



ÖSSZEFOGLALÓ

Nyíregyháza Megyei Jogú Város Közhasznú Személyszállításának
gazdasági szempontú elemzéséről

Javaslatok
a 2011. évi tervezéshez

Nyíregyháza, 2011. január 17.

Nyíregyháza Megyei Jogú Város, valamint a Szabolcs Volán Zrt. között 2005. január 01-től 2012. december 31-ig terjedő időtartamra jött létre a hatályos jogszabályok figyelembevételével Közszolgáltatási Szerződés a menetrend szerinti személyszállításra vonatkozóan.

A Szabolcs Volán Zrt., mint szolgáltató minden évben beszámolt az önkormányzatnak a Közszolgáltatási Szerződésben rögzített tartalommal a teljesítményekről, az eredmény elszámolásról, és javaslatokat tett a fejlesztésekre vonatkozóan.

2009. január 30-án átfogó elemzést készítettünk a megrendelőnek, melyben 2005-től részletesen elemeztük a forgalmi teljesítményeket, az egyes költségsorokat, bevételek alakulását. Összehasonlítottuk Nyíregyháza helyi közlekedésének teljesítmény és eredménymutatóit, ún. szakmai átlaggal, több mint száz település helyi közlekedésének adatai felhasználásával, külön is a megyei jogú városok adataival, köztük önkormányzati tulajdonban lévő társaságokkal.

Az önkormányzat illetékes bizottságai azt állapították meg, hogy az értékelés tárgyszerű, a felmerült költségek a tevékenység végzésével összefüggésben indokoltan merültek fel.

Az önkormányzat a 110/2010.(V.27.) sz. határozata szerint megtárgyalta az autóbusszal végzett menetrend szerinti helyi személyszállítás Közszolgáltatási Szerződésének 2009. évi teljesítéséről és a helyi közlekedésben jelentkező veszteség rendezésének módjáról szóló előterjesztést.

Beszámolónkban bemutattuk, hogy a bázis szemlélet alapján az önkormányzati költségvetésben normatív támogatással együtt a helyi közlekedés veszteségfinanszírozására eredetileg tervezett 215.000 eFt-on túlmenően további 225.906 eFt összegnek megfelelő költség ellentételezésére van szükség a nullaszintű üzemi eredmény eléréséhez.

Az önkormányzat elfogadta a tevékenység mennyiségi, minőségi és gazdasági szempontú értékelését és döntést hozott arról is, hogy az üzemi eredmény nulla szintjéig ingatlan tulajdonrészének átadásával kiegyenlíti a fedezetlen költséget.

A 2010. év tervezése a megrendelő által jóváhagyott menetrendi teljesítmény, továbbá az önkormányzat vonatkozó tervezési irányelvei alapján készült, melynek legfőbb jellemzői, hogy a társaság által befolyásolható költségek növekedésének mértéke a várható éves infláció mértékének 50 %-át nem haladhatja meg, tarifaemelésre nem kerül sor.

Tekintettel arra, hogy az önkormányzat költségvetésében 2010-ben is 215.000 eFt támogatás szerepelt a közhasznú közlekedés finanszírozásához (normatív támogatással együtt), egyéb bevételként ezen összeget szerepeltettük az üzleti tervben és kimutattuk, hogy ennek figyelembevételével várhatóan 294.959 eFt fedezetlen költség keletkezik.

Jelen összefoglalónkban tervezett támogatásként 215.000 eFt szerepel, mely fentiek alapján értelemszerűen nem fedezi a ténylegesen várható, bevételekkel ki nem egyenlített költséget.

A hivatkozott elemzést felhasználva, azt kiegészítve 2010. évi várható adatokkal, a Közlekedéstudományi Intézet Non-profit Kft. által 2010. 09. 22-én végzett utasszámlálás, utaselégedettség vizsgálat eredményeit felhasználva november 04-én az új városvezetésnek megküldtük a helyi közlekedésről szóló átfogó beszámolót, melyben a Közszolgáltatási Szerződés kezdetétől bemutattuk a menetrend szerinti személyszállítás teljesítményeit.

Jelen összefoglaló épít a fenti beszámolóra, de elsősorban a gazdasági folyamatokat tartalmazza 2010. évvel bezáróan, továbbá javaslatokat teszünk a 2011. üzleti terv előkészítésével összefüggésben.

2005-től napjainkig e tevékenység gazdasági, piaci működési környezetében lényeges változások történtek. A változások növelték az önkormányzat terheit, rendkívüli mértékben romlott a helyi személyszállítás eredménypozíciója, takarékos költséggazdálkodás mellett

A közlekedési szokások és lehetőségek, majd a negatív gazdasági környezet együttes hatásaként, a helyi menetrend szerinti személyszállítást igénybevevők száma nagymértékben csökkent, miközben folyamatosan nőtt a hálózat bővítése iránti igény.

Az autóbuszpark nagyarányú megújítása lényegesen komfortosabb szolgáltatást biztosít, ennek ellenére legfeljebb az utasszámcsökkenést mérsékelte.

2005-ben az autóbuszpark átlagéletkora 12,5 év, az alacsonypadlós részarány 14,6 %, 2010-ben az autóbuszpark átlagéletkora 10,4 év, az alacsonypadlós részarány 45,3 %.

Az ötéves időintervallumban a megrendelés, az igénybevétel, a bevételek és költségek részletes elemzése alapján az állapítható meg, hogy a helyi közlekedés drasztikus eredménypozíció romlása nem költségalapú probléma, hanem igénybevételi volumen és szabályozás együttes negatív hatása, melyet a szolgáltatás mennyiségének csökkentésével, takarékos gazdálkodással csak kis mértékben lehetett enyhíteni.

A Szabolcs Volán Zrt., mint szolgáltató minden évben legalább egy nap teljes üzemidőben valamennyi járaton végeztetett utasszámlálást, esetenként célforgalmi felmérést, utaselégedettségi vizsgálatot, ezek megállapításait, levonható tapasztalatokat, javaslatokat eljuttatta a megrendelő önkormányzat részére.

A megrendelő és a szolgáltató tárgyévet megelőző hónapokban egyeztette a menetrend változtatási igényeket, tervezhető fejlesztéseket.

Az önkormányzat közgyűlésén évente legalább kétszer értékelt a szolgáltatást, beleértve annak gazdasági elemzését is.

A megrendelés, az igénybevétel, valamint a gazdálkodás főbb számai a fenti időintervallumban az alábbiak:

	2 005	2010 várható	% 2010 várh / 2005
Fizető kilométer (ezer km)	4 021	3 677	91,44
Szállított utas (ezer fő)	38 559	27 563	71,48
Nettó árbevétel (eFt)	1 456 870	1 313 412	90,15
- ebből árkiegészítés (eFt)	552 202	428 134	77,53
Egyéb bevétel (eFt)	260 944	540 844	207,26
- ebből támogatási igény összesen (eFt)	245 610	498 064	202,79
- ebből normatív támogatás (eFt)	105 610	101 604	96,21
- ebből önkormányzati támogatási igény (eFt)	140 000	396 460	283,19
Anyagjellegű ráfordítás (eFt)	704 504	767 533	108,95
- ebből jármű fenntartási költség (eFt)	414 662	327 875	79,07
Személyi jellegű ráfordítás (eFt)	861 323	903 128	104,85
Átlagbér / fő / hó (Ft)	144 845	179 815	124,14
Költségek összesen (eFt)	1 697 753	1 832 617	107,94
- ebből járműpótlás, finanszírozás költségei (eFt)	120 699	268 165	222,18
Halmazott infláció (%)			129,10
Adózás előtti eredmény (eFt)	7 279	0	

***Megjegyzés:** A 2010 évre tervezett 215.000 eFt támogatásból eddig (2011.01.10) az alábbi összegek kerültek az önkormányzat részéről a társaságunk részére folyósításra:

a./ Az állam által folyósított 101.604 eFt normatív támogatásból átutalva a Szabolcs Volánt Zrt részére:

	adatok eFt
2010.03.18.	39.746
2010.09.23.	15.423,8
2010.12.20.	10.000
2010.12.30.	10.000
2010.12.30.	20.000
Összesen	95.169,8
At nem utalt összeg	6.434,2

b./ A 2010-re tervezett önkormányzati támogatás összegéből nem történt átutalás.

Tekintettel arra, hogy 2005-ben a helyi közlekedés végzésével összefüggésben keletkezett költségek és bevételek egyenlegeként az adózás előtti eredmény pozitív volt, a változásokat, azok okait szükségesnek tarjuk bemutatni.

A Közszolgáltatási Szerződés megkötése óta eltelt időszakban bekövetkezett, gazdálkodásra ható változások okai

Összefoglalva bemutatjuk azon főbb tényezők hatásának változását 2005-től 2010-ig terjedő időszakban, amelyek lényegesen befolyásolták a helyi közlekedés eredményességét.

Ezen főbb tényezők az alábbiak:

1./ Volumen változás hatása:

- Fizető kilométer változás
- Utasszám változás

2./ Szabályozásváltozás hatása a nettó árbevételre:

- Árkiegészítés szabályozásváltozás
- ÁFA változás
- Díjmérték változás

3./ A társasági döntések hatása:

- Társaság által tett javaslatok
- Összes költségváltozáson belül, különösen:
 - Autóbusz beszerzés finanszírozásával összefüggő költségváltozás
 - Bérfejlesztés mértéke
 - Létszámváltozás

4./ Támogatások változása:

- Normatív támogatás
- Önkormányzati támogatás

1./ Volumenváltozás hatása:

A megrendelő, valamint a szolgáltató részéről a menetrenddel leírt forgalmi teljesítmények és azok kielégítéséhez szükséges erőforrások változása jelentik az elszámolás alapját képező volument (költségvolumen).

Az igénybevétel volumenét az utasok száma, valamint a kedvezményrendszerre figyelemmel az összutasszámon belüli utascsoportok aránya, és azok változása jelenti (nettó árbevétel volumen).

Az elmúlt 5 évben a fizető kilométer, mint meghatározó teljesítmény kibocsátás csökkent, a csökkenés mértéke 8,31 %. Az erőforrás igény ezzel arányosan nem csökkent, tekintettel arra, hogy a csúcsidei kapacitásigény a csúcsidejű utasszám alapján nem változott.

Miközben fentiekre tekintettel az autóbusz darab szám nem volt csökkenthető, a szállított utasszám 28, 52 %-al csökkent.

A nettó árbevétel 2010-ben közel 9,85 %-al kisebb volt, mint 2005-ben realizált nettó árbevétel.

A volumenhatás (utasszám, fizető kilométer) vizsgálatához megnéztük, hogyan változtak volna a költségek és a nettó árbevétel, ha 2010-ben is a 2005. évi utasszám és összetétel lett volna és 2005-höz viszonyítva nem csökken a fizető kilométer.

Fentiek szerint az összes költség 2010-ben 171.450 eFt-al lenne több, a nettó árbevétel pedig a 2010. évi tarifával és 2005. évi utas számmal 447.633 eFt-al volna több. Így az eredmény pozíció 276.183 eFt-al kedvezőbb lenne.

