2011. április 26.**

**Polics József**  
**polgármester**

KOMLÓ VÁROS ÖNKORMÁNYZATA

KÉPVISELŐ-TESTÜLETÉTŐL

**K I V O N A T**

a képviselő-testület 2010. december 16-i ülésének  
jegyzőkönyvéből

**Tárgy:** Helyi autóbusz menetrend és járatmódosítás

**156/2010. (XII.16.) sz. h a t á r o z a t**

A képviselő-testület – a polgármester előterjesztése, valamint a gazdasági, településfejlesztési bizottság javaslata alapján – megtárgyalta a helyi autóbusz vonalhálózat racionalizálásával kapcsolatos előterjesztést.

A képviselő-testület az autóbuszal végzett helyi személyszállításra vonatkozó közszolgáltatási szerződés mellékletét képező menetrend szerinti 4-es, 19-es és M19Y autóbusz járatvonalakat az előterjesztés 1. sz. melléklete szerint 2011. február 1-i hatállyal módosítja, az ehhez kapcsolódó módosított menetrendet jóváhagyja.

Ennek keretében:

- szabad- és munkaszüneti napokon az autóbusz állomásról 15.00, 16.15, 18.15, 20.00 (VII.1-től-VIII.31-ig) és 21.00 órakor a 4-es vonalon Sikondára közlekedő járatok megszűnnek és helyettük a 19-es vonalon közlekedő járatok betérítésével biztosított az utasok Sikondára való eljutása. Az autóbusz-állomásról induló járatok Sikondai betérítésével a megnövekvő menetidő miatt visszairányban (Körtvélyesből) induló járatok indulási időpontja néhány esetben 5-15 perccel belülré kerül, (15.35-15.45, 16.35-16.50, 19.35-19.40) ami a menetrend további pontosítását, módosítását igényli.
- az M19Y Körtvélyes-Zobák akna autóbusz vonalon közlekedő, Körtvélyesből 5.05 órakor induló járat megszűnik, a hasonló időpontban induló 19-es vonalon közlekedő járatról az 1-es vonalon közlekedő járatra a „Tröszt” megállóhelyen történő átszállással az utasok eljutása Zobák aknára a korábbi érkezési időpontnak megfelelően biztosított.

A 8-as és 8/A-s járatokra vonatkozó módosított járatútvonalakat a képviselő-testület nem hagyja jóvá. Ez a két járat az előterjesztéshez csatolt módosító javaslat szerinti új menetrend alapján a korábbi útvonalon közlekedik.

Az új menetrend bevezetését követően február hónapban a megváltoztatott vonalakon utasszámlálást kell tartani, és annak tapasztalatait megfelelően elemezni kell.

Körtvélyes – Szilvás viszonylatban a helyi autóbuszjáratok és menetrend átfogó módosításának lehetőségét Szolgáltató vizsgálja meg, és erről szakmai elemző anyagot készít.

Mindkét anyagról előterjesztést kell készíteni legkésőbb a testület 2011. júniusi rendes ülésére.

A februári utasszámlálást követően a márciusi rendes képviselő-testületi ülésre javaslatot kell tenni arra, hogy a 8-as vonalon közlekedő járatok indokolt része az Attila utcai elágazástól az Irinyi – Berek utca rövidített útvonalon közlekedjen, biztosítva ezzel a városközpont gyorsabb elérését, az érintett utcák jobb tömegközlekedését, valamint a további menetteljesítmény csökkenéséből adódó megtakarítást.

Fenti módosítások eredményeképpen 38.200 km menet teljesítmény megtakarítására kerül sor, mely a szolgáltató veszteségfinanszírozását szolgálja.

Továbbra sem ismeri el a 167/2008. (XII.11.) sz. határozatban szereplő költségelemeket.

A képviselő-testület felhatalmazza a polgármestert a közszolgáltatási szerződést módosító megállapodás aláírására.

<b><u>Határidő:</u></b>	2011. február 1.	(menetrend módosítás)
	2011. február 28.	(utasszámlálás)
	2011. júniusi rendes testületi ülés	(átfogó előterjesztés)
<b><u>Felelős:</u></b>	Polics József	polgármester

Utasítja a jegyzőt, hogy a járatvonalak módosításából adódó menetrend változásra vonatkozóan a szükséges intézkedéseket tegye meg.

<b><u>Határidő:</u></b>	2010. december 31.	
<b><u>Felelős:</u></b>	dr. Vaskó Ernő	címzetes főjegyző

**K.m.f.**

**Polics József s.k.**  
*polgármester*

**dr. Vaskó Ernő s.k.**  
*címzetes főjegyző*

A kiadmány hitelével:

## Komló Város Polgármesterétől

✉ 7300 Komló, Városház tér 3. Pf. 87.  
☎ 72/\*584-000 (4001) 584-001 Fax: 584-005



Ikt.sz.: 2407/2011.

Tárgy: Helyi autóbusz-menetrend  
módosítása (8, 8/A)

Hiv.sz.: Ig. 127/7-2011.

**Pannon Volán Zrt.**  
**Horváth Zoltán**  
vezérigazgató

Pécs  
Siklósi út 1.  
7622

*Tisztelt Vezérigazgató Úr!*

Komló Város Önkormányzata Képviselő-testületének 156/2010. (XII.16.) számú határozatában előírt – 8-as járat módosítási lehetőségére és utasszámlálásra vonatkozó – szakmai anyagot 2011. március 22-én megkaptuk.

Az anyag részletesen tájékoztat az utasszámlálás adatairól, azonban a menetrend tervezetek (8, 8/A) áttanulmányozása során szembesültünk azzal a ténnyel, hogy a Képviselő-testület által korábban elfogadott és február 1. napjától hatályos menetrendhez képest jelentős járatkivonásra tesznek javaslatot.

A már említett határozatban a testület arról döntött, hogy a februári utasszámlálást követően olyan javaslat kerüljön a szolgáltató által kidolgozásra, mely a 8-as járatok indokolt részének az Irinyi utcai, rövidített útvonalon történő közlekedtetésének lehetőségét vizsgálja, a városközpont gyorsabb elérése, illetve ennek kapcsán a menetteljesítmény csökkentése érdekében.

Az Önök mostani javaslata nem konkrétan erről szól, hanem a teljes 8-as és 8/A menetrendre vonatkozóan tettek járatkivonási javaslatot.

Ennek megfelelően a márciusi testületi ülés napirendjén nem tudjuk szerepeltetni a menetrend módosítást. Ezzel kapcsolatban április hónapban egyeztetést tartok szükségesnek, hogy az áprilisi rendes testületi ülésre egy alaposan átgondolt, mindkét fél részéről elfogadható anyag kerülhessen betérjesztésre.

Komló, 2011. március 23.

Tisztelettel:



**Polics József**  
polgármester



# PANNON VOLÁN

Autóbuszközlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság



Komló Városi Polgármesteri Hivatal Ptt-i, Vagyongazd. és Városüz. Iroda	
Frk.: dátum	szám: 17217
Ikt.: dátum OK-OK.	szám: 833-4
Mell.:	Üi.: Horváth

Szám: Ig. 127/8-2011

Pécs, 2011. március 30.

Polics József  
polgármester

Mell.: Helyközi elszámolási  
módszertan  
Költségelemzés

Komló  
Városház tér 1.  
7300

## Tisztelt Polgármester Úr!

Komló város helyi menetrend szerinti közlekedésével kapcsolatban már több alkalommal tettünk javaslatot annak veszteségének megszüntetésére, illetve enyhítésére. A helyi közlekedésben képződő veszteség már veszélyezteti a társaság eredményes működését is.

A fentiekre is tekintettel a társaság 2011. március 18-i közgyűlése határozatot hozott, mely szerint:

**„Amennyiben ezen tevékenység 2010-ben a Társaságnak veszteséget okozott és 2011-ben is veszteség várható, folytasson le egyeztetést a szerződő partnerrel, és szükség esetén terjesszen elő javaslatot a helyi közszolgáltatási szerződés által biztosított jogérvényesítési lépések megtételére”.**

E tevékenység **vesztesége 2010-ben** meghaladta a **102 millió forintot**.

**2011. évi** - változatlan feltételekkel tervezett - gazdálkodási eredmény további nagymértékű romlás valószínűsíthető (elsősorban az utazási igények csökkenése, amit alátámaszt az eltelt két hónap volumencsökkenése, valamint az üzemanyag drágulása miatt) és az meg fogja közelíteni a **-150 millió Ft**-ot.

A közgyűlési határozat végrehajtása érdekében, valamint a társaság eredményes működtethetőségére való tekintettel – a korábbi szóbeli tájékoztatásunknak megfelelően – az alábbiakban bemutatjuk az általunk bevezetendő intézkedéseket, a komlói közgyűlés elé terjesztendő döntési javaslatainkat, valamint azok várható gazdasági hatásait.

### 2011-re vonatkozóan az intézkedéseink és javaslataink kiterjednek

- I. a közszolgáltatási szerződés módosítására,
- II. a bevételek növelésére (tarifaszint és struktúra átalakítására, az ellenőrzés hatékonyságának növelésére),
- III. a költségek csökkentésére (az autóbuszok átcsoportosítására, a kapacitás kibocsátás csökkentésére, az értékesítés megváltoztatására).

Székhelye: 7622 Pécs, Siklósi út 1. Pf.: 7601/214. Tel.: 72/502-500 Fax: 72/311-055

www.pannonvolan.hu

Baranya Megyei Bíróság, mint Cégbíróság előtt 02-10-060062 cégjegyzékszám alatt nyilvántartva.

2011.03.04.

ES.  
Kain



## **I. KÖZSZOLGÁLTATÁSI SZERZŐDÉS MÓDOSÍTÁSA**

**A tevékenység eredményességének biztosítása a jelenlegi normatív támogatást is figyelembe véve nem oldható meg önkormányzati támogatás nélkül.**

Természetesen van lehetőség a veszteség enyhítésére, melyekre a II. és a III. pontokban teszünk javaslatot, illetve vezetünk és vezetünk be különböző intézkedéseket. Ezek várható éves szintű hatását is bemutatjuk.

Javaslatunk lényege röviden, hogy a megrendelő (helyi közlekedés esetén az önkormányzat) meghatározott struktúra szerint előírja a költségek és bevételek bemutatását, változásának indoklását negyedévente és évente, erős konrolling felügyelete mellett. Társaságunk ennek megfelelően alakította ki számítástechnikai segédlettel költségelszámoló rendszerét, mely teljes egészében megfelel az önkormányzat és a társaság között jelenleg érvényben lévő közszolgáltatási szerződésben és a jogszabályokban előírtaknak.

Jelenleg ezt a struktúrát alkalmazzuk a helyi éves beszámolóban is.

A megrendelő negyedévente előleget biztosít az éves tervben bemutatott várható veszteségekre. Évente a tárgyévet követő negyedév után elkészített beszámoló alapján az **indokolt költségek és bevételek különbözetét megtéríti**, vagy többlet esetén azt a következő év elszámolásába betudja.

A veszteség megszüntetésére más megoldást nem látunk.

A költségtérítési rendszer helyközi menetrend szerinti közlekedésben való leírását az 2. sz. melléklet tartalmazza.

<p><b>A fentiekben leírtaknak megfelelően azt javasoljuk, hogy a Közzolgáltatási Szerződés kerüljön módosításra a helyközi menetrend szerinti közlekedésben alkalmazott költségtérítési módszer szerint.</b></p>
--

## II. BEVÉTELEK NÖVELÉSE

### 1.) *Tarifa emelése, bérletstruktúra átalakítása*

Komló helyi menetrend szerinti közlekedésében utoljára 2009. július 1-től került sor a viteldíjak emelésére, akkor is csak a megváltozott ÁFA kulcsok kompenzálására.

A fentiekre, valamint a folyamatosan csökkenő díjbevételekre hivatkozva javasoljuk a viteldíjak emelését az alábbiak szerint:

Komló	db szám (ezer)		Jegy-és bérletár		Index	Bevétel (ezer Ft)		
	2010. várható	2011. várható	2010. jelenlegi	2011. javasolt		2010. várható	2011. várható	index
<b>Elővételi menetjegy</b>	67,56	48,50	235	<b>305</b>	129,8	12 701	11 834	93,2
<b>Menetjegy</b>	102,00	73,00	250	<b>325</b>	130,0	20 400	18 980	93,0
Egyvonalas havi bérlet	11,65	0,00	3 840	0	0,0	35 789	0	0,0
Egyvonalas II.félhavi bérlet	0,41	0,00	2 590	0	0,0	852	0	0,0
<b>Összvonallas havi bérlet</b>	10,75	17,50	5 185	<b>6 740</b>	130,0	44 591	94 360	211,6
Összvonallas II.havi bérlet	0,21	0,00	3 415	0	0,0	568	0	0,0
<b>T/Ny össz. havi bérlet</b>	47,75	41,00	1 770	<b>2 300</b>	129,9	67 614	75 440	111,6
Tarifabevétel						182 514	200 614	109,9
T/NYy árkiegészítés						66 460	58 824	88,5
Ingyenes út. Árkieg.						21 860	22 713	103,9
						270 834	282 151	104,2
Önkormányzati támogatás						29 805	28 500	95,6
<b>Összes nettó bevétel</b>						300 639	310 651	103,3

A javaslat hatásaként 15,5 %-os volumencsökkenést prognosztizáltunk.

**A javaslat hatása várhatóan 12 hónapra kalkulálva 10 millió forint bevétel-növekedés.**

**Megjegyzés: 2011. évi hatása a bevezetés időpontjával arányosan csökken.  
Tarifaemelés nélküli volumencsökkenés a 2011. I-II. havi adatok alapján 9,1 %.  
Volumencsökkentő hatása eltérhet a becsléstől.**

**Amennyiben viteldíjmelésre nem kerül sor a bevételek jelentős csökkenése fog bekövetkezni.**

2.) Ellenőrzés hatékonyságának növelése

A komlói helyi közlekedés utazási igazolványainak ellenőrzését elsődlegesen az autóbuszvezetők végzik. Ennek az ellenőrzésnek a hatékonyságát nagymértékben rontja az egyre szaporodó és egyre jobb minőségű hamis utazási igazolványok megjelenése.

