



**AZ ELŐTERJESZTÉS SORSZÁMA: 251.
MELLÉKLET: 1 db**

TÁRGY: Javaslat a helyi tömegközlekedés racionalizálására irányuló döntés meghozatalára

**ELŐTERJESZTÉS
SZEKSZÁRD MEGYEI JOGÚ VÁROS ÖNKORMÁNYZATA KÖZGYŰLÉSÉNEK
2022. november 24-i rendes ÜLÉSÉRE**

ELŐTERJESZTŐ: Gyurkovics János alpolgármester

AZ ELŐTERJESZTÉST KÉSZÍTETTE: Magyar Károly igazgatóságvezető

ELŐADÓ: Magyar Károly Igazgatóságvezető

KEZELÉSI MEGJEGYZÉS: -

VÉLEMÉNYEZÉSRE MEGKAPTA:

EGYÉB SZERVEZET: -

MEGTÁRGYALTA: Gazdasági és Városfejlesztési Bizottság

HATÁROZAT SZÁMA: .../2022. (...) GVB határozat

TÖRVÉNYESSÉGI VÉLEMÉNYEZÉSRE BEMUTATVA: dr. Gábor Ferenc jegyző

Terjedelem: 1 + 4 oldal

Tisztelt Közgyűlés!

A közgyűlés a közelmúltban két határozatot is hozott a helyi tömegközlekedés és menetrend felülvizsgálatának szükségességéről.

A testület a 282/2022. (IX. 29.) számú határozatában felhívta a Polgármesteri Hivatalt, hogy a közszolgáltató bevonásával tegyen javaslatot a jelenlegi – 2022. augusztus 28-án bevezetett - menetrend átdolgozásával a kiadások jelentős mértékű, legalább 100 000 000 forinttal történő csökkentésére.

A közgyűlés döntése értelmében a szolgáltató Volánbusz Zrt. keresztmetszeti utasszámlálás alapján kidolgozott egy koncepciótervet a menetrend megváltoztatására. A koncepciótervben két elképzelést vázoltak írásban, egy további lehetőség pedig szóban hangzott el, az alábbiak szerint:

- Az egyik, kisebb csökkenést eredményező javaslat szerint a menetrend kilométer teljesítménycsökkenése mintegy 25 %-ra tehető úgy, hogy alapvetően a völgyidőszaki – tehát a reggeli és esti csúcsforgalmi időszakon kívüli – járatokat ritkítják meg és még intenzívebben vonják be a helyközi járatokat a helyi közlekedésbe. Ezzel a lépéssel további egy, esetleg két járművet ki lehet vonni a rendszerből. Ebben az esetben a tapasztalatok szerint még nem következik be nagyobb mértékű utasvesztés, de bizonyos fokú elégedetlenséget vonhat maga után a lakosság részéről.
- A másik elképzelés radikálisabb, itt a kilométer teljesítmény csökkenés már mintegy 50 %-ra tehető: még tovább csökkennek a völgyidőszaki járatszámok és ezzel párhuzamosan a járatvonalak hossza is csökkenne, csakúgy, mint a helyijáratok közötti átszállási lehetőségek. Ezen felül pl. újvárosban és Palánkon csak a hivatásforgalmi járatok, azaz a reggeli és esti iskola – munkahely járatok maradnának meg. Így már 3-4 jármű lenne kivonható a rendszerből, de szinte bizonyosan utasvesztés és nagyfokú elégedetlenség is várható.
- A harmadik, szóban elhangzó elképzeléssel elérhető akár 75-80% kilométer teljesítmény csökkenés, ami azzal jár, hogy a menetrend hétköznapokon is az iskolaszüneti, munkaszüneti napok menetrendjére állna át. Ez a vázolt megoldások közül a legrövidebb idő alatt végrehajtható változás.

A Volánbusz Zrt. optimalizálási javaslatait az 1. számú melléklet tartalmazza.

A közgyűlés a 339/2022. (X. 20.) számú határozatában döntött továbbá a menetrend racionalizálásával kapcsolatos pályázat kiírásáról, egyúttal felhívta a Polgármesteri Hivatalt az ezzel kapcsolatos intézkedések megtételére.