2./ Szabályozó változás hatása:

2.1./ 2005. üzleti évben a menetrend szerinti személyszállításra vonatkozó főbb szabályozás az alábbi volt: (2005-ben a helyi közlekedés mérleg szerinti eredménye pozitív volt.)

- a.) Az ármegállapítás önkormányzati hatáskörben történt. 2005-ben Nyíregyházán a jegy és bérletfajták szerinti árak a megyei jogú városokkal összevetve az alábbi volt:

2005					
	Elővételi menetjegy	Buszvezetőnél váltható menetjegy	Egyvonalas bérletjegy	Összvonalas bérletjegy	Tanulónyugdíjas bérletjegy
Megyei jogú városok helyi tarifáinak átlaga	123	171	2 503	3 393	1 068
Nyíregyháza belterülete	120	160	2 484	3 504	1 250
Nyíregyháza tarifa szintje az átlaghoz képest	97,41	93,60	99,24	103,28	117,04

- b.) Egyes utascsoportokra vonatkozó kedvezményrendszert kormányrendelet állapította meg, 2005-ig a szabályozás az volt, hogy az önkormányzat által megállapított tanuló és nyugdíjas bérlet árát az értékesített bérletdarab alapján a teljesárú bérlet áráig az APEH-től történő igénylés után, rendszeres ellenőrzés mellett a központi költségvetésből az állam kiegészítette.

Ezen szabályozás 2005-től napjainkig az alábbiak szerint változott:

- 2005. 01.01-től értékesített tanuló, nyugdíjas bérlet darabonként az árkiegészítés bruttó 1.990,- Ft.
- 2006. 01.01-től (jelenleg is) tanuló, nyugdíjas bérlet darabonként: bruttó 2.030,- Ft, tehát még az infláció mértékével sem került növelésre.

2005-ben az árkiegészítésre vonatkozó szabályozásból származó veszteség összesen: 77.739 eFt. (ebből: tanuló/nyugdíjas bérletek után meg nem fizetett árkiegészítés 66.937 eFt, a 65 éven felüliek ingyenes utazásával összefüggésben meg nem fizetett árkiegészítés 10.802 eFt)

c.) ÁFA mérték változása:	2005-ben:	15 %
	2006. 09.01-től	20 %
	2009. 07.01-től	25 %

A bruttó árbevételt terhelő ÁFA tartalma 2005 –ben: 218.530 eFt.

d.) Központi költségvetésből a helyi közlekedés normatív támogatásának bevezetésére 2004 évben került sor (97.748 eFt)

A normatív támogatás összege 2005-ben Nyíregyháza esetében: 105.610 eFt.

e.) Önkormányzati támogatás 2005 évben: 140.000 eFt.

2.2./ 2010. üzleti évben a tevékenységre vonatkozó főbb szabályozás az alábbi volt:

a./ Ármegállapítási hatáskörben változás nem történt. Az önkormányzat, mint ármegállapító egyre kevésbé terhelte át az utasokra a szabályozóváltozások és volumen csökkenésből fakadó költségfedezet hiányt.

Nyíregyházán utoljára 2009. július 01-én történt díjemelés, mely elsődlegesen ezen időponttól történő ÁFA növekedés mértékét volt hivatott kiegyenlíteni.

2010-ben Nyíregyháza és más megyei jogú városok jegy és bérletárát az alábbi táblázat mutatja:

2010					
Megyei jogú városok helyi tarifáinak átlaga	Elővételi menetjegy	Buszvezetőnél váltható menetjegy	Egyvonalas bérletjegy	Összvonalas bérletjegy	Tanuló-nyugdíjas bérletjegy
	217,5	292,5		5 603	2 210
Nyíregyháza belterületi	200	250		4 995	2 000
Nyíregyháza tarifa szintje az átlaghoz képest	91,95	85,47		89,15	90,50

Azt látjuk, hogy míg 2005-ben Nyíregyháza helyi tarifáinak átlaga döntően elérte vagy meghaladta a megyei jogú városok átlagát, 2010-ben mintegy 10 %-al a megyei jogú városok átlaga értékei alatt vannak a jegy és bérlet fajták árai Nyíregyházán

b./ A kedvezményrendszert továbbra is kormányrendelet állapítja meg, az árkiegészítés szabályozása az 1. / b. pontban írtak szerinti.

2010-ben a szabályozásból származó veszteség összesen: 210.231 eFt (ebből: tanuló/nyugdíjas bérletek után meg nem fizetett árkiegészítés 147.910 eFt, a 65 éven felüliek ingyenes utazásával összefüggésben meg nem fizetett árkiegészítés 62.321 eFt)

Más megközelítésben az önkormányzat a tanulóknak és a nyugdíjasoknak lényegesen nagyobb kedvezményt biztosított, mint amit az állam az árkiegészítés révén kiegyenlített, a kormányrendelettel biztosított ingyenes utazás miatt kieső árbevételt az állam részben ellentételezi.

c./ 2010-ben az ÁFA 25 %, a befizetett ÁFA összege: **325.440 eFt.**

d./ A normatív támogatás összege 2010-ben: **101.604 eFt.**

e./ Önkormányzati tervezett támogatás 2010-ben: **113.396 eFt.**

A fenti változások együttes hatásának összegzése az alábbi:

A nettó árbevételre ható szabályozás és volumenváltozás hatása

	2005	2010 várh.	Különbség
Árkiegészítés veszteség	77 739	210 231	132 492
Áfaváltozás	0	106 910	106 910
Dijemelés elmaradása a megyei jogú városok átlagához	0	145 412	145 412
Fizetett kilométer csökkenés (költséghátas)	0	-171 450	-171 450
Utasszám csökkenésből eredő bevétel kiesés	0	447 633	447 633
Hatás összesen	77 739	738 736	660 997

3./ Társasági döntések hatása:

Részben társasági döntés, ténylegesen döntés előkészítés, hogy a szolgáltató milyen javaslatokat tett a menetrend változtatásra, díjmelésre.

Az előzőekben utaltunk arra, hogy szolgáltatóként az évenkénti utasszámlálás eredményei, valamint folyamatos elemzéseink, továbbá utasoktól, önkormányzattól érkezett információk alapján tettünk javaslatokat menetrend módosításokra, ezek részben fejlesztések, részben vonalmódosítások, ill. járatcsökkentések voltak.

Figyelemmel voltunk az egyes településrészek megfelelő kiszolgálására.

Összességében a város közhasznú közlekedéssel való kiszolgálása megítélésünk szerint nem romlott, a fizető kilométer 8,31%-os csökkenése mellett.

A viteldíjnövelésre tett javaslataink minden alkalommal több variációt tartalmaztak, az egyes variációkhoz tartozó veszteségkompenzáció igényt is bemutattuk, jellemzően az alacsonyabb mértékű tarifajavaslatok kerültek elfogadásra.

Nem hagyható figyelmen kívül, hogy emellett is drasztikus az utasszámcsökkenés.

A társasági körben meghozható döntések tárgyra vonatkozóan részben a fejlesztésekkel, ezzel összefüggésben fenntartási költségváltoztatásokkal, létszámgazdálkodással, hatások változásaival mutathatók be.

2010-ben az összes költség 7,94 %-al magasabb, mint volt 2005-ben, ha összehasonlító alapon vizsgáljuk és feltételezzük, hogy 2010-ben is a 2005. évi fizető kilométert teljesítettük volna, a költségváltozás mértéke 18,04 %-ra adódik 29,1 % halmozott infláció mellett.

Az összes költségnövekedés, társaság részéről költségekkel való gazdálkodás értékeléséhez különösen az alábbiak figyelembevétele nélkülözhetetlen:

Az autóbusz csere finanszírozásához 2010-ben mintegy 147,5 mFt-al több az elszámolt költség, mint volt 2005-ben.

Realizáltuk az Ágazati Kollektív Szerződésben rögzített, összesen 24,14 % keresetfejlesztést, létszámgazdálkodás és bérfelállítás együttes hatásaként azonban a személyi jellegű ráfordítás növekedése 4,85 %, ha figyelembe vesszük e költségcsoportra vonatkozó szabályozó változást, ezzel kompenzálva a 2010. évi adatokat a változás 6,49 %-ra adódik.

4./ A negatív hatások ellentételezéséhez, autóbusz beszerzések többlet forrásigényének biztosításához kapott investíció

Az előzőekben bemutatottakat a hatásokat, amelyek alapvetően befolyásolták a nettó árbevétel, ill. költségek változását.

Véleményünk szerint a negatív hatások nem társaság szintű döntések következményei.

A vonatkozó jogi szabályozás értelmében a kedvezményrendszer megállapítása kormányrendeletben történik, az árkiegészítésre, valamint normatív támogatásra rendelkezésre álló összeg a központi költségvetés részre, a menetrend, a viteldíj megállapítás az előzőek ismeretében önkormányzati hatáskör, és ezek együttese alapján szükséges tervezni a bevételekkel várhatóan nem fedezett költségeket, veszteségkompenzációként.

Az elmúlt öt évben bekövetkezett változásokat, azok hatásait számszerűen bemutattuk.

A negatív hatások ellentételezéséhez tervezett és kapott támogatások az alábbiak:

	2005	2010 tervezett	Különbség
Normatív támogatás	105 610	101 604	-4 006
Önkormányzati támogatás *	140 000	113 396	-26 604
Tőkeemelés	0	0	0
Összesen	245 610	215 000	-30 610

**Önkormányzati támogatás tervezett összegéből 2011. január 10-ig átutalás nem történt.*

Összefoglalva:

A Közszolgáltatási Szerződés kezdetétől napjainkig folyamatosan figyelemmel kísértük a forgalmi igényváltozásokat, ennek alapján sor került a hálózat bővítésére, egyes településrészek jobb feltáráására, alkalmazzuk a rugalmas közlekedés lehetőségeit, a nagymértékben kihasználatlan, ellátást érdemben nem szűkítő járatcsökkentésekre javaslatokat tettünk, ezek többnyire realizálódtak.

Azon voltunk, hogy járműbeszerzésekkel, komfortos, esztétikus autóbuszokkal javítsuk a szolgáltatást.

Szakmai megítélésünk egyértelműen az, hogy Nyíregyháza helyi közlekedése 2005. év óta bekövetkezett eredményromlásának okai döntően a központi szabályozó változásból erednek, kedvezőtlen hatású a volumencsökkenés, az önkormányzat teherviselő képességével összefüggésben ítélni lehet meg az összehasonlításhoz vehető településekhez képest a viteldíj negatív változása.

Az üzleti évre megrendelő által közölt tervezésre vonatkozó irányelveit figyelembe vettük, betartottuk.

2010. évre tervezett, de jelenideig ki nem egyenlített támogatás összege: 119.830.200,- Ft.

2010. március 22-én keltezett önkormányzat részére készített beszámolóinkban – melyet az önkormányzat 2010. május 27-én Közgyűlésén megtárgyalt - bemutattuk, hogy 215.000 eFt támogatás mellett (ebben szerepel a normatív támogatás összege) változatlan tarifa mellett, közel 295.000 eFt további veszteségkompenzációra lesz szükség a veszteség elkerüléséhez. (Jelenlegi adataink szerint 295.000 eFt-al szemben a tényleges, várható összeg 283.000 eFt lesz.