A részletes ellenőrzést – a költségek racionalizálása, csökkentése érdekében – a közúti ellenőri csoport, esetenként a társaság egyéb alkalmazotti állományban lévő tagjai végzik. Ennek gyakorisága azonban – figyelemmel az utóbbi időszak bérlethamisítási adataira – már nem éri el a kívánatos szintet.

A menet- és bérletjegyek jobb vizuális ellenőrizhetősége érdekében 2011 márciusától visszatértünk a hagyományos – színében is jelentősen eltérő – bérletjegyek használatára.

A bérletértékesítést és a forgalom irányítását végzők tevékenységének átszervezésével, a nyitvatartási időtartam szűkítésével a jelenlegi állományból 1 fő főállású, csak a helyi közlekedést ellenőrző tevékenységet végzőt fogunk biztosítani a rendszeresebb ellenőrzés érdekében.

Javasoljuk, hogy visszatartó erőként kerüljenek megemelésre a pótdíjak is a helyközi menetrend szerinti közlekedésben alkalmazott díjszintre:

A megállapított viteldíjon felül:

8.000 Ft pótdíjat fizet, aki

- jegy nélkül, érvénytelen jeggyel vagy érvénytelen utazási igazolvánnyal kísérli meg az utazást, illetve érvénytelen (pl. lejárt érvényességű) kedvezményre jogosító igazolvánnyal, igazolással veszi igénybe a kedvezményt,
- a menetjegyet, bérletjegyet vagy az egyéb utazásra jogosító igazolványt meghamisítva használja fel,
- a névre szóló bérletét vagy más, utazásra, illetve kedvezmény igénybevételére jogosító igazolványát, igazolását arra jogosulatlan részére felhasználásra átadja vagy a más nevére szóló ilyen okmányokat felhasználja,
- a jegyvizsgálat megakadályozása, illetve a jegyvizsgálathoz szükséges személyes adatainak eltitkolása miatt hatósági eljárás igénybevételét teszi szükségessé,
- utazási feltételeket megsérti, különösen, ha olyan tárgyat vagy élő állatot visz be a járműbe, amely kézipoggyászként nem szállítható, vagy kutya esetén a menetjegy váltását elmulasztotta
- a járművet poggyászával, ruházatával vagy más módon beszennyezi
- aki a dohányzási tilalmat megszegi és a járműben dohányzik.

12.000 Ft pótdíjat fizet, aki

- az előző pontokban felsorolt fizetési kötelezettségének 30 napon belül nem tesz eleget.

1.300 Ft utólagos bemutatási díjat fizet, aki

- nevére szóló bérlettel, vagy más érvényes utazási igazolvánnyal, illetve a kedvezményre jogosító, előírt igazolvánnyal, igazolással stb. rendelkezik, de azt az utazás alkalmával az ellenőrzéskor felmutatni nem tudja, feltéve, ha azt utólag, az utazás napjától számított 15 napon belül bemutatja. Bemutatósi díj fizetése esetén is meg kell fizetni a még meg nem fizetett menetdíjat, illetve a szolgáltató visszatéríti a megfizetett menetdíj, illetve pótdíj és a helyes menetdíj, illetve a bemutatási díj különbözetét.

**A javaslat hatása 12 hónapra kalkulálva várhatóan 2 millió forint bevétel-növekedést eredményezhet.**

### III. KÖLTSÉGEK CSÖKKENTÉSE

#### 1.) *Autóbuszok átcsoportosítása*

A helyi menetrend szerinti közlekedésben képződő költségek csökkennek, amennyiben a magasabb költséggel üzemelő autóbuszok más területre kerülnek átcsoportosításra.

2010-ben a helyi közlekedésben alapvetően az alábbi autóbuszok vettek részt

típus	rendszám	beszerzés éve
Autosan Solina	LMB982	2009
Autosan Solina	LMB983	2009
Autosan Solina	LMB985	2009
Credo BN12	LDC661	2008
Credo BN12	LDC662	2008
Credo BN12	LDC663	2008
Credo BN12	LDC664	2008
Mercedes O345	IIP775	2002
Mercedes O345	IIP776	2002
Mercedes O405	JYH244	2006
Mercedes O405	KDT832	2005
IK.260	FLR539	2000
IK.260	JOM903	2000
IK.260	JOB434	1992
IK.260	JOB436	1992
IK.260	JOB451	1989
IK.260	JOB432	1986
IK.260	JOB435	1986
IK.260	JOB444	1986
IK.260	JOB447	1986
IK.260	JOB430	1985
IK.260	KOX892	1985

A fentieknek megfelelően megvizsgáltuk a költségek alakulását és a magasabb költségigényű eszközök alacsonyabb költségűekkel való kiváltását. A 1. sz. melléklet

alapján a MERCEDES és a CREDO BN12 típusokat IK 266, illetve IK 260.32 típusokra lecserélve

**12 hónapra kalkulálva a várható költségmegtakarítás IK 266-os esetén mintegy 8 millió forint IK 260.32 esetén 15 millió forint.**

2.) Kapacitás kibocsátás csökkentése

Az elmúlt évben megküldött Komló nagyságrendű városokat bemutató összehasonlító táblázatból is jól látszott, hogy a Komlón alkalmazott menetrend km teljesítménye 75 %-al meghaladja a legnagyobb kibocsátást. Mindezen adatok, valamint az utasszámlálások is azt igazolják, hogy a kapacitás szűkítésére van lehetőség.

Az alábbi táblázatban bemutatjuk az utasszám és a kibocsátott kapacitás (km) változását, mely jól szemlélteti, hogy a hasonló nagyságrendű városokhoz képest túldotált teljesítmény kibocsátás még az utasszám változás csökkenését sem követi.

	2007	2008	2009	2010	2010/2007 index
utasszám	9254	8823	7903	7266	78,5
km teljesítmény	1092	1104	1039	1036	94,9

2010. november 19-én megküldött Ig127/25-2010 sz. levelünkben már javaslatot tettünk a teljesítmények racionalizálására. Az akkori javaslatunkat már aktuális utasszámlálások adataival is alá tudjuk támasztani és a pontosításoknak megfelelően 2011. április 11-ig megküldjük a konkrét a menetrend módosítási javaslatunkat. A javasolt módosításokkal elérhető teljesítmény csökkenés összesítését – egyenlőre még a korábbi utasszámlálások adataira építve - az alábbi táblázat tartalmazza:

autóbusz vonal megnevezése	éves teljesítmény csökkenés (km)	megjegyzés
1 Kökönyös – Zobák akna	17.000	jelenleg történik az utasszámlálás
2, 2A, 2K Autóbuszállomás – Mecsekjánosi, Kisbattyán	10.000	jelenleg történik utasszámlálás adatainak feldolgozása
5 Autóbuszállomás – Dávidföld	23.000	jelenleg történik az utasszámlálás
8, 8A Autóbuszállomás – Szilvás – Somág - Autóbuszállomás	47.700	2011.03.21-én küldtük meg a javaslatunkat
9 Autóbuszállomás – Temető	5.000	jelenleg történik az utasszámlálás
19 Autóbuszállomás – Körtvélyes	31.000	jelenleg történik utasszámlálás adatainak feldolgozása
4, 19 Autóbuszállomás-Sikonda, Körtvélyes	17.200	2011.03.12-től megtörtént a bevezetése
<b>Összesen</b>	<b>150.900</b>	

A fentiekén kívül vizsgáljuk még a 12-es járat utasforgalmát is.

**A kapacitáscsökkentés 12 hónapra várható hatása mintegy 24 millió forint, 2011-es hatása annak bevezetési időpontjaitól függ.**

**3.) Értékesítési rendszer megváltoztatása**

Megvizsgáltuk, hogy az értékesítési rendszerünkben hol csökkenthetők a költségek úgy, hogy az az utazási igazolványokhoz való hozzájutást ne lehetetlenítse el. Ennek keretében a márciusi bérletértékesítési időszaktól megszüntettük a külső kitelepült értékesítést és szűkíteni tervezzük az elővételi pénztár nyitvatartási idejét is.

A hamisítások csökkentése és a gyorsabb ellenőrizhetőség érdekében ugyancsak márciustól visszaállítottuk a hagyományos bérletjegyeket, melyek bevételre való hatását az elkövetkezendő időszakban fogjuk vizsgálni.

**Az intézkedés várható költségcsökkentő hatása 12 hónapra kalkulálva 4 millió forint.**

**Tisztelt Polgármester Úr!**

Mint ahogy bemutattuk társaságunk mindent megtesz annak érdekében, hogy a komlói helyi menetrend szerinti közlekedésében keletkező veszteséget megszüntesse, de ez az önkormányzat nélkül nem lehetséges.

**Kizárólag a I. pontban bemutatott módszer alkalmazásával szüntethető meg az e tevékenységből származó veszteség, melyet a II-III. pontokban bemutatott javaslatok vagy továbbiak elfogadásával lehet jelentősen mérsékelni.**

A II.-III. pontok keretében összefoglalt intézkedések, döntési javaslatok, valamint a már bevezetett menetrendi módosítások **várható 12 hónapra várható hatása azok teljeskörű elfogadása esetén 53-60 millió forint, melyeknek 2011. évi hatása azok bevezetési időpontjától függ.**

Tekintettel arra, hogy a társaság évi rendes – 2011. májusában megtartandó – közgyűlésén az egyeztetés eredményéről és szükség esetén a helyi közszolgáltatási szerződés által biztosított jogérvényesítési lépések megtételéről be kell számolnom, kérem mielőbbi szíves tájékoztatását javaslatainkkal kapcsolatban.

Üdvözlettel:



Horváth Zoltán  
vezérigazgató

**PANNON VOLÁN**  
**AUTÓBUSZKÖZLEKEDÉSI**  
Zártkörűen Működő Részvénytársaság  
7622 Pecs, Siklósi út 1.  
Adószám: 11004806-2-44  
2.

## TÍPUSCSERÉVEL ELÉRHEŐ MEGTAKARÍTÁS

	IK.260H 11-25 év	IK.266 23-32 év	O-345 8 év	O-405 N 6-7 év használt	CREDO BN12 3 év	AUTOSAN H7-20 SOLJNA 2-év	IK260.32 21-23 év	összesen
Anyagjellegű költségek	127,1	122,6	163,2	131,3	99,8	66,1	116	
üzemanyag	83,9	73,1	89,7	89,8	76,6	45,7	74	
Személyi jellegű költségek	44,9	48,1	38,1	23,7	14,1	9,2	40,1	
Értékcsökkenés	19,7	6,3	67,7	43,4	69,9	44,8	4,6	
Autóbuszvezetők költségei	136,6	88,4	125,0	122,8	137,9	133	86,6	
<b>Közvetlen önköltség</b>	<b>328,3</b>	<b>265,4</b>	<b>394,1</b>	<b>321,2</b>	<b>321,7</b>	<b>253,1</b>	<b>247,4</b>	
Közvetlen önköltség helyi bérrrel és üzemanyaggal		318,7					301,6	
<b>km teljesítmény alapján megtakarítás IK266-sal</b>			<b>7 046 958</b>	<b>281 878</b>	<b>658 986</b>			<b>7 987 822</b>
<b>km teljesítmény alapján megtakarítás IK260.32-vel</b>			<b>8 646 099</b>	<b>2 209 920</b>	<b>4 415 206</b>			<b>15 271 225</b>

Mercedes km o345  
Mercedes km o405N  
Credo km

93517  
112751  
219662

2. n. Melléklet


**9. számú melléklet a Közszolgáltatási Szerződéshez  
a helyközi autóbuszal végzett közszolgáltatási tevékenységgel  
kapcsolatban felmerült, bevételekkel nem fedezett indokolt  
költségek megtérítése során alkalmazandó eljárásról**

8 11



## TARTALOMJEGYZÉK

I.	ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK .....	3
II.	A TÁRGYIDŐSZAKOT MEGELŐZŐ ÉV TEVÉKENYSÉGEI .....	4
III.	A TÁRGYIDŐSZAK TEVÉKENYSÉGEI.....	4
IV.	A TÁRGYIDŐSZAKOT KÖVETŐ ÉV TEVÉKENYSÉGEI .....	7

  
H<sup>2</sup>

# **I. ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK**

## **1. Jogszabályi háttér**

A költségtérítés eljárási szabályai (a továbbiakban: Szabályzat)

- a vasúti, közúti és belvízi közlekedési közszolgáltatás fogalmában benne rejlő kötelezettségek terén a tagállamok tevékenységéről szóló 1191/69/EGK rendelet (1969. június 26.);
- a 2009. december 3-án hatályba lépő, a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló 1370/2007/EK rendelet (2007. október 23.); továbbá
- az autóbusszal végzett menetrend szerinti személyszállításról szóló 2004. évi XXXIII. törvény

rendelkezéseivel összhangban kerültek meghatározásra.

A költségtérítés rendszere megfelel az Európai Közösségek Bíróságának C-280/00 számú, az Altmark Trans GmbH ügyben 2003. július 24-én hozott ítéletében foglalt feltételeknek, amelyek teljesülése esetén a közszolgáltatási kötelezettség teljesítésével összefüggésben nyújtott költségtérítés nem minősül állami támogatásnak.

## **2. A Szabályzat hatálya**

### **2. 1. A költségtérítés**

A Szabályzat a belföldi menetrend szerinti autóbuszos személyszállítás tárgyában a Szolgáltató és a Megrendelő között létrejött Közszolgáltatási Szerződés elválaszthatatlan mellékletét képezi.

A Szolgáltató nem kötelezhető számára gazdasági hátránnyal járó és ezért általa vállalni nem kívánt közszolgáltatásra. Amennyiben a Szolgáltató valamely feladatot a továbbiakban nem szándékozik végezni, közszolgáltatási kötelezettségéből eredő veszteségeinek bemutatásával a Megrendelőtől kérheti a közszolgáltatási feladat alóli felmentését.