A Polgármesteri Hivatal indikatív árajánlatok céljából 4 vállalkozást keresett meg. Az árajánlat kérések a jelenlegi, 2022. augusztus 28-án bevezetett menetrend további átdolgozására vonatkoztak, a helyi tömegközlekedés előzetes, átfogó vizsgálata alapján, a kiadások jelentős mértékű csökkentése érdekében.

A beérkezett indikatív ajánlatok között elég nagy szórás tapasztalható, hiszen nettó 12,7 millió Ft-tól 27,5 millió Ft-ig terjednek úgy, hogy két ajánlattevő is túl-ig értéket jelölt meg, nem

konkrét összeget. Az átfogó felülvizsgálat, tanulmány elkészítése az ajánlatok alapján 120-205 napra tehető. Az indikatív árajánlatok alapján a tervezett szolgáltatás megrendeléséhez közbeszerzési eljárást kellene lefolytatni. Ennek időtartama, a tervezés és a bevezetés ideje előre láthatólag minimum 1-1,5 év és csak ezt követően tudna megtakarítást realizálni. Megjegyzendő továbbá, hogy amennyiben a Volánbusz Zrt. nyeri a 2023 – 2027. évekre szóló közszolgáltatási pályázatot, vagy a pályázat eredménytelensége esetén a Volánbusz Zrt-t jelöli ki az önkormányzat a szolgáltatás ellátására, úgy a Társaság külön díjazás felszámítása nélkül dolgozná ki az Önkormányzat által kért csökkentett menetrendet.

A leírtakra tekintettel kétváltozatú határozati javaslatot terjesztek a T. közgyűlés elé:

Az 1-es jelű javaslatban a Volánbusz Zrt. által felvázolt optimalizálási lehetőségek közül (A-B-C) kell a közgyűlésnek választani, míg a 2-es számú javaslat azt a döntést tartalmazza, hogy az önkormányzat közbeszerzési eljárást folytat le a helyi tömegközlekedés és menetrend átfogó felülvizsgálatára irányuló tanulmány elkészítésére.

Fentiek alapján kérem a Tisztelt Közgyűlést az előterjesztés megtárgyalására és a határozati javaslat elfogadására.

Szekszárd, 2022. november 16.

Gyurkovics János
alpolgármester

Határozati javaslat 1.
Szekszárd Megyei Jogú Város Önkormányzat Közgyűlésének .../2022. (...) határozata
a helyi tömegközlekedés optimalizálásáról

Szekszárd Megyei Jogú Város Önkormányzatának Közgyűlése megtárgyalta a Volánbusz Zrt. által a helyi tömegközlekedés további optimalizálására benyújtott javaslatokat és úgy dönt, hogy

A)

amennyiben a 2023 – 2027. évekre szóló, helyi tömegközlekedési feladatok ellátására kiírt pályázatot a Volánbusz Zrt. nyeri meg, vagy a pályázat eredménytelensége okán a szolgáltatás elvégzésére a Volánbusz Zrt. kerül kijelölésre, felhívja a Polgármesteri Hivatalt, hogy a szolgáltató bevonásával dolgozza ki a **25 % kilométer teljesítmény csökkenést** eredményező menetrend módosítást és terjessze azt a közgyűlés elé. A javaslat térjen ki arra, hogy a teljesítménycsökkenéssel milyen mértékű kiadás és bevétel mérséklés várható.

Határidő: 2023. március 31.

Felelős: Dr. Gábor Ferenc jegyző

Végrehajtásért felelős: Magyar Károly igazgatóság vezető

B)

amennyiben a 2023 – 2027. évekre szóló, helyi tömegközlekedési feladatok ellátására kiírt pályázatot a Volánbusz Zrt. nyeri meg, vagy a pályázat eredménytelensége okán a szolgáltatás elvégzésére a Volánbusz Zrt. kerül kijelölésre, felhívja a Polgármesteri Hivatalt, hogy a szolgáltató bevonásával dolgozza ki az **50 % kilométer teljesítmény csökkenést** eredményező menetrend módosítást és terjessze azt a közgyűlés elé. A javaslat térjen ki arra, hogy a teljesítménycsökkenéssel milyen mértékű kiadás és bevétel mérséklés várható.