A 2011. üzleti év tervezésének előkészítése, javaslatok:

Társaságunk teljesíteni kívánja a Közszolgáltatási Szerződésben részére meghatározott feladatokat, ugyanakkor, mint gazdasági társaság eredményesen kell, hogy gazdálkodjon, ez egyben elvárás az állami vagyongazdálkodással felelős MNV. ZRT. részéről is.

A jelenlegi helyzetből kiindulva, az önkormányzattal való egyeztetéshez elkészítettük a 2011. üzleti terv nulladik változatát, ennek egyes soraihoz az eredményesség javítása érdekében javaslatokat teszünk.

A nulladik változat az alábbiak szerint készült (a 2010. várható jelenti a bázist):

- a.)* A jelenleg hatályos, ismert menetrend határozza meg a fizető kilométert.
- b.)* Bázis létszám, 4 % bérfejlesztés (amennyiben ettől ágazati Kollektív Szerződés, vagy kormánydöntés eltérően rendelkezik, akkor annak a figyelembevétele)
- c.)* Egyéb személyi jellegű ráfordítások bázis szinten (a b. ponttal összefüggésben változhat).
- d.)* Üzemanyagköltség 238,- Ft/liter, melynél figyelembe vettük a kereskedelmi gázolaj 6,50 Ft/liter adócsökkentését.
- e.)* Egyéb anyagköltség árindexe nem érheti el az infláció mértékét
- f.)* Változatlan utaslétszámmal és összetétellel kalkulálunk
- g.)* Díjmelés nélküli változat
- h.)* Bázis szintű normatív támogatás
- i.)* Jelenlegi autóbusz darab üzemeltetése

	2010 várható	2011 "0" változat	% 2011 „0” 2011 várh
Fizető kilométer (ezer km)	3 677	3 701	100,65
Szállított utas (ezer fő)	27 563	27 563	100,00
Nettó árbevétel (eFt)	1 313 412	1 313 412	100,00
- ebből árkiegészítés (eFt)	428 134	428 134	100,00
Egyéb bevétel (eFt)	540 844	631 684	116,80
- ebből támogatási igény összesen (eFt)	498 064	595 684	119,60
- ebből normatív támogatás (eFt)	101 604	101 604	100,00
- ebből önkormányzati támogatási igény (eFt)	396 460	494 080	124,62
Anyagjellegű ráfordítás (eFt)	767 533	808 471	105,33
- ebből jármű fenntartási költség (eFt)	327 875	341 256	104,08
Személyi jellegű ráfordítás (eFt)	903 128	941 873	104,29
Átlagbér / fő / hó (Ft)	179 815	187 008	104,00
Költségek összesen (eFt)	1 832 617	1 927 019	105,15
- ebből eszközpótlás, finanszírozás költségei (eFt)	268 165	303 298	113,10
Adózás előtti eredmény (eFt)	0	0	

Azt látjuk, hogy a hatályos menetrend teljesítése esetén, változatlan díjtételekkel, az-az díjemelés nélkül, bázis szintű normatív támogatást feltételezve, 494.080 eFt az a várható költség, amely a nettó árbevétel és normatív támogatás együttes figyelembevételével fedezetlen.

Ekkora nagyságrendű költségekre fedezetet a jelenlegi tarifák 70%-al magasabb díjszintje nyújtana, változatlan jegy és bérletforgalom mellett, természetesen sem ekkora mértékű emelés sem a változatlan volumen nem reális alternatíva.

A feladat tehát a fedezetlen költség kezelése, melynek szükségszerű mértéke és módjai elődegesen attól függenek, hogy az önkormányzat ezen költségteleket milyen arányban képes saját költségvetéséből kompenzálni, esetleg elérhető-e nagyobb összegű normatív támogatás az állam részéről.

Megjegyezzük, valamennyi megyei jogú város helyi közlekedése hasonló problémákkal szembesül, függetlenül attól, hogy önkormányzati tulajdonú, vagy állami többségi tulajdonú szolgáltató látja el a feladatot, árnyalja a tarifaszint, a település nagysága és szerkezete, a nyújtott szolgáltatás terjedelme.

A következőkben támogatási, veszteségkompenzáció igény csökkentésére alkalmas felvételeket teszünk, de annak figyelembevételével, hogy az ellátás érdemi szűkítésére nem kerülne sor, ellenkező esetben az utasszám további csökkenése valószínűsíthetően negatívan befolyásolná az eredményességet.

Az eredményesség érdekében teendő javaslatunk egyrészt a konkrét 2011. évre vonatkoznak, másrészt érintik a 2011. üzleti évet, de hosszabb távúak.

Bevétel növelési lehetőségek

Az a tapasztalatunk, hogy a személygépkocsi igénybevétel használata a városban nem csökken, a város elmúlt évekbeli fejlesztése-építése nem hozta kedvezőbb helyzetbe a közhasznú közlekedés használatát.

A közhasznú közlekedést előnyben részesítő forgalomtechnikai, részben infrastruktúra fejlesztési döntések megszületésük esetén sem hoznak ez évben eredményt, hosszú távon azonban jelentős hatásúak lehetnek.

A legfontosabb, a legjelentősebb az utasszám növelése volna, a tényleges utasnövekedést nem látjuk biztonságosan tervezhetőnek, a fizető utasszám viszont kellő elhatározással megítélésünk szerint növelhető.

- a.) Az első ajtós felszállási rend és a felszálláskor a jegy, ill. bérletfelmutatással járó ellenőrzés fokozásával valamelyest magasabb bevétel realizálható, ehhez az szükséges, hogy a viteldíjak megállapításáról szóló 70/2000 (2001.1) számú Közgyűlési rendelet ezzel kiegészüljön.
- b.) Az autóbusszal végzett menetrend szerinti személyszállításról szóló 2004/XXXIII. törvény módosítása lehetőséget biztosít az autóbuszok belterében is a jogsértő cselekmények megelőzése, megszakítása és bizonyítása érdekében elektronikus biztonságtechnikai rendszer alkalmazására az előírt feltételek mellett.
Azt valószínűsítjük, hogy ennek alkalmazása minden bizonnyal bevételnövelő hatású lesz, ezért javasoljuk ennek megfontolását is.

Az a.) és b.) pontban írtak együttesen a nettó árbevétel mintegy 2-3 %-os növekedését eredményezhetik, számszerűsítve: 33 millió Ft lenne.

c.) Viteldíjemelés megfontolásához

Népszerűtlen, bizonyos mértékben utasszám csökkenéssel jár, mégis megfontolásra javasoljuk, összefüggésben az önkormányzat finanszírozásban való részvételi lehetőségével. Az elmúlt években a megyei jogú városokban a viteldíj emelés mértéke érzékelhetően nagyobb volt, mint Nyíregyházán.

A lakos szám, valamint a terület nagyság alapján Nyíregyháza közhasznú közlekedés körülményei kedvezőtlenek.

Azt látjuk, hogy a népsűrűség szempontjából kedvezőbb közlekedési körülményű megyei jogú városokban is jellemzően magasabbak a viteldíjak.

Példaként bemutatjuk milyen mértékű áremelkedésre volna szükség az egyes jegy és bérletfajtáknál ahhoz, hogy a nyíregyházi tarifa azonos legyen a megyei jogú városok tarifáival.

	Belterületi				Külterületi				Ny-háza város
	Jelenlegi	Számított	%	Eltérés forint	Jelenlegi	Számított	%	Eltérés forint	összesen (súlyozott átlag)
Mj kedv	170	210	123,53	40	0	0	0,00	0	119,77
Mj elővételi	200	230	115,00	30	0	0	0,00	0	112,64
Mj busz vett	250	300	120,00	50	280	350	125,00	70	117,76
Egyv. Havi			0,00	0	5 055	5 100	100,89	45	100,89
Egyv. Félhavi			0,00	0	3 370	3 400	100,89	30	0,00
Egyv. Heti			0,00	0	1 685	1 700	100,89	15	0,00
Összv. Havi	4 995	5 790	115,92	795	7 140	7 500	105,04	360	111,31
Összv. Félhavi	3 330	3 860	115,92	530	4 760	5 000	105,04	240	108,74
Összv. Heti	1 665	1 930	115,92	265	2 380	2 500	105,04	120	111,18
Napijegy	1 000	1 150	115,00	150	1 400	1 750	125,00	350	114,34
Tanuló havi	2 000	2 300	115,00	300	2 685	3 000	111,73	315	111,50
Nyugd havi	2 000	2 300	115,00	300	2 685	3 000	111,73	315	111,88
Helyi össz			116,77				110,55		112,83
Árkiegészítés	2 030	2 030	100,00						

Változatlan volumen mellett, a nettó árbevétel az alábbiak szerint alakulna:

7	bázis	átárzott bázis	terv	átár b/ bázis	terv/ bázis	terv/ átár b	átár b - bázis	terv - bázis
Menetjegy össz.	289 408	334 554	334 554	115,60	115,60	100,00	45 146	45 146
Egyv. össz.	24	24	24	100,89	100,89	100,00	0	0
Öszv. össz.	302 966	336 846	336 846	111,18	111,18	100,00	33 880	33 880
Felmut b	24	28	28	115,92	115,92	100,00	4	4
Tan, ny össz.	570 305	603 576	603 576	105,83	105,83	100,00	33 271	33 271
Egyéb bevétel	6 800	6 800	6 800	100,00	100,00	100,00	0	0
65 év feletti á	143 885	143 885	143 885	100,00	100,00	100,00	0	0
Helyi össz	1 313 412	1 425 713	1 425 713	108,55	108,55	100,00	112 301	112 301

A táblázatból látható, hogy a többletbevétel ebben az esetben 112.301 eFt lenne.

Költségsökkentési lehetőségek:

Itt felvetünk olyan kérdéseket, amelyekről szóló döntés társaságunkra vonatkozóan egyrészt közgyűlési hatáskör, másrészt jogszabályváltozást is igényelhet.

A működési költségeket befolyásolja a műszaki-járműjavítási háttér.

Felvetjük pályázati lehetőség és önkormányzati szándék esetén önkormányzat vagy önkormányzati tulajdonban lévő társasággal közös, új javítóbázis létrehozásának gondolatát, ehhez megalapozott terv alapján társaságunk forrás biztosításával hozzájárulhat, esetünkben közgyűlési hatáskör.

Társaságunknak nem hatásköre, de a megoldás keresésével felvetjük azon lehetőség vizsgálatát is, hogy nagyobb arányú járműbeszerzés hitelterheinek elkerülése, csökkentése érdekében Nyíregyháza megyei jogú város, mint megrendelő fontolja meg társaságunk többségi részvnyesével, az MNV. Zrt-vel végezzen egyeztetést arra vonatkozóan, hogy a járműbeszerzések

forrás biztosításához tőkeemeléssel járul hozzá. (Nem kizárt, hogy ez jogszabály módosítást igényel.)