A Megrendelő közszolgáltatási kötelezettséget abban az esetben tarthat fenn vagy rendelhet el, ha

- a) az adott közszolgáltatás biztosítását a köz érdeke megköveteli, és
- b) a közszolgáltatás gazdaságos ellátása más módon nem biztosítható, továbbá

 1.3

c) a szolgáltatónak kiegyenlíti a közszolgáltatási kötelezettségből eredő valós veszteségét.

## **2.2. A költségtérítés időtartama**

A költségtérítési rendszer működési folyamatának induló éve 2007, és az eljárás a költségvetési források biztosításával, a költségtérítés folyósításával és elszámolásával három naptári évet érint. Minden évben a folyamat újraindul, így a különböző időszakokra vonatkozó tevékenységek párhuzamosan futnak.

A tárgyévi kifizetések alapját a Szolgáltató tárgyévet megelőző évi adatai biztosítják, amely alapján a Megrendelő költségtérítést folyósít négy alkalommal (I. negyedév, II. negyedév, III. negyedév IV. negyedév), majd az időszak lezárta után – a tényadatok ismeretében – Szolgáltató elszámol a Megrendelővel.

## **II. A TÁRGYIDŐSZAKOT MEGELŐZŐ ÉV TEVÉKENYSÉGEI**

### **A források biztosítása**

A tárgyévi források biztosításának előfeltétele, hogy a Megrendelő a mindenkorai költségvetési törvény tervezése során fel tudja mérni a várható tárgyévi alágazati igényeket, illetve ebből alágazati szinten tervezhető tárgyévi költségvetési igényt határozzon meg az alábbi szempontok alapján:

- a) a Szolgáltató által a 2. számú Függelék szerint bemutatott, tárgyidőszakot megelőző év I-VI. hó tény-, valamint I-XII. hó várható gazdálkodási adatai, tárgyévet megelőző év augusztus 31-éig,
- b) a Megrendelő által kiadott, tárgyévre vonatkozó „menetrendi elveknek” megfelelő menetrend előkészítése, valamint a menetrendi egyeztetések lezárása.

A tárgyidőszakra vonatkozó várható alágazati szintű igények meghatározásának alapja a fenti adatokon túl a várható közszolgáltatási megrendelési mennyiség, valamint a költségek várható emelkedése.

## **III. A TÁRGYIDŐSZAK TEVÉKENYSÉGEI**

### **1. Folyamatos feladatok a tárgyidőszakban**

A tárgyidőszakban a Megrendelő köteles

- a folyósítás előfeltételeit ellenőrizni,
- a Szolgáltatóval közösen a szolgáltatás iránti igényt (az utazási szokásokat) felmérni.

A folyósítás előfeltétele a 2. számú Függelék szerinti, a Szolgáltató által történő rendszeres tényadat-szolgáltatás, illetve a szolgáltatás megfelelő minőségi és

 4

menyiségi színvonalának ellenőrzése. Az utazási igények felmérésének tartalmáról, terjedelméről, módszeréről, szereplőiről és ütemezéséről a Megrendelő a Szolgáltatóval történt egyeztetés alapján rendelkezik.

## **2. A tárgyévet megelőző évi költségtérítés elszámolása**

A Szolgáltató tárgyév március 31-éig benyújtja a Megrendelő számára a tárgyidőszakot megelőző évre vonatkozó, a 2. számú Függelék szerint meghatározott adatszolgáltatást.

A Megrendelő a tárgyévet megelőző évi költségtérítés elszámolására vonatkozó adatbejelentéseket tárgyév április 15-ig értékeli, majd tárgyév május 1-jéig elszámol a Szolgáltatóval.

## **3. Adatszolgáltatás a tárgyévi költségtérítéshez**

3.1. A Szolgáltató a tárgyidőszakra vonatkozó, a vonali szintre bontott adatok kivételével a 2. számú Függelék szerint meghatározott adatszolgáltatást negyedévente, a negyedévet követő hónap utolsó napjáig nyújtja be a Megrendelőnek.

3.2. Az első hat hónap tényadatait, illetve az egész évre vonatkozó várható adatokat érintő adatszolgáltatást a Szolgáltató a Megrendelő részére augusztus 31-éig nyújtja be.

3.3. Az I-III. negyedévben a Szolgáltató legkésőbb a negyedévet követő hónap 15. napjáig, a IV. negyedévben – figyelemmel a várható adatokra – december 1-jéig jelentést nyújt be a Megrendelőnek


- a) a negyedévben közlekedtetett személyszállítási teljesítményekről,
- b) a közszolgáltatási menetrendben megrendelt szolgáltatástól való eltérésekről, valamint azok indokáról.

## **4. A tárgyévi költségtérítés**

A Megrendelő a tárgyévi költségtérítés negyedéves összegét – a tárgyévet megelőző évi költségtérítési igények elszámolását követően – a rendelkezésre álló tárgyévi költségvetési források terhére állapítja meg. Ennek során a költségtérítést a tárgyévet megelőző évi tény költségtérítés bevételek és költségek tárgyévre várható változásának hatásával korrigált összege alapján arányosítással, negyedévente egyenlő mértékben határozza meg.

A tárgyévi költségtérítési összegek a Közszolgáltatási Szerződés záradékában kerülnek rögzítésre.

A negyedévente átadott költségtérítési források a tárgyévet követő évben elszámolásra kerülnek.

 5

## **5. A tárgyévi költségterítés igénybe vételéhez szükséges megrendelői teljesítésigazolás**

A Megrendelő a Szolgáltató által a 3.3. pontban rögzített negyedéves jelentések alapján – 5 munkanapon belül – teljesítésigazolást ad ki a szolgáltató társaság részére.

A Szolgáltató a tárgyévben a szerződés záradékában rögzített negyedéves költségterítési összeget a Megrendelő teljesítésigazolása birtokában igényelheti az APEH-től. Az adott negyedévre járó költségterítési összeg 100 %-ban történő kiutalásának feltétele a teljesítésigazolás megléte. Amennyiben a Megrendelő a Szolgáltató negyedéves jelentését nem fogadja el, és a teljesítésigazolás kiadását visszautasítja, a költségterítési összeg 10 %-a mindaddig visszatartható, amíg a Szolgáltató a teljesítésigazolás kiadása elmaradásának okát meg nem szünteti.

A költségterítés folyósításáról Megrendelő az 1. számú Függelék szerinti ütemezés alapján a Közszolgáltatási Szerződés Záradékában rendelkezik és erről az APEH-et tájékoztatja.

Amennyiben a Szolgáltató a negyedéves jelentési kötelezettségének nem tesz eleget, a Megrendelő a költségterítés folyósítását felfüggesztheti.

## **IV. A TÁRGYIDŐSZAKOT KÖVETŐ ÉV TEVÉKENYSÉGEI**

### **A költségterítés mértéke, elszámolása**

A gazdasági hátránnyal járó közszolgáltatási tevékenység közszolgáltatásként történő fenntartásával összefüggésben a Szolgáltatónál felmerült, bevétellel nem fedezett indokolt költségek megállapítása a személyszállítási közszolgáltatásokhoz nyújtott költségterítésről szóló Záradékban meghatározott szabályok alapján történik.

Az elszámolás a 2. számú Függelékben meghatározott adatszolgáltatás alapján, a vonali szintű bontásban is bemutatott adatok alapján történik, amelyet a Szolgáltató a könyvvizsgáló által ellenjegyzett formában nyújt be a Megrendelőnek a tárgyévet követő év március 31. napjáig.

A tárgyidőszak után a tényadatok segítségével egy utólagos számítás mutatja meg, hogy a tárgyidőszakban folyósított költségterítés elegendő fedezetet nyújtott-e a közszolgáltatás ellátásához. E számítás alapját egyrészt a szolgáltatók 2. számú Függelék szerinti tárgyidőszakra vonatkozó éves tényadat-szolgáltatása, másrészt az utazási igények felmérése adja.

  
70 6

Tevékenység	Tevékenység kezdete	Tevékenység elvégzésének határideje	Felelős
<b>Tárgyidőszakot megelőző év</b>			
Várhatóan megrendelendő tárgyidőszaki szolgáltatás meghatározása		június utolsó hete	KHEM
A tárgyidőszakot megelőző év I-VI. hó tény- és I-XII. éves várható adatok begyűjtése a szolgáltatóktól		augusztus 31.	Szolgáltatók
A tárgyidőszaki és az azt megelőző év költségterítési szükségletének ágazati szintű kalkulációja	szeptember 1.	szeptember 15.	KHEM
Költségvetési forrás biztosítása a tárgyidőszaki és az azt megelőző évi költségterítéshez	július első hete	december 31.	KHEM
Tárgyidőszaki menetrend egyeztetése, elfogadása	június eleje	november közepe	KHEM, Szolgáltatók
<b>Tárgyidőszak</b>			
Szolgáltatói adatszolgáltatás a tárgyévet megelőző év adataihoz		március 31.	Szolgáltató
A Szolgáltató tárgyévet megelőző évi elszámolásával kapcsolatos adatbejelentések feldolgozása	március 31.	április 15.	KHEM
A Szolgáltató tárgyévet megelőző évi adataival történő elszámolás szerződési záradékban történő rögzítése	április 15.	május 1.	KHEM, Szolgáltató
A tárgyidőszakot megelőző év I-VI. hó tény- és I-XII. hó éves várható adatok begyűjtése a Szolgáltatóktól.		augusztus 31.	Szolgáltatók
Szolgáltató által a tárgyévben negyedévente igénybe vehető költségterítés összegének szerződési záradékban történő rögzítése	április 15.	május 1.	KHEM, Szolgáltató

Szolgáltatói tényadat-szolgáltatás negyedévente a tárgyidőszakban	negyedévet követő hónap eleje	negyedévet követő hónap vége	Szolgáltatók
Szolgáltatói jelentés az előző negyedév személyszállítási teljesítményeiről	negyedévet követő hónap eleje	negyedévet követő hónap 15. napja, a IV. negyedévben december 1.	Szolgáltatók
Szolgáltatói teljesítésigazolás kiadása	a Szolgáltató jelentése	5 munkanap	KHEM
Folyósítás negyedévente a tárgyidőszakban	negyedévet követő második hónap közepe	negyedévet követő második hónap közepe	Szolgáltató /APEH/
Utastorgalmi felmérések elvégzése	folyamatosan év közben		
<b>Tárgyidőszakot követő év</b>			KHEM
Szolgáltatói adatszolgáltatás a tárgyévet megelőző év adataihoz		március 31.	
A Szolgáltató tárgyévet megelőző évi elszámolásával kapcsolatos adatbejelentések feldolgozása	március 31.	április 15.	KHEM
A Szolgáltató tárgyévet megelőző évi adataival történő elszámolás szerződési záradékban történő rögzítése	április 15.	május 1.	KHEM, Szolgáltató
Folyósítás utólagos tény kalkuláció alapján	május közepe	május közepe	APEH

*[Handwritten signature]*  
7

	Magyarazat	Helyközi távolsági közszolgáltatás*	Helyközi nem távolsági közszolgáltatás**
<b>Menetdíj bevétel</b>	Utások által fizetett menetjegyek és bérletjegyek bevétele.		
<b>Fogyasztói árkiegészítés</b>	Fogyasztói árkiegészítésből származó bevétel.		
<b>Egyéb helyi önkormányzatok által nyújtott hozzájárulások, támogatások</b>	Olyan a helyi önkormányzatoktól származó bevételek, melyek a helyközi személyszállításához kapcsolódnak.		
<b>BKSH kompenzáció</b>	A Budapesti Közlekedési Szövetség tagjaként kapott kompenzáció bevétele.		
<b>Pótdíj bevétel</b>	Az utasoktól beszedett pótdíjak bevétele.		
<b>Egyéb közlekedési bevételek</b>	Egyéb, a fentiekben ki nem emelt bevételek, melyek a személyszállítási tevékenység ellátásával kapcsolatban jelentkeznek (pl. üffelújítások miatt terelőútvonal többletköltségének kompenzációja).		
<b>Közlekedési bevétel</b>	<b>Összező sor.</b>		
<b>Bérlétségi</b>	Járművezetői állomány bérlétsége		
<b>Bérlétségi</b>	Járművezetői állomány bérét illetve egyéb személyi jellegű juttatásait terhelő járulékok		
<b>Béren kívüli juttatások költsége</b>	Járművezetői állomány béren kívüli juttatásainak költsége.		
<b>Üzemeltetés közvetlen személyi jellegű költsége</b>	<b>Összező sor.</b>		
<b>Üzemanyag***</b>	Felhasznált üzemanyag költsége		
<b>Kenőanyag***</b>	Felhasznált kenőanyag költsége.		
<b>Motortel***</b>	Felhasznált motortel költsége.		
<b>Gumiköltség</b>	Felhasznált gumitörmények saját költsége, külső szolgáltatóknak fizetett díj.		
<b>Egyéb anyagköltség</b>	Fentiekben kívül felhasznált közvetlen anyagköltség.		
<b>Üzemeltetés egyéb anyagköltsége</b>	<b>Összező sor.</b>		
<b>Üzemeltetés közvetlen anyagköltsége</b>	<b>Összező sor.</b>		
<b>KGFB</b>	Kötelező gépjárműfelelősség biztosítás költsége.		
<b>Utásbiztosítás</b>	Utásbiztosítás költsége.		
<b>Gépjármű vizsgáztatás</b>	Gépjárművek vizsgáztatásának költsége		
<b>Vagyonvédelmi szolgáltatás</b>	Üzemeltetéshez kapcsolódó vagyonvédelmi szolgáltatás költsége.		
<b>Innovációs járulékok</b>	Innovációs járulékok költségei		
<b>Formaruha, munkaruha, védőruha</b>	Formaruha, munkaruha, védőruha függetlenül annak számviteli elszámolásától.		
<b>Egyéb</b>	Fentiekben kívül felmerülő egyéb közvetlen költség.		
<b>Üzemeltetés egyéb közvetlen költsége</b>	<b>Összező sor.</b>		
<b>Üzemeltetés összes közvetlen költsége</b>	<b>Összező sor.</b>		
<b>Karbantartás közvetlen anyag, anyagjellegű és egyéb költsége</b>	A járművek karbantartása során felmerülő anyag és műhelyköltségek.		
<b>Karbantartás közvetlen személyi jellegű költsége</b>	A járművek karbantartását végző dolgozók személyi jellegű költségei (bér, annak járulékaik és a béren kívüli juttatások).		
<b> harmadik fél által végzett karbantartás</b>	Külső fél által végzett járműkarbantartás számla szerinti költsége.		
<b>Közvetlen karbantartási költség</b>	<b>Összező sor.</b>		
<b>Autópálya matrica költsége</b>	A személyszállítási feladat ellátása érdekében vásárolt autópálya-matricák költsége.		
<b>Pályaudvar üzemeltetési költségei</b>	Pályaudvarok fenntartása, üzemeltetési költségei.		
<b>Pályaudvarra való be-, illetve az onnan történő kiállítás költsége.</b>	Pályaudvarra való be-, illetve az onnan történő kiállítás költsége.		
<b>Pályaudvar használati díj</b>	<b>Összező sor.</b>		
<b>Infrastruktúra használati költsége</b>	Gördülőállomány tárgydíjazott értékcsoportok költsége.		
<b>Gördülő állomány értékcsökkenése</b>	Gördülő állomány hitel, lízing, bérleti stb. költségei.		
<b>Gördülő állomány egyéb finanszírozási költségei</b>	Egyéb a tevékenység ellátásához közvetlenül használt eszközök értékcsökkenése.		
<b>Egyéb eszköz értékcsökkenése</b>	<b>Összező sor.</b>		
<b>Eszközpolitika/finanszírozás</b>	<b>Összező sor.</b>		
<b>Üvélfelkészítésbe kiadott személyszállítási tevékenység költsége</b>	Alvállalkozó által végzett személyszállítási tevékenység költsége.		
<b>Közvetlen költségek összesen</b>	<b>Összező sor.</b>		
<b>Forgalomvezetés</b>	Forgalmi terület vezetésének költsége.		
<b>Operatív forgalomirányítás</b>	A forgalomirányításban közvetlenül részt vevő munkatársak(pl. autóbusz állomás vezető, vezénylés, forgalmi szolgálattevő) személyi jellegű költsége valamint a feladatellátáshoz szükséges infrastruktúra üzemeltetésének költsége.		
<b>Utastájékoztató</b>	Információs szolgálat, utastájékoztató eszközök, például menetrend, megállóhelyi tájékoztató, internetes tájékoztató, pályaudvari kijelző berendezések üzemeltetési, előállítás költségei, értékcsökkenése		
<b>Jegykészítés</b>	Jegy és bérletértékesítési tevékenységet folytató pénztárak üzemeltetéséhez kapcsolódó valamennyi költség, értékesítéssel foglalkozó munkatársak költségei, jegykiadóautomaták üzemeltetése, javítása, értékcsökkenése, finanszírozás költsége.		