Határidő: 2023. március 31.

Felelős: Dr. Gábor Ferenc jegyző

Végrehajtásért felelős: Magyar Károly igazgatóság vezető

C)

amennyiben a 2023 – 2027. évekre szóló, helyi tömegközlekedési feladatok ellátására kiírt pályázatot a Volánbusz Zrt. nyeri meg, vagy a pályázat eredménytelensége okán a szolgáltatás elvégzésére a Volánbusz Zrt. kerül kijelölésre, felhívja a Polgármesteri Hivatalt, hogy a szolgáltató bevonásával dolgozza ki az **iskolai szünet – munkaszüneti napokra vonatkozó menetrendre** történő átállást és terjessze azt a közgyűlés elé. A javaslat térjen ki arra, hogy a menetrend módosítással milyen mértékű kiadás és bevétel mérséklés várható.

Határidő: 2023. január 31.

Felelős: Dr. Gábor Ferenc jegyző

Végrehajtásért felelős: Magyar Károly igazgatóság vezető

Határozati javaslat 2/A
Szekszárd Megyei Jogú Város Önkormányzat Közgyűlésének .../2022. (...) határozata
a helyi tömegközlekedés optimalizálásáról

Szekszárd Megyei Jogú Város Önkormányzatának Közgyűlése

1. az előterjesztésben bemutatott indikatív, tájékoztató jellegű árajánlatok alapján úgy dönt, hogy a *„helyi autóbusz közlekedési menetrend felülvizsgálata, és javaslattétel annak racionalizálására az optimális kihasználtság érdekében”* tárgyban közbeszerzési eljárást kíván lefolytatni.

Határidő: döntéshozatal napja
Felelős: Ács Rezső polgármester

2. felhívja a Polgármesteri Hivatalt, hogy a közbeszerzési eljárás megindításához szükséges intézkedéseket tegye meg.

Határidő: 2022. december 31.
Felelős: Dr. Gábor Ferenc jegyző
Végrehajtásért felelős: Dr. Biró Gyula aljegyző

3. felhívja a Polgármesteri Hivatalt, hogy a szolgáltatás elvégzéséhez szükséges pénzügyi forrást szerepeltesse a 2023. évi költségvetési rendelet-tervezetben.

Határidő: 2023. február 15.
Felelős: Dr. Gábor Ferenc jegyző
Végrehajtásért felelős: Szántóné Karl Rita osztályvezető

Határozati javaslat 2/B
Szekszárd Megyei Jogú Város Önkormányzat Közgyűlésének .../2022. (...) határozata
a helyi tömegközlekedés optimalizálásáról

Szekszárd Megyei Jogú Város Önkormányzatának Közgyűlése a 339/2022. (X. 20.) számú határozatát visszavonja, és úgy dönt, hogy *„helyi autóbusz közlekedési menetrend felülvizsgálata, és javaslattétel annak racionalizálására az optimális kihasználtság érdekében”* tárgyban közbeszerzési eljárást nem kíván lefolytatni.

Határidő: döntéshozatal napja
Felelős: Ács Rezső polgármester

Szekszárd helyi közlekedésének további optimalizációs lehetőségei

A 2022. augusztus 28-án Szekszárdon bevezetett új helyi autóbusz-menetrend utasforgalomra gyakorolt hatásait október elején keresztmetszeti utasszámlálás formájában mértük fel. A felmérés során – napszaktól függően – 3-4 mértékadó keresztmetszeten vizsgáltuk az autóbuszok telítettségét, ezek a Szent László utca/ Rákóczi utca / Széchenyi utca csomópont, a Kórház, Újváros térsége. A reggeli csúcsidőszakban – a kiemelten nagy forgalom miatt – a Rákóczi és Szt. László utcák felől érkező járatokat külön számláló vizsgálta. A vizsgálat célja, a már említett utasszám-vizsgálat mellett, az új integrált helyközivel helyi járatok vizsgálata, továbbá a járatok menetrendszerűsége (pontosság), valamint az utastájékoztatók színvonala.