Az előző két bekezdésben foglaltak alapján szükségszerűen felvetjük a Közszolgáltatási Szerződés meghosszabbítását, erre az Európai Parlament és Tanács 1370/2007. EK. rendelet (Személyszállítások Közszolgáltatásáról szóló rendelet) lehetőséget ad.

a.) **Az idős, magas üzemeltetési költséggel fenntartható autóbuszok selejtezése**, ezzel egyidőben azonos férőhely-kapacitásban, de összességében több (átlagban kevesebb férőhelyű, kisebb méretű) autóbuszok üzembeállítása, ez érdemben a szolgáltatás minőségét is javítaná. (Összesen 10 db. szóló és 9 db csuklós autóbusz cseréje indokolt, ezek egyenként idősebbek, mint húsz év.)

A beszerzéshez saját forrás nem áll rendelkezésre, azonban speciálisan autóbuszvásárláshoz van MFB. hitelkonstrukció.

b.) Kilométer csökkentés

b. a.) Az eljutási lehetőség minimális változtatásával, az átszállás növelésével:

- Az utasszámlálási adatokból, ill. a forgalom megfigyeléseink szerint megállapítható, hogy az 5-ös és 12-es autóbuszvonalon, a járatokon a Sóstói úti Kórház – Jósváros között nagyon alacsony, átlagosan - néhány csúcsidei járatot kivéve- 10-15 fő körüli az utaslétszám. Megfontolandó, hogy az egyik járat (pl.az 5-ös) csak a 7-es végállomásáig (Jósvárosig) közlekedjen 5/A-s járatként.

Ezzel éves szinten mintegy 40.000 km takarítható meg, mely mintegy 10 millió Ft költségmegtakarítást eredményezne.

b.b.) Járatszám csökkentés

Az utasszámlálási adatokból az állapítható meg, hogy egyes vonalakon az előző évi számláláshoz képest nőtt az utasok száma. Erre tekintettel, ill. figyelembe véve azt, hogy 2009-ben jelentősnek mondható járatritkítást hajtottunk végre szinte minden vonalon, az ez irányú megtakarítási lehetőségek már szűkösek.

Úgy látjuk, hogy a 2-es, 4-es, 10-es vonalon napi 1-1 járatpár a menetrendből még kivethető anélkül, hogy a szolgáltatási színvonal jelentősen romlana. Ezzel éves szinten mintegy 15.000 km megtakarítás jelentkezne, mely mintegy 4 millió Ft-al csökkentené a költségeket.

Számottevő megtakarítást az eredményezne, ha a Búza tér környékén egy új helyi autóbusz végállomás lenne kialakítható (esetleg a Piacsarnok rekonstrukciójával egybekötve), ez esetben a járatok egy része nem járna le a vasútállomásra, ill. az Autóbusz állomásra, ezzel jelentősen a csökkentető lenne a párhozamosan együtt futó vonalakon a járatok száma.

c.) 3 %-os létszámcsökkentés végrehajtása

Ennek alapján bér és járulékai, formaruha, egyéb személyi jellegű kifizetések sorokon elérhető megtakarítás éves szinten 28.256 eFt.

Amennyiben a bevételnövelésre, valamint költségcsökkentésre javasolt, ill. bemutatott intézkedések realizálásra kerülnek, az eredmény pozíció hatása **183.501 e Ft.**
(Ezen összeggel csökkenthető a nulladik változatban feltüntetett veszteségkompenzáció igény.)

Tekintettel arra, hogy az MNV. Zrt., mint társaságunk többségi tulajdonosa, Nemzeti Vagyonkezelő az előzetes üzleti tervet 2010. január 20-ig kéri részére megküldeni, a fentiekről, fentiekkel összefüggő lehetséges javaslatokról mielőbbi személyes egyeztetést kérünk.

Ezen összefoglalóhoz mellékelten szerepel a Közgyűlés tagjainak Nyíregyháza helyi autóbusz közlekedésének bemutatásához készített anyagunk (25 oldal).

Nyíregyháza, 2011. január 17.


Ignác László
vezérigazgató

2. számú melléklet a 3048/2011/X. számú előterjesztéshez



Nyíregyháza helyi autóbusz-közlekedésének bemutatása

Nyíregyháza, 2011.január 17.

Nyíregyháza Megyei Jogú Város képviselő testületének és bizottságainak jelentős személyi változása okán társaságunkról egy rövid általános bemutatót adunk, továbbá bemutatjuk a helyi autóbusz közlekedést, az eseti végzett utasszámlálásokra, utaselégedettség vizsgálati eredményekre mérésekre és tanulmányokra, valamint a tényleges statisztikai adatokra alapozva hosszabb időtávban, különösen a 2005 óta bekövetkezett változásokat.

I. A SZABOLCS VOLÁN Zrt. általános bemutatása

A SZABOLCS VOLÁN Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében, a közúti menetrendszerinti személyszállítás területén tölt be meghatározó szerepet.

A társaság bevételeinek mintegy 70 %-a származik a helyközi menetrendszerinti személyszállítás végzésére kötött Közszolgáltatási Szerződésből, 24,7 %-a Nyíregyháza helyi személyszállításának végzéséből, néhány százalék pedig kiegészítő tevékenységből, ezen belül első sorban járműjavítási szolgáltatásból.

A társaság részvényeinek 97,8%-az állami tulajdonban van, 2,2%-a dolgozói részvény.

SZABOLCS VOLÁN Zrt. és jogelődjei 1990-től az üzleti éveit pozitív eredménnyel zárta, az eredménye azonban a kvázi nullára történő szabályozásból adódóan mutatja a szakma specifikumait.

A társaság legnagyobb költséghányadát a személyi jellegű ráfordítások adják az alaptevékenység munkaerő igényességéből következően, mely különösen a menetrend szerinti személyszállításban a napi 18 óra körüli üzemidőből, valamint a foglalkoztatásra vonatkozó jogszabályokból adódik.

Az átlagos létszámellátottság szakmai átlag alatti, az átlagkereset szakmacsoport átlagához mérten autóbusz vezetőknél 100,27%, munkás (műszaki-fizikai) 99,94%, szellemi 83,96%.

A közúti és vasúti közösségi közlekedés jelenlegi együttműködése az alábbiak szerint nyújt szolgáltatást Szabolcs-Szatmár.-Bereg megyében.

A megye 229 településéből, 226 településen van autóbusz közlekedés (ebből kettő települést magánvállalkozó lát el az állammal kötött közszolgáltatási szerződés alapján).

69 településen van vasúti közlekedés. 160 településnek csak autóbusz közlekedési kapcsolata van. 3 település csak vasúttal ellátott (Fényeslitke, Komoró, Tiborszállás)

A megyeszékhelyre beközelítő helyközi hálózat közvetlenül érinti több megállóban a belvárost, ez kedvező az utasok számára, ugyanakkor lényegesen rontotta a helyi közlekedés igénybevételét, és eredménypozícióját azáltal, hogy az elmúlt években kifejezetten eltérő volt a tarifapolitika és a tanulókra vonatkozó kedvezményrendszer a helyi és helyközi viszonylatban.

A helyi utasokra vonatkozóan előny, hogy a külterületi helyi vonalhálózat kialakításával választhatnak, hogy a helyközi vagy a helyi kedvezmény igénybevételével választják meg utazásaikat, ugyanakkor ez rontja a helyi közlekedés eredményességét.

Különösen előny ez a nyugdíjasok számára, mivel a külterületi járatokra külterületi nyugdíjas bérlet is váltható, miközben a helyközi járatokon érvényes évi 12 alkalomra szóló 50 %-os menetdíjkedvezményre jogosító utalványt is megkapják.

II. Nyíregyháza helyi autóbusz-közlekedésének jellemzői.

Megítélésünk szerint Nyíregyháza helyi közösségi közlekedése lépést tartott a város fejlődésével, bővülésével, lényegesen bővült a vonalhálózat.

A város helyi autóbusz-közlekedése a 60-as években kezdett kialakulni, a vonalhálózatban alapvető változást a villamos forgalmának 1969 évben történő közútra terelése okozta. Ettől kezdve a város tömegközlekedését kizárólag a társaságunk által üzemeltetett autóbuszok bonyolítják le, 2005 évtől a várossal megkötött Közszolgáltatási Szerződés alapján, mely 2012-ig szól.

Nyíregyháza város településszerkezetében sajátos helyzetet teremt a város nyugati oldalán lévő sok és sűrű tanyabokor, a bokortanya-világ. Jelenleg 61 külterületi lakott hely van, a városban melyek népessége néhány főtől másfélezerig terjed. Távolságuk a központtól és egymástól is több km, így mind a műszaki, mind a humán infrastruktúra kiépítése igen költséges ezeken a területeken. Tömegközlekedés szempontjából komoly gondot jelent, hogy ezek a bokortanyák a főútvonaltól messze fekszenek, sokszor rossz minőségű betérő úton közelíthetők meg, mely utak nagy részén a hatályos jogszabályok szerint nem közlekedhetnek menetrendszerinti autóbuszok.

Nyíregyházi helyi autóbusz-hálózat jelenlegi szerkezetének kialakulására a városszerkezeti változásokon túl (lakótelepek építése, Ipari Park létesítése, úthálózat bővítése, korszerűsítése) meghatározó jelentőséggel bírtak többek között:

- a villamosközlekedés megszüntetése (1969),
- az autóbusz-állomás városközpontból a Petőfi térre történő áthelyezése (1987),
- külterületek bekapcsolása a helyi autóbusz hálózatba (1997-től).

Mindezek hatására a centrális hálózat alapvetően átlapolttá hálózattá került átszervezésre.

1987. évig az autóbusz állomás a városközpontban volt, majd a kiskörút építése miatt a vasútállomás közelébe, a Petőfi térre lett áthelyezve.

Abban az évben 7 db többlet autóbusz forgalomba állítása vált szükségesé a korábbi járatsűrűség fenntartásához, a városközponti végállomások zöme a Petőfi térre, az autóbusz állomásra, illetve a vasútállomásra lett áthelyezve.

A várost átszelő átlapolttá hálózat hátránya, hogy több vonal kisebb, nagyobb szakaszon egymással párhuzamosan fut, ezáltal duplikált teljesítmény jelentkezik, az utazók szempontjából viszont előnyt jelent, mert az utazások 81,0 %-a közvetlenül, átszállás nélkül történik, 18,2 %-a egyszeres átszállással, míg 0,8 %-a kétszeres átszállással éri el uticélját, egy 2007-ben végzett célforgalmi felmérés szerint.

A belterületi vonalhálózat gyakorlatilag ebben az időszakban alakult ki, azt követően a módosítások a városszerkezet változását követte le, ezáltal az autóbusz-közlekedés pozíciói romlottak.

A vonalhálózatban jelentős bővítés indult meg 1997. évben, amikor elkezdődött a Nyíregyháza-hoz tartozó külterületek bekapcsolása a helyi autóbusz hálózatba.