<b>Elszámoltatás</b>	Elszámoltató, leaszódó pénztárosi és bevétel ellenőrzési tevékenység költsége.		
<b>Foglalomellenőrzés</b>	Jegy és bérlet ellenőrzés költsége.		
<b>Menetrendkészítés</b>	Menetrendszerkesztés költsége. Nyomdaköltségek nem ide tartoznak az utastájékoztatóba tartoznak.		
<b>Egyéb</b>	Egyéb forgalmi tevékenységhez kapcsolódó (pénzügyi) hivatkozott tevékenységek költségei.		
<b>Forgalmi általános költségek</b>	Összegző sor		
<b>Üzemvezetés</b>	Műszaki terület, üzem vezetésének költségei.		
<b>Operatív üzemirányítás</b>	A karbantartási tevékenység operatív irányításának (művezető, részleg vezető, csoportvezető) költsége.		
<b>Anyagszerzés, raktározás</b>	Anyagszerzési és raktározási tevékenység költsége függetlenül szervezeti hovatartozástól.		
<b>Egyéb</b>	Egyéb a műszaki tevékenységhez kapcsolódó költségek.		
<b>Műszaki általános költségek</b>	Összegző sor		
<b>Államháztartás általános költségek</b>	Itt kérjük felhívni a társaság általános irányításához kapcsolódó (overhead) tevékenységek költségeit függetlenül a szervezet felépítésétől, hovatartozástól. Ezek mindenekelőtt magukban foglalják a következőket: forgalmi, kereskedelmi, személyszállítási, műszaki, adminisztratív, pénzügyi, számviteli, kontrolling tevékenység, vezérigazgató és törzskara, kabinet, belső ellenőrzési osztály, erőforráskezelés, igazgatóság, felügyelő bizottság, jog tevékenység, stratégiai tevékenység.		

Jelöljéni, a GKM-mel kötött közszolgáltatási szerződés keretében végzett helyközi távolsági (1-sel kezdődő vonalszámú) személyszállítási tevékenység adatai.  
 Jelöljéni, a GKM-mel kötött közszolgáltatási szerződés keretében végzett helyközi nem távolsági (nem 1-sel kezdődő vonalszámú) személyszállítási tevékenység adatai.  
 \*Tájékoztató jelleggel kérjük megadni az üzemanyag, kenőanyag, motorolaj számveteli elszámolásának módját.

	Magyarázat	Helyközi távolsági közszolgáltatás*	Helyközi nem távolsági közszolgáltatás**
<b>őbelykm (ezerfhkm)</b>	Teljesített fő hely-kilométer ezer fő hely-kilométerben megadva.		
<b>őbő saját (ezerfhkm)</b>	Átvállalozó által teljesített fő hely-kilométer.		
<b>őbő átvállalozó által végzett (ezerfhkm)</b>	A feladatlátás során teljesített hasznoskilométerek ezer kilométerben megadva.		
<b>őznos km (ezerfhkm)</b>	Átvállalozó által teljesített hasznoskilométer.		
<b>őbő saját (ezerfhkm)</b>	Összegző sor.		
<b>őbő átvállalozó által végzett (ezerfhkm)</b>	Szóló buszok állományi darabszáma.		
<b>őbusz db</b>	Csuklós és hosszú buszok átlagos állományi darabszáma.		
<b>őő</b>	Buszok statisztikai állagételkorai években, két tizedesjegyre pontossággal.		
<b>őkbs, hosszú</b>	Szóló buszok statisztikai állagételkorai években, két tizedesjegyre pontossággal.		
<b>őbusz állagételkor</b>	Csuklós és hosszú buszok statisztikai állagételkorai években, két tizedesjegyre pontossággal.		
<b>őő</b>	Teljes munkaidőre számított*** buszvezetők átlagos állományi létszáma főben.		
<b>őkbs, hosszú</b>	Teljes munkaidőre számított*** karbantartási tevékenységet végzők átlagos állományi létszáma főben.		
<b>ővezetők létszám saját feladathoz</b>			
<b>őtartók létszám saját autóbuszokhoz</b>			

Jelöljéni, a GKM-mel kötött közszolgáltatási szerződés keretében végzett helyközi távolsági (1-sel kezdődő vonalszámú) személyszállítási tevékenység adatai.  
 Jelöljéni, a GKM-mel kötött közszolgáltatási szerződés keretében végzett helyközi nem távolsági (nem 1-sel kezdődő vonalszámú) személyszállítási tevékenység adatai.  
 \*\*\* a teljes munkaidőket plusz a részmunkaidőket úgy, hogy a részmunkaidők teljes munkaidőnek valamilyen tört részét adják. Például egy 4 órás részmunkaidő 0,5 teljes munkaidőnek felel meg, így 2 négy órában foglalkoztatott munkatársat egy 10 teljes munkaidősként kell számba venni.

	ezerFt		
	Vonalszám	Vonalszám	Vonalszám
	Elnevezés	Elnevezés	Elnevezés
<b>Közlekedési bevétel</b>			
<b>Üzemeltetés közvetlen személyi jellegű költsége</b>			
Üzemanyag			
Üzemeltetés egyéb anyagköltsége			
<b>Üzemeltetés közvetlen anyagköltsége</b>			
<b>Üzemeltetés egyéb közvetlen költsége</b>			
<b>Közvetlen karbantartási költség</b>			
<b>Infrastruktúra használat költsége</b>			
<b>Eszközpótlás/finanszírozás</b>			
<b>Alvállalkozásba kiadott személyszállítási tevékenység költsége</b>			
<b>Közvetlen költségek összesen</b>			
<b>Forgalmi általános költségek</b>			
<b>Műszaki általános költségek</b>			
<b>Társasági általános költségek</b>			
<b>Férőhelykm (ezerfhkm)</b>			
ebből saját			
ebből alvállalkozó által végzett (ezerfhkm)			
<b>Hasznos km (ezerhkm)</b>			
ebből saját			
ebből alvállalkozó által végzett (ezerhkm)			

A vonali szintű adatoknál található költségcsoportok tekintetében külön magyarázatot nem adunk, ugyanis azok a "Helyközi bevételek költségek" és "Helyközi naturáliák" munkalapon találhatóakkal megegyeznek, tartalmukat tekintve azonosak. Kérjük azokat vegyék figyelembe az értelmezés során. Amennyiben az excel táblázat adatai oszlopok száma nem elégséges kérjük másik munkalapon ugyanebben a bontásban folytatni az adatok feltöltését.

*SP*



# PANNON VOLÁN

Autóbuszközlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság



Szám: Ig. 127/8-2011

Pécs, 2011. április 11.

Polics József  
polgármester

Mell.: menetrend

Komló  
Városház tér 1.  
7300

Komló Városi Polgármesteri Hivatal Pti-i, Városigazd. és Városüz. Iroda	
Érk.: dátum	szám: 2407-H
Ikt.: dátum 04.15.	szám: 19558
Mell.:	U.: Horváth

**Tisztelt Polgármester Úr!**

2011. március 30-án megküldött levelünkben foglaltaknak megfelelően mellékelten megküldjük a helyi közösségi közlekedésre vonatkozó új menetrendi javaslatunkat.

A tervezet meghaladja a levélben leírt teljesítmény kivonás mértékét, mert az még a feldolgozás közbeni állapotot alapján került bemutatásra.

Az aktuális utasszámok ismeretében javasoljuk – figyelemmel arra, hogy az összes intézkedés és javaslat csak mérsékli a javasolt veszteségfinanszírozási mértéket -, hogy a lehető leghamarabb kerüljön bevezetésre (a képviselő testület döntése után) az új menetrend.

Tekintettel arra, hogy a társaság évi rendes – 2011. májusában megtartandó – közgyűlésén és az azt megelőző FEB ülésén az egyeztetés eredményéről be kell számolnom, kérem mielőbbi szíves tájékoztatását javaslatainkkal kapcsolatban.

Üdvözlettel:

Horváth Zoltán  
vezérigazgató

**PANNON VOLÁN**  
**AUTÓBUSZKÖZLEKEDÉSI**  
Zártkörűen Működő Részvénytársaság  
7622 Pécs, Siklósi út 1.  
Adószám: 11004606-2-44  
2.

**KOMLÓ HELYI AUTÓBUSZJÁRATAIN  
VÉGZETT UTASSZÁMLÁLÁS EREDMÉNYEI  
ALAPJÁN  
JAVASLAT  
A MENETREND MÓDOSÍTÁSÁRA**

Pécs, 2011. április 11.

### **Előzmény:**

2011. február 19-től 27-ig (5 munkanap, 2-2 szabad és munkaszüneti nap) az autóbusszvezetők által végzett utasszámlálást tartottunk több helyi autóbussz vonalon. A számlálás során járatonként a megállóhelyi le-fel szállók számát átlagolva határoztuk meg az autóbussz járatok maximális kihasználtságát.

Ennek eredménye alapján a 4 Autóbusszállomás – Sikonda, Vadásztanya és a 19 Autóbusszállomás – Körtvélyes autóbussz vonalakon 2011. március 12-től szabad-és munkaszüneti napokat érintően új menetrend bevezetésére került sor.

Ugyanezen februári számlálások eredményeit felhasználva javaslat készült továbbá a 8 Aut. áll. – Szilvás – Somág – Aut. áll. és a 8/A Aut. áll. – Somág – Szilvás – Aut. áll. vonalak menetrend módosítására is.

Annak érdekében, hogy a további vonalakra vonatkozóan is el tudjunk készíteni egy javaslatot, 2011. március 26-tól április 3-ig (szintén 5 munkanap, 2-2 szabad és munkaszüneti nap) utasszámlálást tartottunk az 1 Kökönyös – Zobák akna, 5 Autóbusszállomás – Dávidföld, 9 Autóbusszállomás – Temető és a 12 Autóbusszállomás – Kórház viszonylatokban is.

A számlálás eredményeit feldolgozva ezen vonalakat érintően, azok módosítására az alábbi javaslatot adjuk:

### **1 Kökönyös – Zobák akna:**

Az autóbussz vonal utasszámlálási eredményeinek kiértékelése során fontosnak tartjuk megemlíteni, hogy jelentős mértékű teljesítmény csökkentésre eddig ezen a vonalon nem került sor. Az utazási igények csökkenése miatt 2003. október 1-től 1/A számmal új vonal nyitására került sor (Aut. áll. - Kökönyös), de az 1-es vonalon ezzel felszabaduló teljesítmény más autóbussz vonalak esetében (4, 5, 8, 8/A) a menetrendbe beépítésre került.

Az utasszámok további csökkenése miatt 2009. január 1-től az 1/A autóbussz vonal megszüntetésére, valamint az 1-es autóbussz vonal esetében szabadnapokon 3, munkaszüneti napokon 2 járatpár került megszüntetésre.

Ezt követően pedig csak olyan módosításokra került sor, melyeknek teljesítmény csökkentő kihatása nem volt.

Az utasszám folyamatos csökkenése azonban ezt mindenképpen indokolta volna.

Az autóbussz vonalon jelenleg munkanapokon átlagosan 45, szabadnapokon 32, míg munkaszüneti napokon 23 járatpárt közlekedtetünk, melyek optimalizálására az alábbi javaslatot adjuk:

#### **Munkanapokon:**

A közlekedtetett 45 járatpárral a kibocsájtott teljesítményünk éves mértéke ezen a naptípuson 149.175 km.