A vizsgálatok kiértékelését elvégeztük, ez alapján az alábbi megállapításokra jutottunk a városrészek autóbuszos kiszolgálása tekintetében:

- A Mérey, Bottyán-hegyi lakótelepek felé közlekedő járatok (4-es vonalcsoport) kihasználtsága jó, a reggeli csúcsidőben kisebb – még kezelhető - zsúfoltság jelentkezik
- A Felsővárost ellátó vonalakon (1-11) hasonló a helyzet, jó kihasználtsággal közlekednek a járatok csúcsidőben
- A Béri Balogh Ádám utca, Otthon utca, Szőlőhegy tengelyen közlekedő 6-8-as vonalcsoporton is jó a kihasználtság, a bevont helyközi járatokat (26, 28) reggel és délután is használják helyi utasok. Csúcsidőszakokban előfordulnak zsúfolt járatok is.
- Az Alisca utcai lakótelep – az új 29-es integrált vonal bevonásának is köszönhetően – kisebb mértékben túldotált, a járatokon jelentős szabad kapacitás áll rendelkezésre, de a tapasztalatok alapján a helyközi és helyi utasok is egyre jobban felfedezik az új járatot
- A Tartsay lakótelep – Dienes Valéria utca térségében közlekedő járatok a csúcsidőkben megfelelően, völgyidőszakokban csekély mértékben kihasználtak
- A Csatári-völgyben közlekedő járatok kihasználtsága az adott szakaszon alacsony értéket mutat
- Parásztán alacsony utasforgalmat mértünk
- Hasonló a helyzet Újvárosban, ahol az integrált járatok a helyi utazási igények túlnyomó többségét ki tudják elégíteni, a helyi járatokon csak a hivatásforgalmi napszakokban mérhető jelentősebb utasszám
- Miklósváros és Palánk térségében az új integrált 29-es járat megfelelően biztosítja az alapszolgáltatást, a helyi járatok csak a palánki Csapó D. középiskola hivatásforgalmával összefüggésben szállítanak értékelhető számú utast. Megfigyelhető, hogy a térség ipari jellegű munkáltatói felé szinte teljesen megszűnt az utazási igény, valószínűsíthetően az ezeket a cégeket ellátó szerződéses járatok közlekedésének köszönhetően
- Az újonnan bevont Palánki-hegy, Bor utca térségben járatonként 0-5 utast tudunk számlálni járatonként

Fentieket összegezve megállapítható, hogy az új integrált helyközivel helyi járatok megfelelően illeszkednek a helyi rendszerbe, jelentősen tehermentesítik, illetve kiegészítik a városi járatokat. A felmérés eredményeinek ismeretében – ha a megrendelő igényli – további költség-megtakarítást eredményező beavatkozásra is van lehetőség, de a jelenlegi hálózat és menetrend megtartása is támogatható, hiszen színvonalas szolgáltatást biztosít annak

ellenére is, hogy 5 db forgalmi autóbuszt megtakarítottunk a forgalomból a járatoptimalizálás során. Amennyiben a megrendelő a további költségcsökkentés mellett dönt, úgy szakmai oldalról két koncepcionális menetrend-módosítási változatot javasolunk tovább vizsgálni:

1. változat

Ebben a verzióban **20-25%-os** km-teljesítménycsökkentést lehet elérni, illetve 1 (esetleg) 2 forgalmi járművet lehet kivonni a rendszerből. Ez a beavatkozás az utazóközönség kisebb részét érintené csak hátrányosan, elsősorban völgyidőszakokban csökkenne a szolgáltatási színvonal a kisebb forgalmú területeken. Többféle konkrét menetrendi megoldásra is van lehetőség (járat-összekötések, rövidebb útvonalak, ritkítás stb.) de koncepcionálisan közelítve az alábbi helyszíneken módosulna a szolgáltatás:

- Az Alisca utcában kevesebb járat közlekedne, igazodva az új hálózaton tapasztalt utasszámokhoz. Az új 29-es járatokkal együtt a városrész ellátottsága jó színvonalú marad.
- A Tartsay utcán kevesebb járat közlekedik
- A Csatári-völgyben kb. a jelenleg közlekedő járatok fele maradna meg, ez napi 6-7 járatpár
- Jobbparásztán a völgyidőszakokban a jelenleg közlekedő járatok fele közlekedne, vagyis hétköznap délelőtt óránként, hétvégén egész nap pedig kétóránként lenne eljutási lehetőség a térségbe (esetleg szombat délelőtti bevásárlójáratall kiegészítve)
- Újvárosban, illetve a Palánki úti ipari térségben csak hivatásforgalmi időszakban közlekednének helyi járatok, azon kívül a helyközi buszok biztosítanák a kiszolgálást
- A Bor utcában szükséges lenne megszüntetni a helyi szolgáltatást – esetleg érdemes lenne újra megvizsgálni a helyközi járatok bevonását a Technológiai és Ipari Minisztériummal együttműködve.
- Bottyán-hegy, Béri Balogh utca - Otthon utca tengely, illetve Felsőváros esetében a szolgáltatási színvonal megmarad a jelenlegi szinten

2. változat

Ez a verzió egy jelentősebb mértékű hálózati és menetrendi módosítással járna, viszont mintegy **50%-os** teljesítmény-csökkenést és 3-4 forgalmi jármű kivonását lehetne elérni a megvalósítása esetén. A hálózat továbbra is a bevont helyközi járatokkal összhangban működne, azonban a helyi járatok az 1. változathoz képest is jelentősen ritkábban és annál kisebb területet lefedve közlekednének. A hálózat 3 alapvonalból, a jelenleg már működő integrált vonalakkól, illetve hivatásforgalmi céljáratokból épülne fel.

- Az Alisca utcában kevesebb járat közlekedne. Az új 29-es járatokkal együtt a városrész ellátottsága megfelelő színvonalú marad.
- A Tartsay utcán kevesebb járat közlekedik.
- A Csatári-völgyben kb. a jelenleg közlekedő járatok fele maradna meg, ez napi 4-5 járatpárt jelent, amelyek a körzetben élők hivatásforgalmi igényeihez igazodva közlekednek

- Jobbparásztán minden időszakban a jelenleg közlekedő járatok kb. fele közlekedne, vagyis hétköznap egész nap óránként, hétvégén pedig egész nap két óránként lenne eljutási lehetőség a térségbe
- Újvárosban, illetve a Palánki úti ipari térségben csak hivatásforgalmi időszakban közlekednének helyi járatok
- A Bor utcában megszűnne a helyi szolgáltatás – esetleg érdemes lenne újra megvizsgálni a helyközi járatok bevonását (VPE-KTI)
- Bottyán-hegy, Béri Balogh utca - Otthon utca tengely, illetve Felsőváros esetében a járatsűrűség nem csökkenne jelentősen, azonban az átszállásmentesen, közvetlenül elérhető területek nagysága csökkenne

Természetesen elkészíthető olyan menetrendi változat is, amely az előbbieken bemutatott kettő kombinációja, vagy esetleg egy kis mértékű (pl. 10%-os) teljesítmény-csökkentéssel járó megoldást tartalmaz. Szakmai véleményünk szerint a 2. változat a „plafon”, amelynél még használható rendszert tudunk megtartani, de utasvesztés (további bevételcsökkenés) ennél a verziónál már biztosan be fog következni és jelentős lakossági ellenérzést is kiválthat. Az 1. változat bevezetése esetén - jó eséllyel - fizető utast nem veszítenénk, inkább csak kényelmi szempontból nézve történne visszalépés a jelenlegi kínálatibb szolgáltatáshoz képest.

A fentiek közül bármelyikre esne a választás, annak bevezetése 2023 márciusában történhet meg.