Méltányolva a külterületen élőknek azt az igényét, hogy ezen településrészekről is legyen helyi autóbuszjárat a város kezdeményezésére 1997 évben beindítottuk az:

H 35 Autóbuszállomás - Alsóbadúr - Polyákbokor - Felsősimá

H 40 Autóbuszállomás - Antalbokor - Rókabokor - Vargabokor - Kazárbokor

viszonylatokban az első „H” betűvel és a menetrendben zöld számmal jelölt külterületi autóbuszjáratokat, majd 1999 évben beindítottuk **H31** jelzéssel Autóbuszállomás – Butykasor - Oláhrét viszonylatban a következő külterületi autóbuszvonalat.

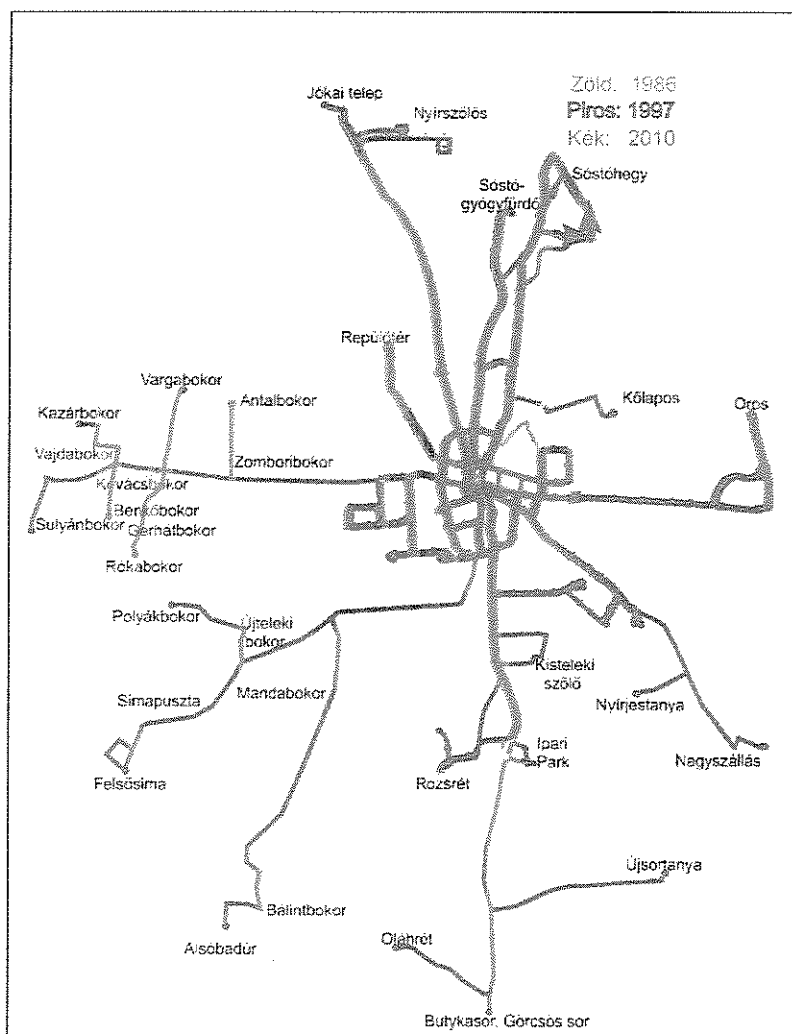
Ezekben a viszonylatokban a helyi tarifa képzésénél az volt az elv, hogy a helyközi tarifához hasonlóan a **tarifa mértéke részben tükrözze a nagyobb utazási távolságot**.

Ennek megfelelően ki lettek jelölve az egyes viszonylatokban az ún. külterületi szakaszhatárok. Az, hogy hol legyen a külterületi tarifahatár kijelölve állandó vitatéma, mert akit ez hátrányosan érint, nyilván annak örülne, ha egy megállóval távolabbra esne. A rendező elv az volt, hogy ott legyen, ahol az adott viszonylatban közlekedő belterületi autóbuszjárat utolsó megállója van.

Az Ipari Park megnyitásakor, 2000-ben beindítottuk a **H31Y** és **H31E** jelzésű Autóbuszállomás - Ipari Park viszonylaton az autóbuszjáratokat.

A hálózat bővítése később folytatódott, 2001 évben Nyírjes, Nagyszállás (**H32**), 2003 évben Kőlapos is be lett kapcsolva a helyi autóbusz-hálózatba (**H33**), majd 2004 évben az Ipari Park bővítését követően beindítottuk a **H31X** jelű járatokat.

A vonalhálózat változását az alábbi térkép mutatja:

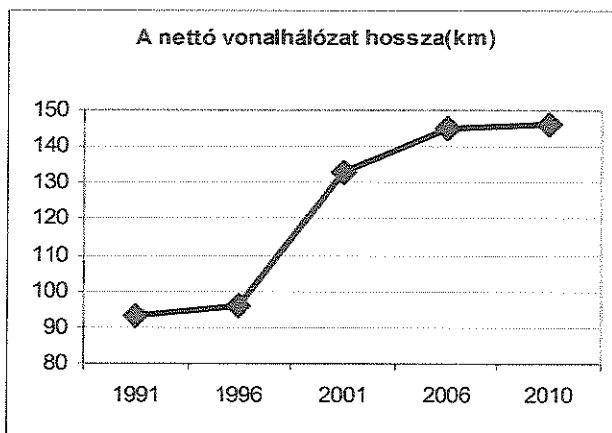


Az utóbbi évek jelentősebb változásai az alábbiak voltak:

- A 14-es autóbuszvonal az új összekötő úton közlekedik, a vasutat már csak kétszer keresztezi (1998).
- A 18-as autóbuszvonal beindítása.
- A 3-as járat a Lejtő utcától az új 4-es főútvonalon közlekedik (2000), majd 2007 évben meghosszabbítottuk a vonalat a Fenyő utca végéig.
- A 10-es vonal végállomása a Pannónia utcához került (vonalhosszabbítás) (2000).
- Új autóbuszvonal létesítése: 24-es vonal Autóbusz állomás – Kistelekiszőlő (2004).
- A H 31X jelzéssel Autóbusz állomás - Ipari park II. viszonylatban új külterületi járatokat indítottunk (2004).

- 2005. évben bővítettük az Ipari Parkba közlekedő járatok számát.
- 2006. évben a Dózsa György utca lezárása miatt módosítottuk a belvároson áthaladó járatok útvonalát.
- 2007. februárban elindítottuk a Rugalmas közlekedési rendszert, mely jelenleg is működik és júniustól bekapcsoltuk az Esélycentrumot a hálózatba (H40E), megoldottuk a huszártelepi iskolások szállítását a város hat iskolájába. A rugalmas tömegközlekedés lényege, hogy a menetrendben megjelölt - a korábbi menetrendhez képest sűrítést jelentő - járatok csak akkor indulnak útnak, ha az indulási időpont előtt egy órával legalább egy utas telefonon jelezte utazási szándékát.
- 2007. május 1-től módosítottuk a 14-es autóbusz útvonalát, (14F) a településrész jobb kiszolgálása érdekében.
- 2008. szeptemberben beindítottuk a 40-es járatot a Bencs László szakiskola tanulói eljutása végett, ezzel egy időben megszűnt az alacsony utasforgalmú 22-es autóbusz vonal.
- 2009. augusztus 1-től bekapcsoltuk Benkőbokort is a külterületi vonalhálózatba.

A vonalhálózat nettó hosszának alakulását az alábbi grafikon tartalmazza:



A vonalhálózat hossza jelenleg 146,8 km, amelyből a lakott terület határán belüli szakasz hossza 96,5 km, a külterületi pedig 50,3 km.

A teljes vonalhálózaton összesen 259 megállóhely – eltérő kiépítettségi szinttel – biztosítja a helyi autóbusz-közlekedés elérhetőségét, a belvárosban maximálisan 500 méteres rá gyaloglással.

A menetrendben meghirdetett 34 autóbusz viszonylat összesített hossza 322,5 km, amelynek közel 50%-ára jellemző a viszonylatfonódás. A fonódó szakaszok közel 80%-a a Nagykörúton és azon belüli városi utakon jelentkeznek, míg a többi része a Nagykörútról sugár irányban kivezető utakra koncentrálódik.

A vonalakra jellemző menetrend szerinti sebesség a jelenleg hatályos menetrendben lakott terület határán belül közlekedő viszonylatok esetében 15,8 és 29,1 km/h között alakul, amelynek alapján a belterületi hálózatra jellemző átlagérték 20 km/h.

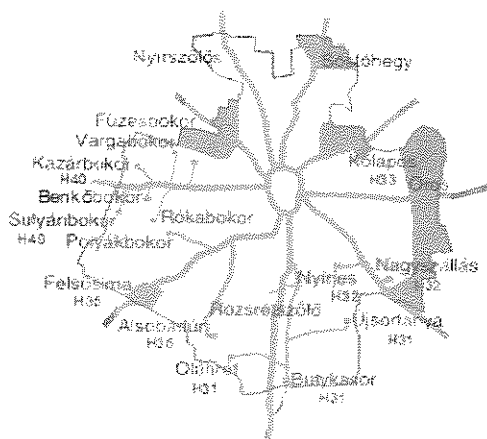
A külterületi vonalak menetrend szerinti sebessége magasabb értékekkel 17,2 és 35,2 km/h között alakul, átlagértékük 25,4 km/h, melyek az adott körülmények között viszonylag jónak értékelhetők.

Természetesen ezek az értékek javíthatók lennének abban az esetben, ha az autóbusz-közlekedés számára a forgalomban megfelelő prioritást biztosítanának (külön forgalmi sáv, forgalmi jelzőlámpák megfelelő hangolása, stb.).