Az átlagos összes utasszám átlaga járatonként oda (Kökönyös – Zobák akna) irányba 34,2 fő, vissza (Zobák akna – Kökönyös) irányba pedig 39,8 fő. A járatot igénybe vevő maximális összes utasszám oda irányba 61 (13.00 órás járat), vissza 78 fő (7.20 órás járat). Egy adott időpontban a járaton lévő maximális utasszám pedig oda 44 (5.10 órás járat), vissza 47 fő (14.40 órás járat) volt.

A javaslatunk alapján a reggeli időpontban (üzemkezdetétől 8.50 óráig) közlekedő járatok indulási idejét nem javasoljuk változtatni.

8.50-től 11.50-ig a jelenleg közlekedő 7 db. járat helyett 4 db. járatot javasolunk közlekedtetni 60 perces követési idővel. Ezzel az átlagos összes utasszám oda irányba 42 főről 73,5 főre,

míg vissza irányba 56,8-ról 81 főre változna. A maximális utasszám számított átlaga pedig 29,8 főről 39 főre, vissza pedig 34,4-ről 45,8 főre változna.

Ezt követően 12.20 órától 16.20 óráig a jelenlegi 20 perc helyett 30 perces követési idő kialakítását javasoljuk. Ezzel a jelenleg közlekedő 13 helyett 9 db. járatpár közlekedne. A számított átlagos összes utasszám így oda irányba 45,1-ről 65,2 főre, vissza pedig 48,3 főről 69,8 főre változna. Egy adott időpontban az autóbuszon lévő maximális utasszám számított átlaga pedig a jelenlegi 26,9 főről 38,8 főre, vissza pedig 24,7 főről 35,6 főre változna.

16.20 órától 22.20 óráig pedig 60 perces követési idő kialakítására lenne lehetőség. A járatszám ezzel 9-ről 7-re csökkenne. Az átlagos összes utasszám pedig oda 25,8-ről 33,3 főre, vissza pedig 26,8-ről 34,4 főre emelkedne. Egy adott időpontban a járaton lévő maximális utasszám pedig 17,3 –ről 22,1 főre, vissza pedig 15,6-ről 20 főre emelkedne.

A Kökönyösből 23.00 órakor induló járat továbbra is közlekedne.

Az elérhető teljesítmény megtakarítás mértéke:

Jelenleg közlekedik 45 járatpár, a javaslat alapján közlekedne 33db. Ezzel a megtakarítás évente  $2 \times 6,8 \text{ km} \times 12 \text{ járat} \times 255 \text{ nap} = \mathbf{41.616 \text{ km}}$ .

#### Szabadnapokon:

A Kökönyösből 4.30, 5.10 és 5.40 órakor induló járatpárok változatlan közlekedtetésén kívül 6.10 órától átlagos 60 perces periódikus közlekedési rend bevezetését javasoljuk teljes üzemidőben.

Ezzel a jelenleg átlagosan 30 percenként közlekedő járatokon lévő átlagos összes utasszám oda irányba 28-ről 44,9 főre, míg vissza irányba 33,6 főről 53,8 főre emelkedne.

Az elérhető éves megtakarítás:  $2 \times 6,5 \text{ km} \times 12 \text{ járat} \times 49 \text{ nap} = \mathbf{7644 \text{ km}}$ .

#### Munkaszüneti napokon:

Teljes üzemidőben javasoljuk a jelenlegi átlagos 45 perc helyett egy 60 perces követési idő kialakítását.

Ezzel a jelenleg a járatokon lévő átlagos összes utasszám oda irányba 22,5-ről 28,8 főre, míg vissza irányba 21,6 főről 27,6 főre emelkedne.

Az elérhető éves megtakarítás:  $2 \times 6,5 \text{ km} \times 5 \text{ járat} \times 61 \text{ nap} = \mathbf{3965 \text{ km}}$ .

Az 1-es autóbusz vonalon javasolt módosítások bevezetése esetén az elérhető megtakarítás éves mértéke: 53.225 km.

### 2 Autóbuszállomás – Mecsekjánosi,vá.

#### 2/A Autóbuszállomás – Mecsekjánosi – Kisbattyán

#### 2/K Autóbuszállomás – Mecsekjánosi, kertészet

Az autóbusz vonalak által érintett településrészek miatt célszerűnek tartottuk azok együttes vizsgálatát. A módosítás céljaként azt fogalmaztuk meg, hogy a közel azonos időpontban – és az utasszámlálás során kevésbé kihasznált – Mecsekjánosi és Kisbattyánba induló járatokat lehetőség szerint összevonva, mindkét településrészt érintve közlekedtessük.

Ezen kívül az alacsony forgalmú járatok leállítását is javasoljuk.

A módosítási javaslat egyik alapját Mecsekjánosi és Kisbattyán önkormányzati képviselője által társaságunkhoz eljuttatott kérés adta. Ezt is figyelembe véve az alábbi változások bevezetésére lenne lehetőség:

### Munkanapokon:

Az autóbusz állomásról 6.10, 6.55 órákor Mecsekjánosi, vá-ig, és a 14.30 és 15.30 órákor Mecsekjánosi, kertészetig közlekedő járatok megszüntetését javasoljuk. A 6.10 órás járaton oda irányba összesen 7 fő, vissza irányba pedig összesen 14 fő utazott. Kifelé irányba az eljutást iskolai előadási napokon az aut.áll-ról 6.00 órákor induló helyközi járat, ill. a Kisbattyánba 15 perccel később induló helyi járat, ill. a Kisbattyánból 6.10 (Mecsekjánosiból 6.22) órákor induló járat lenne biztosítva. Az összes utaslétszám vissza irányba a megszűnésre javasolt járaton 14 fő, míg a kiváltását biztosító 2/A járaton 26 fő.

Az aut. áll-ról 6.55 órákor induló járat összes utasszáma átlagosan oda irányba 17 fő, míg vissza irányba 19 fő volt. Az ő eljutásuk az autóbusz állomásról 6.45 és 7.00 órákor induló helyközi járatokkal lenne biztosítható. Vissza irányba pedig a Kisbattyánból 6.50 órákor (így Mecsekjánosiból 7.02 órákor) induló helyi járat lenne megoldható. A számított összes utasszám vissza irányba így maximálisan 64 fő lenne.

A településrészek képviselője fentiekén kívül a délutáni közlekedési időszakot érintően javaslatot tett az aut. áll-ról 14.30 és 15.30 órákor induló járatok megszüntetésére és ezzel egyidejűleg a jelenleg 14.05 órákor és 15.10 órákor induló 2/A járatok Mecsekjánosi kertészetig való beközlekedtetésére 14.00 és 15.00 órás indulási időponttal. Ezzel a változtatással a prognosztizált összes utasszám a 2/A járaton oda irányba 14.00 órákor 66 fő, 15.00 órákor 44 fő, míg vissza irányba 40, ill. 13 fő lenne. Ebben az időszakban helyközi járatokkal Mecsekjánosiba 14.10 és 14.15 órákor is van eljutási lehetőség.

Fentiekén kívül kérés érkezett még a 2/A vonalon jelenleg 8.00, 12.10, 15.55, 17.15 és 18.20 órákor induló járatok indulási idejének 7.55, 12.00, 16.00, 17.00, 18.00 órára való módosítására is.

Az utasszámlálási eredmények véleményünk szerint lehetőséget adnak az aut. áll-ról 11.00 órákor Mecsekjánosi, vá-ig közlekedő járatpár megszüntetésére is. Ezen az átlagos összes utasszám oda irányba 11, vissza pedig 12 fő volt. Eljutási lehetőség oda irányba az aut. áll-ról 11.40 órákor, vissza pedig a helyi járat indulási idejével megegyezően 11.10 órákor induló helyközi járatokkal megoldott.

### A fenti javaslatok bevezetése esetén elérhető teljesítmény megtakarítás:

➤A 2-es vonalon a megszüntetésre javasolt járatpárok indulási ideje az aut. áll-ról: 6.10, 6.55, 11.00.

Megtakarítás:  $3 \text{ járat} \times 2 \times 4,2 \text{ km} \times 255 \text{ nap} = 6426 \text{ km}$ .

➤A 2/K vonalon a megszüntetésre javasolt járatpárok indulási ideje az aut. áll-ról: 14.30, 15.30

Megtakarítás:  $2 \text{ járat} \times 2 \times 4,7 \text{ km} \times 255 \text{ nap} = 4794 \text{ km}$ .

➤A 14.00 és 15.00 órákor induló Kisbattyánba közlekedő járatok kertészetig való betérítése esetén felmerülő többletteljesítmény:

$2 \text{ járat} \times 2 \times 0,5 \text{ km} \times 255 \text{ nap} = 510 \text{ km}$ .

**Összes megtakarítás: 10.710 km**

### **Szabadnapokon:**

Mecsekjánosi és Kisbattyán önkormányzati képviselője által megfogalmazott kéréssel egyetértve az aut. áll-ról 14.05 és 15.10 órakor induló járatokat 5, ill. 10 perccel korábban tudjuk közlekedtetni.

Ezen kívül 7.00 és 16.00 órakor az autóbusz állomásról Mecsekjánosiba új járatpárok indítását kéri. Az utaslétszámok alapján ezt a kérést viszont nem támogatjuk, mert az aut. áll-ról 15.10 és 17.00 órakor közlekedő járatpárok átlagos kihasználtsága oda irányba 14,5 fő, míg vissza irányba 13,5 fő. (Mecsekjánosi irányába 16.20 órakor helyközi járatral van eljutási lehetőség). A reggeli időszakban pedig Mecsekjánosi felé 6.45 órakor, visszafelé pedig Mecsekjánosi, vá-tól 7.09 órakor helyközi járatokkal van utazási lehetőség.

A járatok kihasználtsága alapján az aut. áll-ról 9.00 órakor, ill. Mecsekjánosi, vá-tól vissza 9.10 órakor induló járatpár megszüntetését javasoljuk. Az átlagos összes utasszám oda irányba 11 fő, vissza pedig 20 fő volt. A 8.00 és 10.00 óra közötti járatmentes időszak csökkentése érdekében lehetőség lenne a 10.00 órás 2/A vonalon közlekedő járat 20 perccel korábbi közlekedtetésére (így csatlakozást vehetne a Pécsről 9.38 órára érkező helyközi járatról).

Megszüntetni javasoljuk továbbá az aut. áll-ról 18.55 órakor Mecsekjánosi, vá-ig, ill. onnan vissza 19.05 órakor induló járatokat. Az átlagos összes utasszám oda 5 fő, vissza pedig 9 fő volt. Ezen időszakban helyközi menetrend szerinti járatokkal Mecsekjánosiba 18.45 órakor, vissza irányba pedig 18.48 és 19.01 órakor is van eljutási lehetőség.

### **A fenti javaslatok bevezetése esetén elérhető teljesítmény megtakarítás:**

➤A 2-es vonalon a megszüntetésre javasolt járatpárok indulási ideje az aut. áll-ról: 9.00, 18.55.

Megtakarítás: 2 járat x 2 x 4,2 km x 49 nap = **823 km**.

### **Munkaszüneti napokon:**

Az önkormányzati képviselő által megfogalmazott kérések közül az aut. áll-ról 14.05 és 15.10 órakor induló járatokat 5, ill. 10 perccel korábban tudjuk közlekedtetni.

7.00 és 16.00 órakor új járatpárok indítását kéri, azonban azt a szabadnaphoz hasonlóan nem támogatjuk. A 16.00 órás időpont előtti 15.10 és utáni 17.00 órás helyi járatokat vizsgálva a számláláskor az átlagos összes utasszám oda irányba 11 fő, vissza pedig 21 fő volt. Oda irányba reggel 6.45, délután 16.45 órakor, vissza pedig reggel 6.26 és 7.43 órakor, délután pedig 16.08 órakor helyközi járatokkal van eljutási lehetőség.

Fentiekén kívül a számlálási eredmények véleményünk szerint lehetőséget adnak az aut. áll-ról 9.00 órakor és 18.55 órakor Mecsekjánosi, vá-ig közlekedő járatpárok megszüntetésére. Előbbin oda 9 fő, vissza 11 fő, utóbbin oda 7 fő, vissza pedig mindössze 4 fő volt az átlagos összes utas. A járatpárokkal hasonló időpontokban (délelőtt oda 8.45 órakor, vissza 9.01 órakor, este pedig oda 18.45 órakor, vissza pedig 18.48 és 19.01 órakor) szintén közlekednek helyközi járataink, melyek a felmerülő utazási igényeket véleményünk szerint ki tudnák elégíteni.

A fenti módosítások bevezetése esetén elérhető teljesítménymegtakarítás mértéke:

➤A 2-es vonalon a megszüntetésre javasolt járatpárok indulási ideje az aut. áll-ról: 9.00, 18.55.

Megtakarítás: 2 járat x 2 x 4,2 km x 61 nap = **1025 km**.



### **5 Autóbusz állomás – Dávidföld**

Az autóbusz vonalon 2005. január 1-jétől van érvényben a jelenlegi menetrend. Azóta a járatok indulási ideje nem változott és nem került sor – a többi autóbusz vonalon esetlegesen eddig már több alkalommal is elvégzett – teljesítmény racionalizálásra sem.

A mostani javaslat az utasszámlálási eredmények alapján mindhárom naptípus esetén lehetőséget ad a járatszám igényekhez igazodó optimalizálására az alábbiak szerint:

**Munkanapokon** jelenleg 56 járatpárt közlekedtetünk. Az átlagos összes utasszám járatonkénti átlaga mind oda, mind vissza irányba 28 fő volt, míg a járatonkénti maximális utasszám (adott időpontban a járaton lévő maximális utasszám) átlaga oda irányba 22 fő, vissza irányba pedig 23 fő volt. Ha a járatonkénti maximális utasszámot keressük, abban az esetben ez a szám oda irányba 44 fő (14.40 órakor induló járat estében), míg vissza irányba 67 fő (a Dávidföldről 7.10 órás járat) volt. Ha ezeket az eredményeket egy átlagosan 80 férőhelyes autóbusz kapacitásához viszonyítjuk, láthatjuk, hogy az indokoltnál több járat közlekedésével, jelenleg felesleges teljesítményeket bocsájtok ki.

A javaslatunk alapján a 4.05 órakor induló járatot továbbra is közlekedtetnénk, 4.40-től 6.40 óráig viszont a jelenlegi 9 járatpár helyett 7 járatpár közlekedését javasoljuk 20 perces követési idővel. A járatonkénti átlagos utasszám ezzel oda irányba 15,8 főről 20,4 főre, míg vissza irányba 27,8 főről 35,9 főre változna.

Az iskolába, ill. a 8.00 óra környéki munkába járást biztosító járatok esetén (6.50-től 7.40 óráig) módosítást nem javasolunk.

A 8.25-től 12.25-ig jelenleg meglévő 30 perces követési időt viszont 8.30 órától 12.15-ig 45 percesre van lehetőség módosítani. Ezzel a járatonkénti maximális utasszám oda irányba 40,2 főről 60 főre, vissza pedig 39-ről 57 főre emelkedne. 13.40 órától 16.40 óráig a jelenlegi 15 perc helyett elégséges lenne a 20 percenkénti közlekedés. Ezzel az átlagos utasszám oda irányba 40-ről 52 főre, míg vissza irányba 26,1-ről 33,9 főre emelkedne.

16.40-től 18.40-ig a jelenlegivel szemben elégségesnek tartjuk a 30 perces követési időt (17.55-től jelenleg is 30 percenként közlekedünk), ezt követően pedig 19.40, 20.40, 21.40, 22.25 és 23.00 órakor javasoljuk az autóbusz állomásról a járatpárok indítását.

Az elérhető teljesítmény megtakarítás:

A jelenlegi 56 járatpár helyett a fenti módosítás bevezetése esetén 42 járatpár közlekedne. Ennek alapján a teljesítmény csökkenés:

$$12 \text{ járat} \times 2 \times 3,5 \text{ km} \times 255 \text{ nap} = \mathbf{21.420 \text{ km.}}$$

### **Szabadnapokon:**

Ezen a naptípuson jelenleg 34 járatpárt közlekedtetünk, az átlagos követési idő a teljes üzemidőt tekintve 33,5 perc.

Az átlagos összes utasszám járatonkénti átlaga mind oda, mind vissza irányba 29 fő volt, míg a járatonkénti maximális utasszám átlaga oda és vissza is 23 fő volt. Ha a járatonkénti maximális utasszámot keressük, abban az esetben ez oda irányba 61 fő (az aut. áll-ról 9.25 órakor induló járat), vissza irányba pedig 63 fő (a Dávidföldről 8.55 órakor induló járat) volt.

A kapott eredmények egészét vizsgálva pedig látható, hogy az utazási igény jelentős része a reggeli-délelőtti időszakra (bevásárlás, piac, egyéb ügyintézés) koncentrálódik, ezért javaslatunkban ezeken a frekvenciált időpontokban közlekedő járatok esetében (az aut. áll-ról 6.50, 7.20, 7.50, 8.25, 8.55, 9.25, 9.55 órakor induló járatpárok) korlátozást nem is javasolunk.

9.55 órától 21.50 óráig azonban a jelenlegi 30 perces követési időt 60 percesre javasoljuk módosítani. Ebben az időszakban jelenleg 22 járatpár közlekedik, melyek esetében az átlagos összes utasszám járatonkénti átlaga oda irányba (21 járat, 665 fő átlagos összes utas) 31,7

főről 51,1 főre emelkedne. Ugyanez a szám vissza irányba pedig (584 fő átlagos összes utas) 27,8 főről 44,9 főre változna.

A fenti módosítások bevezetése esetén elérhető teljesítmény csökkenés meghatározása:

A jelenleg szabadnapokon közlekedő 34 helyett 24 járatpár közlekedne. Ezzel az éves futásteljesítmény csökkenés mértéke:

$$10 \text{ járat} \times 2 \times 3,5 \text{ km} \times 49 \text{ nap} = 3430 \text{ km.}$$

#### Munkaszüneti napokon:

A közlekedtetett járatpárok száma ezen a naptípuson 31 db, az üzemidő 4.20 órától 23.00 óráig tart. Ennek alapján az átlagos követési idő 36 perc.

Az átlagos összes utasszám járatonkénti átlaga oda irányba 16 fő, vissza pedig 15 fő volt. A járatonkénti maximális utasszám átlaga pedig oda mindössze 13 fő, míg vissza 12 fő volt. Ha járatonként vizsgáljuk a maximális utasszámot, úgy ez Dávidföld irányába 28 fő (13.25 órakor induló járat esetében), míg Dávidföldről 31 fő (8.55 órás járat esetében) volt.

Fentiek alapján a reggeli járatok közlekedési rendjének további fenntartása mellett 8.50 órától 21.50 óráig egy periódikus közlekedési rend kialakítását javasoljuk 60 perces követési idővel. Ezzel ebben az időszakban a járatonkénti átlagos összes utasszám (23 jelenleg közlekedő járatpár mellett oda 448 fő, vissza összesen 388 fő utazott) oda irányba 19,5 főről 32 főre, vissza irányba pedig az átlagos 16,9-ről 27,7 főre emelkedne.

Az elérhető teljesítmény megtakarítás mértéke (a jelenlegi 31 járatpár helyett összesen 20 járatpárt közlekedne):

$$11 \text{ járat} \times 2 \times 3,5 \text{ km} \times 61 \text{ nap} = 4697 \text{ km.}$$

Az autóbusz vonalon az összes megtakarítás: 29.547 km.

### **8 Autóbusz állomás – Szilvás – Somág - Autóbusz állomás** **8/A Autóbusz állomás – Somág - Szilvás - Autóbusz állomás**

#### Munkanapokon

- a 8-as járatokon átlagosan 35 fő tartózkodott maximum az autóbuszon. Legtelítettebb a 7:10 órakor induló járat volt 62,8 fővel (Tompá M. u. – TESCO megállóhelyek között). Legkihasználatlanabb járat maximális utas száma a 23:30 órakor induló járaté volt 9,2 fővel (a Berek u. – Szilvás gimnázium megállóhelyek között).
- a 8/A-as járatokon átlagosan 26 fő tartózkodott maximum az autóbuszon. Legtöbbben a 7:20 órakor induló járaton voltak, 73,4 fő (Felső Szilvás – SPAR megállóhelyek között). Legkihasználatlanabb járatok maximális utas száma a 16:50 és 17:20 órakor induló járatoké volt egyaránt 10,6-10,6 fővel. (Mindkettő járaton a Berek u. – Gagarin u. iskola megállóhelyek között utaztak a legtöbbben.)

#### Szabadnapokon (szombaton)

- a **8-as járatokon** átlagosan **30 fő** tartózkodott maximum az autóbuszon. Legtelítettebb a 16:00 órakor induló járat volt 58 fővel (Berek u. – Szilvás gimnázium megállóhelyek között). Legkihasználatlanabb járat maximális utas száma a 23:30 órakor induló járaté volt 5,5 fővel (a Tompa M u. – Autóbuszállomás megállóhelyek között).
- a **8/A-as járatokon** átlagosan **29 fő** tartózkodott maximum az autóbuszon. Legtöbbben a 9:20 órakor induló járaton voltak, 53 fő (Berek u. – Gagarin u. iskola megállóhelyek között). Legkihasználatlanabb járat maximális utas száma a 11:20

órákor induló járaté volt egyaránt 12 fővel (szintén a Berek u. – Gagarin u. iskola megállóhelyek között utaztak a legtöbben).

#### Munkaszüneti napokon

- a 8-as járatokon átlagosan 22 fő tartózkodott maximum az autóbuszson. Legtöbben a 9:00 órákor induló járaton voltak, 50 fő (Tompá M. u. – TESCO megállóhelyek között). Legkihasználatlanabb járat maximális utas száma a 5:40 órákor induló járaté volt 3,5 fővel (a Tompa M u. – Autóbuszállomás megállóhelyek között).
- a 8/A-as járatokon átlagosan 21 fő tartózkodott maximum az autóbuszson. Legtelítettebb a 16:20 órákor induló járat volt 34 fővel (Berek u. – Gagarin u. iskola megállóhelyek között). Legkihasználatlanabb járat maximális utas száma a 11:20 órákor induló járaté volt 5 fővel (Somág, Attila u. – Felső Szilvás megállóhelyek között utaztak a legtöbben).

A 156/2010. (XII.16.) sz. határozat alapján megvizsgáltuk a 8-as, 8/A-as vonalon közlekedő járatok további menetteljesítmény csökkentéséből adódó megtakarítási lehetőségeket, ill. a városközpont gyorsabb elérésének lehetőségeit.

A megállóhelyi utasforgalmi adatok alapján megállapítható, hogy a 8-as járat Szilvás gimnázium – TESCO megállóhelyek között utasforgalmának 66%-a a Szilvás gimnázium – Somág Üzletek megállóhelyek közötti megállóhelyeken, 34%-a a Hunyadi u. óvoda – TESCO megállóhely közötti megállóhelyeken „bonyolódik” munkanapokon. Szabadnapokon ez az arány 60% – 40 %, munkaszüneti napokon 64 % - 36 %.

Együtt vizsgálva a 8-as és 8/A-as járatok utasforgalmát, akkor a fenti arányok tovább javulnak a szilvási városrész „javára”:

Munkanapokon a közel 13000 le és felszállás 37%-a bonyolódik az autóbuszállomáson, 46%-a a 8/A-as járatral is érintett városrészben (Berek u. – Szilvás – Gagarin u. iskola – Berek u. útvonalra eső megállóhelyeken) és csupán 17%-a esik a Hunyadi u. óvoda – TESCO közötti megállóhelyekre. A szilvási városrész utasforgalma munkanapokon háromszorosa a kenderföldi városrész utasforgalmának!

Szabadnapokon a több mint 8000 le- és felszállás 32%-a történik az autóbuszállomáson, 49%-a a 8/A-as járatral is érintett városrészben (Berek u. – Szilvás – Gagarin u. iskola – Berek u. útvonalra eső megállóhelyeken) és 19%-a esik a Hunyadi u. óvoda – TESCO közötti megállóhelyekre. A szilvási városrész utasforgalma szabadnapokon is megközelíti háromszorosát a kenderföldi városrész utasforgalmának! (Szabadnapokon az

A kenderföldi városrész utasforgalma munkaszüneti napokon (is) harmada a szilvási városrész utasforgalmának. A munkaszüneti napi teljes megállóhelyi utasforgalom közel fele a szabadnapi utasforgalomnak, de a főbb arányok alig változnak. A munkaszüneti napi le- és felszállások száma meghaladja a 4000-t. A le- és felszállások 35%-a valósul meg az autóbuszállomáson, 49%-a a 8/A-as járatral is érintett városrészben (Berek u. – Szilvás – Gagarin u. iskola – Berek u. útvonalra eső megállóhelyeken) és 16%-a a Hunyadi u. óvoda – TESCO közötti megállóhelyeken. (Szabadnapihoz képest munkaszüneti napokon az Autóbuszállomás, Felső Szilvás részaránya 2-3 %-kal nőtt, a Berek u. és a TESCO megállólok részaránya csökkent 3-4%-kal.)

Annak ellenére, hogy a munkaszüneti napi teljes megállóhelyi utasforgalom közel fele a szabadnapi utasforgalomnak, a járatok db száma csak 24%-kal kevesebb a szabadnapi járatok számánál. (Ezek az arányok tükröződnek az első táblázatban is a járatok maximális kihasználtságában: szabadnapokon 30, ill. 29 max. utas járatonként, munkaszüneti napokon csak 22, ill. 21 a maximális utasok száma a 8-as, ill. a 8/A-s járatokon.)

A számlálás eredményeit összegezve megállapítható, hogy a járatok csúcsidőn kívül, ill. hétvégeken is jelentős szabad kapacitással rendelkeznek. A járatok jelenlegi sűrűséggel való közlekedtetése nem indokolt. A képviselő-testület 156/2010. (XII.16.) sz. határozatában foglalt elvárások - a 8-as, 8/A-as vonalon közlekedő járatok további menetteljesítmény csökkentéséből adódó megtakarítási lehetőségek, ill. a városközpont gyorsabb elérésének lehetőségei – biztosíthatók a 3.sz. mellékletben javasolt menetrenddel.

A menetrendi javaslatban figyelembe vettük az utasszámlálási eredményeket, a Pécsre induló és Pécsről érkező helyközi járatokra, járatokról való csatlakozási lehetőségek biztosítását, a 8-as, 8/A-as járatokat rendszeresen végző, a helyi utazási szokásjellemzőket jobban ismerő autóbuszvezetőink véleményét is.

Munkanapi javaslatunkban a \*-gal megjelölt 8-as járatok iskolai előadási napokon közlekednének a Somág, Irinyi J. megállóhely után az Irinyi J. u.-án át az Autóbuszállomásra. Autóbuszvezetőink jelzése szerint az Irinyi u.-ból a Berek u.-ba való kihajtáskor bizonyos típusú autóbuszok („alacsony padlós”) az útviszonyok miatt „felülnek”. Ezért, ill. egyéb forgalomszervezési okokból a városközpont gyorsabb elérését a 8-as járatok helyett 8/A-as járatokkal, azok átcsoportosításával biztosíthatók. (Az útvonal hossza, ill. az eljutási idők megegyeznek a testületi határozatban javasolt útvonallal, ill. bizonyos nagyobb forgalmú megállóhelyek esetén kedvezőbbek is annál.) A járatok átcsoportosítására az utasszámlálási eredmények is lehetőséget biztosítanak.

A pécsi helyközi járatokkal kapcsolatos csatlakozások optimálisabb biztosítása, ill. a módosuló követési ütemek miatt 1 perces menetidő korrekciót is terveztünk a 8-as és a 8/A-as vonalon is. Menetrendi javaslataink szélső oszlopaiban feltüntettük a Pécsről érkező, ill. oda induló helyközi járatokat is. (A pécsi járatok közül nem mindegyiket tüntettük fel, azok listája nem teljeskörű.)