2. A város autóbusz vonalhálózata és a tarifarendszere :

Nyíregyháza város
helyi autóbuszhálózatának
díjrendszere

NYÍREGYHÁZA VÁROS HELYI
AUTÓBUSZVONALAI



Belterületi díjrendszert

Külsőterületi díjrendszert

Helyközi díjrendszert

- 1 AUTÓBUSZÁLLOMÁS — REPÜLŐTÉR
- 1A AUTÓBUSZÁLLOMÁS — VÁSÁRTÉR
- 2 AUTÓBUSZÁLLOMÁS — BORBÁNYA (CSÁRDA U.)
- 2Y AUTÓBUSZÁLLOMÁS — ALMA U.
- 3 AUTÓBUSZÁLLOMÁS — RÓZSRÉY
- 4 AUTÓBUSZÁLLOMÁS — OROS (MAGYAR U.5.)
- 4Y AUTÓBUSZÁLLOMÁS — OROS TEMETŐ
- 5 SÓSTÓI ÚTI KÓRHÁZ — ÖRÖKÖSFÖLD
- 6 AUTÓBUSZÁLLOMÁS — ÖRÖKÖSFÖLD
- 7 VASÚTÁLLOMÁS — JÓSAVÁROS
- 8 VASÚTÁLLOMÁS — SÓSTÓGYÓGYFÜRDŐ
- 8A VASÚTÁLLOMÁS — SÓSTÓI ÚTI KÓRHÁZ
- 9Y ÖRÖKÖSFÖLD — GUMIGYÁR (MICHELINI)
- 10 VASÚTÁLLOMÁS — NYÍRSZŐLŐS
- 11 ÖRÖKÖSFÖLD — EGYHÁZ U.
- 12 SÓSTÓI ÚTI KÓRHÁZ — VASÚTI ALULJÁRÓ
- 13 SÓSTÓI ÚTI KÓRHÁZ — ALMA U. (ISKOLA)
- 14 VASÚTÁLLOMÁS — SÓSTÓHEGY, VASÚTÁLLOMÁSI BEJ. ÚT
- 15 SÓSTÓI ÚTI KÓRHÁZ — IPARI UTCA
- 16 AUTÓBUSZÁLLOMÁS — IPARI UTCA
- 17 ÖRÖKÖSFÖLD — SZÉLSŐBOKORI U.
- 18 VASÚTÁLLOMÁS — ÖRÖKÖSFÖLD
- 19 SÓSTÓI ÚTI KÓRHÁZ — GUMIGYÁR (MICHELINI)
- 20 SÓSTÓI ÚTI KÓRHÁZ — VASÚTI ALULJÁRÓ
- 23 ÖRÖKÖSFÖLD — HUSZÁR TELEP
- 24 AUTÓBUSZÁLLOMÁS — KISTELEKISZŐLŐ
- 40 AUTÓBUSZÁLLOMÁS — ESÉLYCENTRUM
- H31 AUTÓBUSZÁLLOMÁS — BUTYKA — OLÁHREY
- H31Y-X AUTÓBUSZÁLLOMÁS — IPARI PARK, ELECTROLUX
- H32 AUTÓBUSZÁLL. — NYÍRYES — NAGYSZÁLLÁS
- H33 AUTÓBUSZÁLLOMÁS — KÓLAPOS
- H35 AUTÓBUSZÁLLOMÁS — FELSŐSÍMA
- H40 AUTÓBUSZÁLLOMÁS — SÜLYÁNBOKOR

A város alaphálózatán kialakult üzemidő hasonló a többi nagyvárossal, a tarifaszint, pedig a megyei jogú városokhoz képest alacsonyabb.

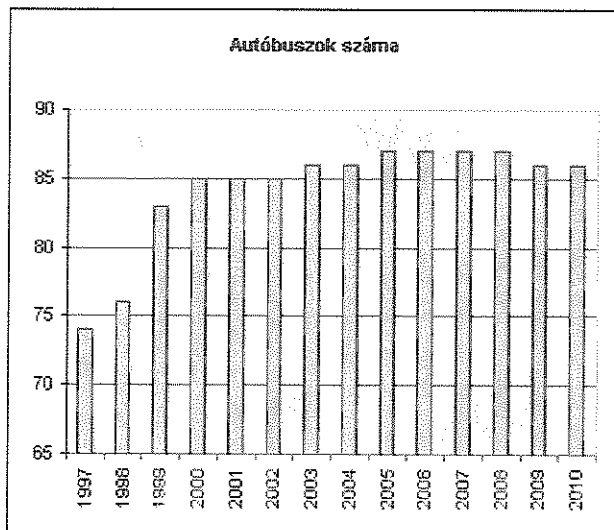
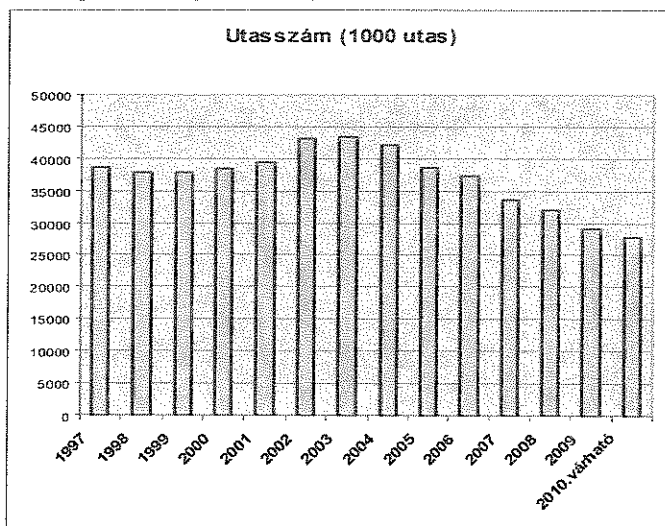
Tájékoztatóként bemutatjuk különböző városok 2011. január 1-én érvényes helyi tarifáját. (Ft)

Város	Elővételi menetjegy	Buszvezetőnél váltható menetjegy	Egyvonalas bérletjegy	Összvonalas bérletjegy	Tanuló-nyugdíjas bérletjegy
Békéscsaba	230	290	4 080	5 570	1 510
Debrecen	270	350		6 100	3 300
Győr	230	305	4 000	5 450	2 010
Miskolc	250	350	3 800	6 100	3 200
Pécs	220	300	4 475	6 060	2 640
Szeged	280	350		6 200	2 850
Székesfehérvár	220	250		6 250	2 150
Szolnok	220	270	3 350	5 815	2 225
Eger	220	300		4 625	2 150
Kaposvár	220	320	4 520	5 960	2 300
Kecskemét	220/160 (kedvm.)	300	4 850	5 930	2 065
Salgótarján	200	325		5 885	2 060
Szombathely	220	300		5 990	1 990
Tatabánya belterületi	230	295	3 910	5 325	2 495
Tatabánya külterületi	300	315			3 390
Zalaegerszeg	220	300		5 600	2 000
Veszprém	200	250	4 530	5 510	1 875
Nyíregyháza belterületi	200/170(kedvm.)	250		4 995	2 000
Nyíregyháza külterületi		280		7 140	2 685

	Elővételi menetjegy	Buszvezetónél váltható menetjegy	Összvonalas bérletjegy	Tanuló- nyugdíjas bér- letjegy
Tarifák átlaga	228	303	5773	2 301
Nyíregyháza belterületi	200	250	4 995	2 000
Nyíregyháza belterületi tarifaszintje az átlaghoz viszonyítva	87,7	82,4	86,5	86,9

Látható, hogy városunkban az autóbusz viteldíjak a Megyei Jogú városok átlagához képest 12-17 százalékkal alacsonyabbak.

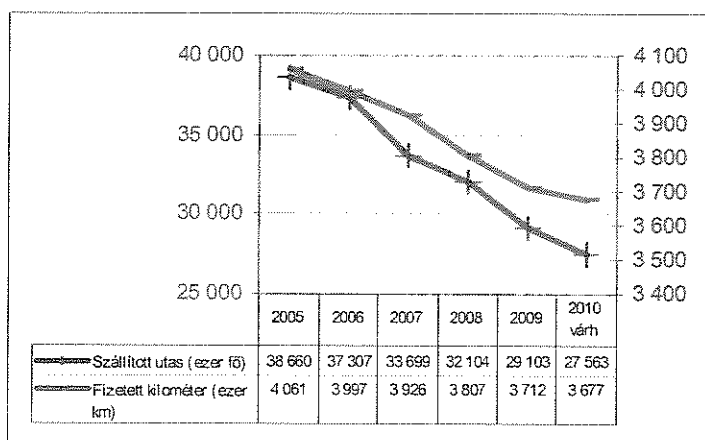
3.Forgalmi teljesítmények változása, az utas szám és az autóbuszok számának alakulása:



Megállapítható, hogy 2005-2010. év között az utasszám csökkenés jelentős, 28,52 %. Miközben 1997. évtől - leszámítva azt a három évet, amikor az önkormányzat a rászoruló tanulók számára bérletet biztosított -, az utasok száma folyamatosan csökkent, addig az autóbuszok száma 12 darabbal, (74 darabról 86 darabra) növekedett.

Ez időszakban a fizető kilométer részben a rendkívül kihasználatlan járatok figyelembevételével megvalósított járatkövetési idők növelésével, részben egyes vonalak megszüntetésével csökkent, ugyanakkor egyes településrészek jobb feltárása, megrendelő kezdeményezésére indított új járatok egyenlegeként a fizető kilométer csökkenés 2005-2010. között 8,31 %.

A szállított utas és a fizető kilométer indexek alakulásának grafikonja:



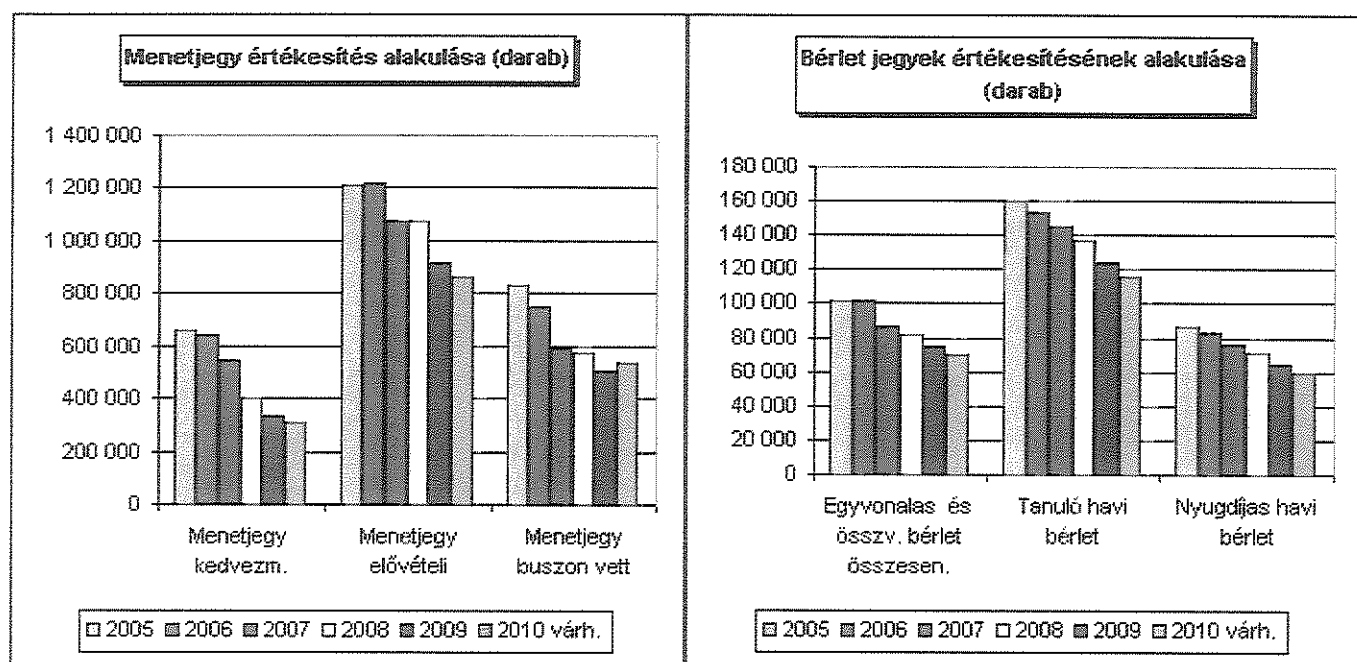
Az utasszám csökkenés úgy következett be, hogy a csúcsidei férőhely kapacitás csak kis mértékben volt csökkenthető, erre is tekintettel 2010. záró járműállomány összesített férőhelye 89,53 %-a a 2005. évi nyitó férőhely kínálatnak.

	2005	2006	2007	2008	2009	2010 várh	% 2010 / 2005
Szállított utas (ezer fő)	100	96,4	90,3	95,6	90,6	94,7	71,48
Fizetett kilométer (ezer km)	100	98,4	98,2	98,0	97,7	99,1	91,69

A jegy és bérletértékesítés 2005-től történő változását az alábbi táblázat tartalmazza.

Jegy/bérlet db	2005	2006	2007	2008	2009	2010 várh.	2010/2005	2010-2005
Menetjegy kedvezm.	660 364	643 505	547 527	398 224	334 863	306 561	46,42	-353 803
Menetjegy elővételi	1 207 761	1 215 721	1 072 903	1 073 476	918 410	863 439	71,49	-344 322
Menetjegy buszon vett	833 456	752 236	592 399	578 421	503 896	539 564	64,74	-293 892
Menetjegy összesen	2 701 581	2 611 462	2 212 829	2 050 121	1 757 169	1 709 564	63,28	-992 017
Egyvonalas és összv. bérlet összesen.	101 751	101 932	86 860	81 991	75 041	70 301	69,09	-31 450
Tanuló havi bérlet	159 972	152 584	145 416	136 537	124 462	115 136	71,97	-44 836
Nyugdíjas havi bérlet	86 650	82 699	75 583	71 426	64 590	59 894	69,12	-26 756
Tan, ny összesen	246 622	235 283	220 999	207 963	189 052	175 030	70,97	-71 592

A változásokat az alábbi grafikonok szemléltetik:



Az utas vesztés részben összefügg a személygépkocsik számának növekedésével, de az utóbbi években a gazdasági környezet hatása is kedvezőtlen szerepet játszik.

Az utasszám csökkenéshez hozzájárult a belváros átépítése is, az, hogy a Korzó üzletházban kedvező körülmények között lehet parkolni. A kerékpárút hálózat folyamatos bővülése is hat a busszal utazók számának csökkenésére.

Utasszámvesztést okoz és a helyi tanuló bérletek számának csökkenését eredményezi, hogy a helyközi járatok vonalvezetése Nyíregyháza abszolút belvárosi részein halad, és ezáltal nélkülözhető a helyi bérletváltás.

A vonalhálózat folyamatos növekedése mellett, az utasok száma szinte folyamatosan csökkent. Míg 2005-ben évente 38,6 millióan utaztak a helyi járatokon ez a szám 2010-re 27,5 millió főre csökkent.

A külterületi vonalhálózaton - az Ipari Parkba közlekedő járatok kivételével - a helyközi járatokról terelődött át az utasok egy része a helyi járatokra (H-s járatokra), illetve csökkent a megállóhelyekre a rá gyaloglási távolság azzal, hogy egy-egy településrész jobban fel lett tárva (3-as, 9Y-os, 10-es, 24-es).

Az utasszámlálási adatok a fentieket egyértelműen mutatják.

Az évről évre elvégzett számlálási adatokat összevetve, látszik, hogy az utasszámok és a járatok száma miként változott.

	Utasszám a számlálás napján			Járatok száma a számlálás napján		
	Fő	Bázis index (2005-höz viszonyítva)	Láncindex (előző évhez viszonyítva)	db.	Bázis index (2005-höz viszonyítva)	Láncindex (előző évhez viszonyítva)
2005	83 769		100	1 655	100	100
2006	83 431	99,6	99,6	1 624	98,1	98,1
2007	72 383	86,4	86,8	1 469	88,8	90,5
2008	67 706	80,8	93,5	1 487	89,8	101,2
2009	62 446	74,5	92,2	1 413	85,4	95
2010	63 602	75,9	101,85	1 413	85,4	100

Miközben 2005. évhez képest az utasok száma 24,1 %-kal csökkent, addig 14,6 %-kal közlekedik kevesebb autóbuszjárat munkanapokon.

A 2010.szeptember 22-én (szerdán) végzett utasszámlálás azt mutatja, hogy 2005 óta az első alkalom, hogy az előző év ugyanezen hét számlálási napjához képest kis mértékben többen utaztak (1156 fővel), de fontos megjegyezni, hogy a 2010 szeptemberi kedvező adatokat nem követte a 10-12 hónapban az utasforgalom növekedése.

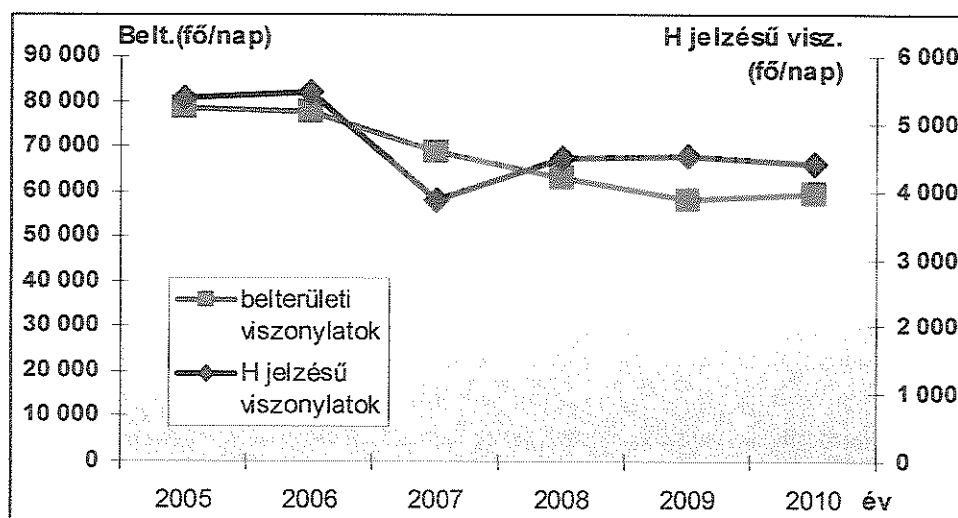
vonal	Utasszámok alakulása az összes vonalon:						Eltérés az előző évhez	index előző évhez
	2005	2006	2007	2008	2 009	2010.		
1	331	393	335	388	441	394	-47	89,3
1A	2506	3611	2217	2 142	1 778	2 166	388	121,8
2	1311	1333	1142	980	800	886	86	110,8
2Y	1679	1596	1489	1 414	1 381	1 348	-33	97,6
3	1432	1534	1376	1 281	1 344	1 220	-124	90,8
4	3839	4007	3582	3 361	3 337	3 407	70	102,1
4Y	1168	1166	995	1 007	900	1 074	174	119,3
5	9702	8708	7041	6 465	6 338	6 297	-41	99,4
6	2793	3180	2730	2 567	2 395	2 494	99	104,1
7	5498	3998	3375	3 022	2 727	2 707	-20	99,3
8	6095	6745	5721	4 207	3 865	3 865	0	100,0
8A	4481	4368	3636	4 228	3 256	3 134	-122	96,3
9Y	398	463	429	317	297	320	23	107,7
10	3312	3107	2 772	2 656	2 744	2 836	92	103,4
10J	345	279	251	233	222	211	-11	95,0
11	1497	1521	1403	1 345	965	917	-48	95,0
12	11946	12551	11286	9 875	8 696	8 720	24	100,3
13	4002	3979	3884	3 559	3 273	3 315	42	101,3
14	6039	5862	5809	5 457	5 021	5 501	480	109,6

15	419	376	344	347	338	341	3	100,9
vonal	2005	2006	2007	2008	2 009	2010.	Eltérés	index
16	163	140	123	135	145	148	3	102,1
17	5174	4867	4344	4 066	3 894	3 968	74	101,9
18	777	731	1063	956	889	927	38	104,3
19	300	238	245	204	204	209	5	102,5
20	288	251	295	200	171	185	14	108,2
21	109	125	85	63				
22	50	41	40	23				
23	2275	2 115	1979	1 891	1 722	1 756	34	102,0
24	466	502	524	505	516	552	36	107,0
40				309	256	311	55	121,5
Belterületi összesen	78 395	77 787	68 515	63 203	57 915	59 209	1 294	102,2
Külterületi vonalak								
H31	2694	2938	1816	1 978	2 075	1 965	-110	94,7
H32	1395	1293	1174	1 180	1 174	1 194	20	101,7
H33	69	63	67	83	52	99	47	190,4
H35	737	860	354	593	673	571	-102	84,8
H40	479	490	457	669	557	564	7	101,3
Külterületi összesen:	5374	5644	3868	4 503	4 531	4 393	-138	97,0
Összes utasszám:	83769	83431	72383	67 706	62 446	63 602	1 156	101,9

A számlálási adatokból az alábbiakat lehet megállapítani:

- az 5-ös és a 8-asok közös forgalma folyamatos csökkenést mutat,
- a 12-es, 14-es és 17-es vonalak forgalma 2009-ig folyamatos csökkenést mutatnak, mely tendencia 201 évre növekedésre fordult,
- a hagyományosan kialakult belterületi viszonylatok összesített forgalma 2009 évig folyamatosan csökkent, 2010 évben szerény növekedést jelez (15. sz. ábra),
- a „Külterületi”(H) jelzésű viszonylatok forgalma egy 2007 éves erőteljes visszaesés után átmeneti növekedést mutat, majd 2010 évben megint csökkenni kezd.

Nyíregyháza helyi autóbusz-közlekedésén munkanapon mért belterületi és „H” jelű viszonylatok összevont forgalmának alakulása (2005. – 2010.)



A legnagyobb utasforgalmú viszonylatok áttekintő elemzése:

- **12-es viszonylat**

A város tradicionális viszonylatához, vonalvezetéséhez a lakosság mereven ragaszkodik, bár vonalvezetése nem tűnik racionálisnak, a mintegy 15 évvel korábbi egyszerűsítési javaslatát az utazóközönség határozottan elutasította. Járatai nem a klasszikus értelemben vett

átmérős vonalvezetéssel É-D-i irányban, bizonyos kerülőkkel fűzik fel a város belterületét, és így északról a Jóságáros, valamint az Északi krt-i lakótelepek városközpont és vasútállomás, délről pedig az Érkerti lakótelep városközponti kapcsolatát teremtik meg.

A helyi hálózat legerősebb utasforgalmú viszonylata, a munkanapi forgalom 14%-a realizálódik a viszonylat 135 járatán, pontosan 8720 utas. A viszonylat utasforgalma a városközpont 2006. évi lezárása óta – amely vonalvezetését ugyan nem érintette – folyamatosan csökkent, az idei felméréskor azonban már minimális 24 fős növekedés mutatható ki.

Az átlagos utazási távolság 2,67 km, amelynek a viszonylathosszhoz viszonyított aránya többszörös utas cserélődésre utal, vagyis nem jellemző, hogy az utasok a viszonylat teljes hosszán végigutazzanak.

A nagy utasforgalom ellenére alacsony a férőhely kihasználás értéke, 15,77%, amely a napi utas terhelés volumenét lényegesen meghaladó kibocsátott férőhely eredménye.