Ugyanakkor a pécsi járatokra, ill. vasárnapi szentmisékre való jobb csatlakozások biztosítása érdekében javaslatunkban egyes járatokat eltérítettünk az ütemtől. (Pl. ezért indulna 10 :30 órakor a 8/A-s járat, és 18:50 órakor a 8-as járat.)

Az elérhető éves teljesítmény megtakarítás mértéke éves szinten ezen a két autóbusz vonalon: **47.700 km.**

### **9 Autóbusz állomás – Temető**

Ezen az autóbusz vonalon jelenleg naponta 5 járatpárt, valamint április 1-től november 30-ig naponta további egy járatpárt közlekedtetünk.

Az éves kibocsájtott teljesítmény ez alapján 14.897 km.

Az utasszámlálási eredmények, valamint az eljutási lehetőségek igényekhez igazítása alapján elégségesnek tartjuk délelőtt és délután is 2-2 járatpár közlekedtetését. Az eredmények kiértékelésekor megfigyelhető volt továbbá az, hogy a temetőbe kilátogatók általában a közlekedő következő járatpár vissza irányú párjával utaznak az autóbusz állomás irányába.

A javasolt menetrenddel mind a rövidebb, mind a hosszabb ideig a temetőben tartózkodni szándékozóknek megadjuk az eljutási lehetőséget.

Az elérhető teljesítmény megtakarítás mértéke:

- délelőtt egy napontás járat megszűnne: 2.628 km.
- délután egy IV.1-től XI.30-ig tartó időszakban közlekedő járat megszűnne: 1756,8 km.

Összesen: **4.384,8 km.**

### **12 Autóbusz állomás – Kórház**

Jelenleg az autóbusz vonalon 11 járatpárt munkanapokon, míg egy járatpárt naponta közlekedtetünk.

2007-ben – a Komlói Egészségügyi Nonprofit Kft.kialakítása miatt, az önkormányzat kérése alapján – került bevezetésre a jelenlegi menetrend, mely az utasszámlálások kiértékelése alapján tartalmaz korlátozási lehetőségeket. Mivel azonban a járatokon utazók nagy részének egyetlen és nélkülözhetetlen eljutási lehetőségét biztosítják ezek a menetrend szerinti autóbusz járatok, a többi vonalon javasolt módosítási javaslatok elfogadása esetén itt nem tervezünk korlátozást, ill. menetrend változtatást.

### **19 Autóbusz állomás – Körtvélyes**

Ezen az autóbusz vonalon szabad-és munkaszüneti napokon 2011. március 12-től már sor került a menetrend racionalizálására, így most a munkanapi utasszámlálási eredmények alapján adunk javaslatot a munkanapi menetrend módosítására.

Munkanapokon ezen a naptípuson jelenleg 74 járatpárt közlekedtetünk, az átlagos összes utasszám átlaga járatonként oda irányba 30 fő, vissza irányba pedig 27 fő. A járatot igénybe vevő maximális összes utasszám oda irányba 53, vissza 62 fő. Egy adott időpontban a járaton lévő maximális utasszám pedig oda 47, vissza 57 fő volt.

A javaslatunk alapján a kora reggeli időpontban közlekedő járatok indulási idejét nem javasoljuk változtatni.

5.10-től 7.00 óráig a jelenleg közlekedő 12 db. járat helyett 15 perces követési idővel 8 db. járatpárt javasolunk közlekedtetni. Az átlagos utasszám ezzel oda irányba a jelenlegi 9,5 főről 14 főre, vissza irányba pedig az átlagos 38 főről 56 főre változna.

Az alapvetően a diákok és a 7.30 és 8.00 órás munkakezdésre való eljutást biztosító járatok menetrendjét (7.05, 7.10, 7.20, 7.30, 7.45 óra) nem javasoljuk módosítani.

A 8.00-tól 11.00 óráig jelenleg meglévő 30 perces követési idő módosítását nem tervezzük, viszont 11.00 órától 12.45 óráig tartó jelenlegi 15 perces követési időt 30 percesre javasoljuk módosítani. Az átlagos összes utasszám (305 fő) ebben az időszakban oda irányba 38 fő, mely a módosítással (8 helyett 5 járat közlekedne) 61 főre emelkedne. Vissza irányba pedig ez a szám (összes utas 212 fő) 26,5 főről 42,4 főre változna.

13.00 órától 16.00 óráig a jelenlegi átlagos 10 perc helyett 15 perces követési időt javasolunk. Az átlagos összes utasszám oda irányba ebben az időszakban 818, míg vissza 416 fő. Ennek alapján az átlagos összes utasszám ezzel a módosítással oda irányba 39-ről 55 főre, vissza irányba 20 főről 28 főre változna.

17.15 órától 21.15 óráig 30 perces követési időt javasolunk a jelenlegi átlagos 37 perc helyett. Az összes utas oda irányba az utasszámláláskor 404 fő, vissza pedig 225 fő. Az átlagos utasszám a javaslat alapján oda irányba 36,7 fő, vissza pedig 20,4 fő lenne.

Az aut. áll-ról 22.00, 22.25 és 23.00 órákor induló járatok módosítását nem javasoljuk.

A fenti javaslatok bevezetése esetén az elérhető teljesítmény megtakarítás mértéke:

➤Jelenleg közlekedő járatpárok száma: 74 db.

➤A javaslat bevezetése esetén: 56 db.

A megtakarítás: 18 járat x 2 x 5 km x 255 nap = **45.900 km**.

### **Összesítés:**

A fenti menetrend módosítási javaslatok az érintett autóbuszvonalakon közlekedő járatok esetében egy elvi javaslatot adnak a menetrend módosítására, a forda szerkesztése miatt a tervezetekben jelenleg szereplő (és mellékelt) javaslatokhoz képest kisebb mértékű eltérések lehetnek.

A fenti módosításokat tartalmazó menetrend tervezeteket (1. sz. mellékletek) mellékeljük.

Az elérhető teljesítmény megtakarítás összegzése:

Vonal megnevezése	Javasolt módosítások teljesítmény csökkentő hatása
1 Kökönyös – Zobák akna	53.225 km
2 Aut. Áll. - Mecsekjánosi, vá. 2/K Aut. Áll. - Mecsekjánosi, kertészet 2/A Aut. Áll. - Mecsekjánosi - Kisbattyán	12.558 km
5 Aut. Áll. - Dávidföld	29.547 km
8 Autóbusz állomás – Szilvás –Somág - Autóbusz állomás 8/A Autóbusz állomás – Somág - Szilvás - Autóbusz állomás	47.700 km
9 Aut. Áll. - Temető	4384,8 km
12 Aut. Áll. - Kórház	0 km
19 Aut. Áll. - Körtvélyes	45.900 km
<b>Összesen:</b>	<b>193.314,8 km</b>

## TERVEZET

1. sz. melléklet

### Helyi autóbusz menetrend Komló

## **1** Kökönyös – Zobák akna

járat km: 6.8

<u>Menetidő</u>	<u>Megállóhelyek</u>	<u>Menetidő</u>
0	Kökönyös Fürst u.	20
–	Sallai u. 18	18
2	Petőfi tér	16
7	Tröszt	13
9	OTP	11
–	Közösségek háza	10
11	Carbon	–
12	Vízmű	8
14	Anna akna	6
15	Kőbánya	5
17	Gesztenyés ib.	3
19	Fenyő u.	1
20	Zobák-akna	0

### Kökönyös Fürst u.-tól indul:

#### Munkanapokon:

4.30 – 7.50 -ig 20 percenként és 7.00  
8.20 8.50 9.50 10.50  
11.50 – 16.20 -ig 30 percenként  
17.20 – 21.20 -ig 60 percenként  
22.20 23.00

#### Szabadnapokon:

4.30 5.10 5.40  
6.10 – 19.10-ig 60 percenként  
20.30 21.25 22.30

#### Munkaszüneti napokon:

5.40 – 19.40-ig 60 percenként  
20.30 21.25 22.30

## **Zobák-aknáról indul:**

### Munkanapokon:

4.30 – 8.10 -ig 20 percenként és 7.20  
8.40 9.10 10.10 11.10  
12.10 – 16.40 -ig 30 percenként  
17.40 – 21.40 -ig 60 percenként  
21.40 22.00 22.40

### Szabadnapokon:

4.30 5.10 5.40 6.10  
6.40 – 19.40-ig 60 percenként  
21.00 21.45 22.50

### Munkaszüneti napokon

5.10  
6.00 – 20.00-ig 60 percenként  
20.50 21.45



TERVEZET

1. sz. melléklet

**2 Autóbuszállomás – Mecsekjánosi vá.**

Járati km:4,2

**2/K Autóbuszállomás – Mecsekjánosi kertészeti**

Járati km:4,7

<u>Menetidő</u>	<u>Megállóhelyek</u>	<u>Menetidő</u>
0	Autóbuszállomás	12
–	TESCO	10
3	Zrínyi-tér	–
4	RATI	8
5	VOLÁN	7
7	Mecsekjánosi felső	5
8	Mecsekjánosi	4
10	Mecsekjánosi vá.	2
12	Mecsekjánosi kertészeti	0

**Autóbuszállomásról indul:**

Munkanapokon:

k4.50 9.00 13.00 k13.30 k21.10 22.00

Szabadnapokon:

11.00 13.00 22.00

Munkaszüneti napokon:

22.00

**Mecsekjánosi vá-tól indul:**

Munkanapokon:

9.10 13.10 22.10

Szabadnapokon:

11.10 13.10 22.10

Munkaszüneti napokon

22.10

**Mecsekjánosi kertészettől indul:**

Munkanapokon:

5.05 13.45 21.25

**Jelmagyarázat:**

k-Mecsekjánosi kertészetiig közlekedik

TERVEZET

1. sz. melléklet

**2/A Autóbuszállomás – Mecsekjánosi – Kisbattyán**

járat km:9,3

<u>Menetidő</u>		<u>Megállóhelyek</u>	<u>Menetidő</u>
0		Autóbuszállomás	20
–		TESCO	18
3		Zrínyi-tér	–
4		RATI	16
5		VOLÁN	15
7		Mecsekjánosi felső	13
8		Mecsekjánosi	12
10	10	Mecsekjánosi vá.	10
–	12	Mecsekjánosi kertészet	10
10	14	Mecsekjánosi vá.	10
12	16	Mecsekjánosi	8
14	18	Mecsekjánosi felső	–
–	–	Jánosi puszta elágazás	7
15	19	Hídépítő Vállalat	6
16	20	Vízmű telep	5
17	21	Szociális otthon	3
20	24	Kisbattyán	0

**Autóbuszállomásról indul:**

Munkanapokon:

*4.10	5.00	5.35	6.25	7.55	10.00	12.00	k14.00
k15.00	16.00	17.00	18.00	20.15	23.20		

Szabadnapokon:

*4.10	5.00	5.35	8.00	10.00	12.00	14.00	15.00
17.00	20.15	23.20					

Munkaszüneti napokon

*4.10	5.35	8.00	10.00	12.00	14.00	15.00	17.00
20.15	23.20						

**Kisbattyánból indul:**

Munkanapokon:

4.30	5.20	6.10	6.45	8.15	10.20	12.20	*14.25
*15.25	16.20	17.20	18.20	20.35	*23.40		

Szabadnapokon:

4.30	5.20	6.15	8.20	10.20	12.20	14.20	15.20
17.20	20.35	*23.40					

Munkaszüneti napokon

4.30	6.15	8.20	10.20	12.20	14.20	15.20	17.20
20.35	*23.40						

**Jelmagyarázat:**

\* – Mecsekjánosi érintése nélkül közlekedik

k – Mecsekjánosi kertészet érintésével közlekedik

TERVEZET

1. sz. melléklet

**5 Autóbuszállomás – Dávidföld**  
járat km:3,5

<u>Menetidő</u>	<u>Megállóhelyek</u>	<u>Menetidő</u>
0	Autóbuszállomás	12
2	Tröszt	10
5	Móricz Zs.u.	7
8	Gorkij u.	4
10	Dávidföldi iskola	2
12	Dávidföld	0

**Autóbuszállomásról indul:**

Munkanapokon:

4.05

4.40 – 6.40-ig 20 percenként

6.50 7.00 7.05 7.10 7.20 7.40 8.00

8.30 – 12.15 -ig 45 percenként

12.45 13.15

13.40 – 16.40 -ig 20 percenként

17.10 17.40 18.10 18.40 19.40 20.40 21.40 22.25 23.00

Szabadnapokon:

4.05 4.50 5.30 6.10 6.50 7.30 7.50 8.20 8.50

9.20

9.50 – 21.50-ig 60 percenként

23.00

Munkaszüneti napokon:

4.20

4.50 – 21.50-ig 60 percenként

23.00

**Dávidföldről indul:**

Munkanapokon:

4.20

4.55 – 6.55 -ig 20 percenként

7.05    7.20    7.25    7.35    7.55    8.15

8.45 – 12.30 -ig 45 percenként

13.00    13.30

13.55 – 16.55 -ig 20 percenként

17.25    17.55    18.25    18.55    19.55    20.55    22.40    23.15

Szabadnapokon:

4.20    5.05    5.45    6.25    7.05    7.45    8.05    8.35    9.05

9.35

10.05 – 22.05-ig 60 percenként

23.15

Munkaszüneti napokon:

4.35

5.05 – 22.05-ig 60 percenként

23.15

## TERVEZET

1. sz. melléklet

### Helyi autóbusz menetrend Komló

## 8 Aut.áll. – Szilvás – Somág – Aut.áll.

járatí km:6,2

<u>Menetidő</u>	<u>Megállóhelyek</u>
0	Autóbuszállomás
2	Berek u.
5	Szilvás gimnázium
6	SPAR
7	Felső szilvás
8	Somág, Attila u.
9	Somág, Irinyi J. u.
11	Hunyadi u. óvoda
12	Vörösmarty u.
13	Kenderföld
15	Tompa M.u.
17	TESCO
19	Autóbuszállomás

#### Autóbuszállomásról indul:

##### Munkanapokon:

4.10

4.30 – 6.00-ig 15 percenként

6.00 – 7.50 -ig 10 percenként, valamint \*i 7.25, \*i 7.35, \*i 7.45

8.10 – 11.40 -ig 30 percenként

12.00 12.20 12.40 13.00 13.15

13.30 – 15.00 -ig 10 percenként

15.00 – 16.45 -ig 15 percenként

17.10 – 21.40 -ig 30 percenként

22.00 22.30 23.00 23.30

##### Szabadnapokon:

4.10 4.35 5.00 5.30 6.00

6.40 – 14.10 -ig 30 percenként

15.10 15.40 16.10 17.10 17.40 18.10 19.10 19.40 20.10 21.00

21.30 22.00 22.30 23.00 23.30

##### Munkaszüneti napokon:

4.35 5.00 5.30 6.00 6.40 7.10 7.40 8.10 8.40 9.10

9.40 10.10 11.10 12.10 12.40 13.10 14.10 14.40 15.10 16.10

16.40 17.10 18.10 18.50 19.10 19.40 20.10 20.40 21.10 22.00

22.30 23.30

#### Jelmagyarázat:

\*i – a járatok iskolai előadási napokon, és a Somág, Irinyi J. u. elnevezésű megállóhely után az Irinyi J. u.-án közlekednek az Autóbusz állomásra

## TERVEZET

1. sz. melléklet

### Helyi autóbusz menetrend Komló

#### **8/A Aut.áll. – Somág – Szilvás – Aut.áll.** járat km:5,8

<u>Menetidő</u>	<u>Megállóhelyek</u>
0	Autóbuszállomás
2	Berek u.
5	Gagarin u. iskola
7	Somág, Irinyi J. u.
8	Somág, Attila u.
9	Felső szilvás
10	SPAR
11	Szilvás gimnázium
14	Berek u.
16	Autóbuszállomás

#### Autóbuszállomásról indul:

##### Munkanapokon:

6.15 7.15  
7.55 – 11.25 -ig 30 percenként  
12.25  
13.25 – 19.55 -ig 30 percenként

##### Szabadnapokon:

6.25 – 11.55 -ig 30 percenként  
12.55 14.40 16.40 18.40 20.40

##### Munkaszüneti napokon:

10.30 11.40 13.40 15.40 17.40

## TERVEZET

1. sz. melléklet

### Helyi autóbusz menetrend Komló

#### **9 Autóbuszállomás – Temető**

járati km:3,6

<u>Menetidő</u>	<u>Megállóhelyek</u>	<u>Menetidő</u>
0	Autóbuszállomás	10
–	TESCO	8
3	Zrínyi-tér	–
5	AFIT	5
7	VOLÁN	3
10	Temető	0

#### Autóbuszállomásról indul:

7.55    9.00    e14.40    15.10    d16.40

#### Temetőtől indul:

8.05    9.30    e14.50    15.40    d16.50

Jelmagyarázat: **d:** IV.1-től XI. 30-ig naponta

**e:** XII. 1-től III. 30-ig naponta

## TERVEZET

1. sz. melléklet

### Helyi autóbusz menetrend Komló

## 19 Autóbuszállomás – Körtvélyes

járat km:5,0

<u>Menetidő</u>	<u>Megállóhelyek</u>	<u>Menetidő</u>
0	Autóbuszállomás	14
2	Tröszt	12
6	Móricz Zs.u.	–
–	Mikszáth K.u.	8
8	Mecsekfalui u.	6
9	Sikondai elágazás	5
11	Dávidföld újtelep	3
12	Mecsekfalu felső	2
14	Körtvélyes	0

#### Autóbuszállomásról indul:

##### Munkanapokon:

4.05 4.30 4.45 5.00  
5.15 – 7.00-ig 15 percenként  
7.05 7.10 7.20 7.30  
7.45 – 12.45-ig 30 percenként \*  
13.00 – 16.00-ig 15 percenként  
16.20 16.40 17.00  
17.15 – 21.15-ig 30 percenként  
22.00 22.25 23.00 23.30

##### Szabadnapokon:

4.05 4.30 5.05 5.50 6.30 6.55 7.20 7.40 8.00 8.25  
8.55 9.25 9.55 10.25 10.55 11.25 11.55 12.25 12.55 13.25  
13.55 14.25 15.00 15.50 16.40 17.30 18.20 19.10 20.00 21.00  
22.00 23.00 23.40

##### Munkaszüneti napokon:

4.05 4.30 5.00 6.00 6.50 7.50 8.50 9.50 10.50 11.50  
12.50 13.50 14.40 15.20 16.00 17.00 18.00 19.10 20.00 21.00  
22.00 23.00 23.40



**Körtvélyesről indul:**

**Munkanapokon:**

4.20 4.45 5.00 5.15  
5.30 – 7.15-ig 15 percenként  
7.20 7.25 7.35 7.45  
8.00 – 13.00-ig 30 percenként  
13.15 – 16.15-ig 15 percenként  
16.35 16.55 17.15  
17.30 – 21.30-ig 30 percenként  
22.15 22.40 23.15 23.45

**Szabadnapokon:**

4.20 4.45 5.20 6.05 6.45 7.10 7.35 7.55 8.15 8.40  
9.10 9.40 10.10 10.40 11.10 11.40 12.10 12.40 13.10 13.40  
14.10 14.40 15.15 16.05 16.55 17.45 18.35 19.25 20.15 21.15  
22.15 23.15 23.55

**Munkaszüneti napokon**

4.20 4.45 5.15 6.15 7.05 8.05 9.05 10.05 11.05 12.05  
13.05 14.05 14.55 15.35 16.15 17.15 18.15 19.25 20.15 21.15  
22.15 23.15 23.55

**Jelmagyarázat:**

\* – a **9.45** és **11.45 órakor** induló járatok mecsekfalui betéréssel közlekednek.

---

**From:** Polics József [mailto:polgarmester@komlo.hu]  
**Sent:** Wednesday, April 13, 2011 1:35 PM  
**To:** 'KÖÖÉSZ'  
**Subject:** Komló

Kisvárosi Önkormányzatok  
Országos Érdekszövetsége  
Orosháza

Tisztelt Berki Ágnes !

A 140-2/2011. iktatószámra hivatkozással az alábbi észrevételeket teszem a helyi közösségi közlekedés támogatásáról szóló NFM rendelet tervezetét.

Alapvető eltérés nincs a jelenleg erre a tárgykörre vonatkozó jogszabálytól. Az INDOKOLSÁ részben is az szerepel „Az új rendelet a támogatás szakmai tartalmán nem változtat”, azaz alapvetően nem fog megváltozni (hiszen a felosztható támogatási összeg sem változik) az elmúlt évek támogatási nagyságrendje sem. Így az állami normatív támogatásból a komlói helyi közösségi közlekedés vonatkozásában sem várható többletforrás.

Véleményem szerint a helyi közlekedést biztosító önkormányzatok közötti felosztás újragondolása vagy más forrás ( pl: a kedvezményes utazások 100 %-ra való kiegészítése ) oldhatja meg a jelenlegi veszteség megtérítésének fő problémáját.

Mellékletek egy Komlóra vonatkozó elemzést tartalmaz, melyet javaslok általánosságban figyelembe venni a helyi közlekedés korrekt támogatásának kialakításánál. A BKV ZRT. és az összes többi aránya elfogadhatatlan.

Üdvözlettel:

Polics József  
Komló város polgármestere  
Országgyűlési képviselő

## A helyi közösségi közlekedés finanszírozása 2010-ben

(Komló helyi menetrend szerinti közlekedésének számszaki adataival közérthetővé téve)

A helyi és helyközi közúti közösségi közlekedés finanszírozása alapvetően nagyon hasonló.

A különbség, hogy a helyközi közlekedés bevételeivel meg nem térített indokolt költségeit az állam 2007-től teljes egészében megtéríti a hatékonyan működő társaságoknak nyereséget is biztosítva.

Ezzel szemben a helyi közlekedés esetén a veszteség finanszírozása állami és önkormányzati forrásokból történik és nem teljes körű, azaz folyamatosan veszteség keletkezik és halmozódik fel.

### Finanszírozás (bevételek):

helyközi	helyi
1, menetdíj bevétel	1, menetdíj bevétel
2, fogyasztói árkiegészítés	2, fogyasztói árkiegészítés
<b>3, állami veszteségkiegyenlítés (20/2010 Korm.r.: 24,7 milliárd Ft/2010)</b>	<b>3, állami normatív támogatás (2009.évi CXXX tv.: 35,2 milliárd Ft/2010)</b>
	4, önkormányzati támogatás

A helyi közlekedés veszteségfinanszírozásának alapproblémája az állami normatív támogatás (BKV Zrt.-nek nyújtott rész 32,2 milliárd Ft levonása után) nagyon alacsony szintje, **3 milliárd Ft**, mely **92 településre** (köztük Pécs, Debrecen, Szeged, Győr, Miskolc stb. és Komló is) kerül szétosztásra, valamint az önkormányzati források szűkössége.

### I. Fogyasztói árkiegészítés

A kedvezményes utazások után járó árkiegészítést a 2003. évi LXXXVII. a fogyasztói árkiegészítésről szóló törvény szabályozza. Ennek megfelelően a helyi menetrend szerinti közlekedésben a tanulók és nyugdíjasok utazásai, valamint a díjmentesen utazók után jár árkiegészítés. Ezek az árkiegészítések azonban 85/2007 Korm. rendeletben biztosított kedvezményeket nem minden esetben egészítik ki a teljes áron történő utazás szintjére.

Ez Komló esetében az alábbiak szerint alakul:

#### *1./ Tanuló/nyugdíjas bérlet kedvezmény esetén*

2006. január 1-től az árkiegészítés mértéke nem változott, fix összegben került meghatározásra, így tarifaemelés esetén annak mértéke nem változik. Összege 1710 Ft/db (ÁFA-val). Nettó értékét tovább csökkentette a 2009. július 1-től megváltozott ÁFA mérték (15 %-ról 25 %-ra emelkedett).

2010 évben az alábbi táblázat mutatja be a **meg nem térített** kedvezményt:

	2010
tanuló/nyugdíjas eladott bérlet db	48 684
árkiegészítés Ft/db (ÁFA-val)	1 710
árkiegészítés ezer Ft/db (ÁFA nélkül)	1 368
éves árkiegészítés Ft (ÁFA nélkül)	66 600
kedvezmény a teljesárú bérlethez képest Ft/db (ÁFA nélkül)	2 846
meg nem térített kedvezmény Ft/db (ÁFA nélkül)	1 478
<b>éves meg nem térített kedvezmény ezer Ft (ÁFA nélkül)</b>	<b>71 947</b>

## 2./ Díjmentes utazások esetén (65 év felettiak, 6 év alattiak)

A díjmentes utazások árkiegészítéssel meg nem térített nagyságáról pontos adat nem áll rendelkezésünkre.

Az árkiegészítés mértékét társaságonként minden évben a közlekedésért felelős miniszter állapítja meg azok adatszolgáltatása alapján. Ennek alapján a megtérített árkiegészítés 2010-ben Komló vonatkozásában **21 860 ezer Ft.**

Ezen becsült értékkel szemben utasszámlálások, illetve a helyközi közlekedésbe alkalmazott regisztrációs jegyek aránya alapján a díjmentesen utazók után **meg nem térített árkiegészítés becsült összege 32 313 ezer Ft.**

**Így Komlón az árkiegészítéssel meg nem térített kedvezmények után, amennyiben azok teljes mértékben kiegészítésre kerülnének a teljes áru díjakra járt volna még 104.260 ezer Ft árkiegészítés.**

## **II. Állami normatív támogatás**

A helyi közösségi közlekedés normatív támogatásban is részesül, melyet 2010 évre vonatkozóan az alábbi jogszabályok szabályoztak:

- 2009. évi CXXX törvény (5.sz.melléklet 10.pontja),
- 33/2010 KHEM-ÖM együttes rendelet
- 1/2010 NFM-BM együttes tájékoztató

A helyi közösségi közlekedés normatív támogatása 2010 évben 35,2 milliárd Ft volt. Ennek a 91,4 %-át a BKV Zrt. kapta (32,2 milliárd Ft, ebből a dízel autóbusz üzemágra jutó rész 6,2 milliárd Ft). A maradék 3 milliárd Ft került szétosztásra 92 településre, melyből Komlónak 15,8 millió Ft (0,0449 %) jutott.

Ha nem vesszük figyelembe a BKV Zrt.-nek villamosra, trolibuszra metróra és HÉV-re jutó támogatási részeket csak az autóbuszra jutó részt, akkor a BKV Zrt. részére biztosított összeg alapján, lakosság arányban (Budapest: 1.712.210 fő, Komló: 25.881 fő) **Komló városát 94 millió Ft illetné meg a 15,8 millió Ft-tal szemben.**

Mindezekből jól látszik, hogy a Komlón -2010-es költségszinten, illetve bevétel mellett - képződő veszteség (2010-ben 102 millió Ft) alapvetően megszűnne, ha az árkiegészítés teljes árra kiegészülne és/vagy a normatív támogatás BKV Zrt. szintjére kerülne.

Ha a helyi közösségi közlekedés normatív támogatás keretösszegét a központi költségvetésen belül **35,2** milliárdról **45** milliárdra sikerülne emelni, és az így keletkező **9,8 milliárd többlet** kizárólag a 92 vidéki település kapná meg, akkor a helyi menetrendszerinti közösségi közlekedés finanszírozási gondjai alapvetően megoldódnának.

Ahhoz, hogy a finanszírozás a továbbiakban folyamatosan gond nélkül fenntartható legyen, a 9,8 milliárddal megemelt előirányzaton kívül még az is kellene, hogy a finanszírozás hasonlóan történjen, mint a helyköziben (a Volán társaságok helyközi menetrendszerinti finanszírozása a minisztérium által), hogy az adott évben **ténylegesen felmerülő indokolt** költségekhez igazodik. (Pl. ha alacsony az üzemanyag ára, akkor kevesebb, ha magas, akkor több). Ehhez természetesen egy nagyon feszes, szigorú kontrolling kell, ahol tényleg csak az indokolt költségeket lehet elszámolni. Ilyen működik a Volán társaságok esetében, a városi tulajdonú cégek esetében tudomásom szerint nem.