A viszonylat járatainak gazdaságosságát vizsgálva, megállapítható, hogy a **forgalmi bevételek alapján számolva a 135 járatból csak minden 6. járat rentábilis, míg a többi veszteséget termel.**

• 5-ös viszonylat

A viszonylat a Sóstói úti kórház és Jóságáros, valamint a Megyei kórház és Örökösöld városközponti kapcsolatát biztosítja kettős sugárirányú vonalvezetés mellett.

A város második legerősebb utasforgalmú viszonylata; 121 járatán 6.297 fő utazott a felmérés alkalmával, amely a munkanapi forgalom közel 10%-a. **A forgalom nagysága a vizsgált hat felmérés alkalmával folyamatos csökkenést mutat.**

A hálózati szintű átlag (3,5 km) alatti viszonylati utazási távolság érték (2,82 km) és a viszonylat hossza (7,3 km) közötti viszonyon jelentős az utas cserélődés, amelynek legnagyobb volumene a Kodály Zoltán Általános Iskola megállóban jelentkezett, s kisebb mértékű a Megyei kórháznál.

Az alacsony férőhely kihasználást (17,27%) jelzi a veszteséges járatok magas arányát, melynek következtében csak minden ötödik járat rentábilis üzemű.

• 14-es viszonylat

Az átlapolat vonalvezetésű viszonylat alapvető feladata a város egyik frekventált városrészének, Sóstóhegynek városközpontú és vasútállomási helyközi autóbusz állomási kapcsolat biztosítása. A sóstóhegyi úthálózat következtében egyirányú óriáshurok vonalvezetés felesleges utazási igényt jelentett, ennek megszüntetése érdekében 2007. óta a Volán a hurokban ellenirányú közlekedést biztosító, de azonos vonalvezetésű 14F járatokat közlekedtet.

A hálózat harmadik legerősebb utasforgalmú viszonylat 92 járata 5.501 főt szállított 480 fővel többet, mint az előző évi felméréskor. Az utasforgalom vonali alakulásában kisebb mértékű utas cserélődés mutatható ki Jóságárosban, amelyet a jóságárosi általános és középiskolák generálnak. Ennek a kétirányú utazási igénynek az eredménye, hogy **a járatok 40 %-a rentábilis üzemű, s „csak” 60%-a termel veszteséget.**

• 8, 8A viszonylat

A 8-as alapviszonylat Vasútállomás – Sóstógyógyfürdő, míg a 8A betét viszonylat Vasútállomás – Sóstói úti kórház között szállítja az utasokat. Az alapviszonylat munkanapi járatszáma 73, a betétviszonylaté 89, míg együttes munkanapi utasforgalmuk 6.999 fő. A viszonylatok utasforgalmában a városközpont lezárását követően az évenkénti mérésekkor folyamatos csökkenés mutatható ki, amelynek mérséklődése csak 2010 évben tapasztalható. A városközpont lezárása a viszonylatok vonalvezetésében nem igényelt útvonal módosítást, ugyanakkor az egyes viszonylatok útvonal módosítása és az **utazási szokások átrendeződése a 8, 8A viszonylatokon is forgalom csökkenést eredményezett.**

Az alapviszonylat férőhely kihasználási értéke 2010 évben mind a két közlekedési irányban a városi átlag körüli, míg a betétviszonylaté városi átlag alatti, különösen alacsony (13,5%) a Vasútállomás irányában. A férőhely kihasználás értéke előrevetíti, hogy az alapviszonylaton a járatok 25%-a rentábilis, míg a betétviszonylatok járatai közül csak 17%-uk.

A viszonylatokra jellemző átlagos utazási távolság értékek a hálózati értéknél lényegesen alacsonyabbak.

Mindkét viszonylat mind a két közlekedési irányára jellemző, hogy a viszonylatok első szakaszán a városközpontig gyűjtő, s onnan terítő jellegű a forgalom. Utas cserélődés egyedül az alapviszonylat Sóstógyógyfürdő irányában mutatható ki a Stadion és a Sóstói úti kórház megállóiban.

• 17-es viszonylat

Az átmérős vonalvezetésű viszonylat a város egyik legnagyobb lakótelepét, Örökösföldet köti össze a belvárossal, valamint a belvárost a vasútvonallal a várostól elválasztott Kertvárossal. Ennek következtében mind a két irányban három belvárosi megállóban - Kodály Zoltán Általános Iskola, -Vay Ádám krt., - Búza tér - jelentős utas cserélődés tapasztalható.

A munkanapi 84 járaton 3.968 utas utazott. A viszonylat utasforgalma 2005 és 2009 között folyamatos csökkenést mutatott, míg az ideai felméréskor már szerény (74 fős) növekedés tapasztalható.

A férőhely kihasználás értéke (15,6 %) alacsonyabb a hálózati átlag értékénél, ennek következtében a járatok mindössze 10 %-a rentábilis, vagyis nem termel veszteséget.

A már említett városközponti utas cserélődés következtében a belterületi viszonylatok között hosszúnak számító vonalvezetés ellenére meglehetősen alacsony az átlagos utazási távolság, 2,77 km.

• Külterületi hálózat értékelése:

A város külterületi részeit kiszolgáló „H” jelű viszonylatok utasforgalma 2005 év óta mérsékelt igén hullámzó tendenciát mutat. A vizsgált időszakban összességében -18%-os csökkenés mutatható ki. A viszonylatok közül Kőlapos kiszolgálását ellátó H33-as viszonylat és Sulyánbokor, Benkőbokor térségébe közlekedő H40-es utasforgalma minimális mértékben nőtt a 2005. évi felmérés óta.

A járatok száma ugyanezen idő alatt az utasforgalomnál mérsékeltebben csökkent, -10%-kal. A vizsgált időszak viszonylatonkénti járatszám változására jellemző, hogy legnagyobb mértékű (-19%-os) járatszám csökkenés mutatható ki a H31-es viszonylaton, míg járatszám növekedés egyedül a H40-es viszonylatnál tapasztalható. Ez a járatszám csökkenés természetesen a menetrend szerinti járatszámokra vonatkozik, mivel az igényekhez igazodó, gazdaságos üzemeltetésre való törekvés érdekében a Polgármesteri Hivatallal közösen a szolgáltató bevezette 2007. februárjában a rugalmas közlekedési rendszert.

A viszonylatok férőhely kihasználási értéke rontja a városi átlagot, kiemelkedően rossz pl. H33-as Kőlapos iránya, amely 11,9%.

Összefoglalva megállapítható, hogy Nyíregyháza helyi autóbusz-közlekedésének szolgáltatási színvonala, tekintettel a város területi nagyságára és az abból adódó ellátottsági nehézségekre jó. A város alacsony népsűrűsége (18.sz. ábra) és az ebből generálódó fajlagos utas szám a fenntartható közlekedés szolgáltatása gazdaságossági szempontból nem emelhető tovább. Néhány apróbb területi hiányosságoktól eltekintve (pl.: Pazonyi út térsége, Felsőpázsit) a hálózati ellátottság jó, az üzemidő megfelelő, a járatsűrűség biztosítja az elvárható szolgáltatási színvonalat, az utazások száma magasabbat nem indokol.

4. A helyi autóbusz-közlekedés színvonalának lakossági megítélése a 2010. szeptemberében végzett utas elégedettség felmérés értékelése alapján.

Nyíregyháza utas elégedettség értékelése az országban először két változatban történik, nevezetesen elkészült egy abszolút városi szintű elégedettség értékelés, és egy relatív térségi értékelés, mely a város különböző területeiről induló, illetve érkező utas kör, utas elégedettségi szintjét önállóan értékeli. Ez utóbbi lehetőséget ad annak feltárására, hogy a város mely területeinek szolgáltatásával van leginkább probléma, vagyis hol indokolt a szolgáltatónak leginkább beavatkozni, annak javítása érdekében.

4.1 Abszolút, városi szintű utas elégedettségi szintértékelés

A felmérés alapján megállapítható, hogy a mintában szereplő utasok

- 81,9 % Nyíregyházán belül utazott, vasúti utazáshoz kapcsolódott 1,3 %, helyközi autóbusszal érkezett, illetve azzal tovább utazott 18,1 %, vagyis minden ötödik utazás helyközi utazáshoz kapcsolódik,
- 72,7 %-a tanuló és dolgozó,
- 73,5 %-a hétköznap naponta, vagy a hét minden napján utazik, vagyis ők alkotják a nyíregyházi helyi közlekedés utazóközönségének gerincét,
- 59,5 %-a hivatásforgalmi (munkába/-ból vagy iskolába/-ból) utazást bonyolított le,
- az utazás során használt utazási igazolvány szerinti megoszlás;
- 69,4% a bérlettel utazók aránya, amely a város szerkezetéből adódóan megoszlik belterületi bérletre (59,7%-ban) és a külterületi bérletre (9,7%-ra), míg státusz szerint 21,9%-ban dolgozó bérletre s 47,8%-ban pedig T/NY bérletre.
- a menetjeggyel utazók aránya 15,1%,
- igen magas az ingyenes utazási arány 15,6%, melyből 15%-ot a 65 éven felüliek képeznek, amely a társaságnak, az alacsonyabb (12%-os) árkiegészítés következtében jelentős veszteséget okoz.

A jelzett mutatók mellett külön kérdésként került feltételre, hogy „Az elmúlt héten milyen gyakran tapasztalt kényelmetlenséget okozó zsúfoltságot?“, mely a járatok gyakoriságára, pontosságára vonatkozó kérdések mellett az utas legtöbbet negatívan emlegetett szolgáltatást minősítő szempontja.

Az utasok 40 %-a utazásaik során nem érzékelt zsúfoltságot, kritikus időszaknak jelzik az utasok a reggeli csúcsidőt, melyben 19%-uk véli, hogy zsúfoltan utaztak.

Ezek az értékek a tényadatok alapján erősen megkérdőjelezhetőek, tekintettel arra, hogy a városban - az évenkénti mérésekkel igazolhatóan - zsúfolt járat csak igen ritkán alakul ki. Az interjúkkal egy időben történő mérés során 1.413 közlekedő járatból csak 4 db zsúfolt járat volt kimutatható és 16 járatnál volt a 80-100 % közötti kihasználtság.

(A 80-100% közötti kihasználású járatot a gyakorlat alapján ún. "szubjektív zsúfoltság"-nak tekinti az utas, amit mérésekkel, korábban erre irányuló vizsgálatokkal igazoltunk.)

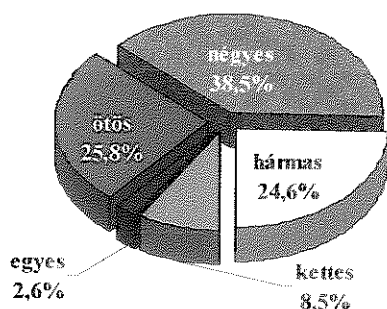
A zsúfoltságra vonatkozó utas véleményt értékelve a szolgáltatás fenntartható, közlekedés szempontjából meghatározó férőhely-kihasználási tényező alapján, kimondható, hogy a városban az adott napon történő mérés alapján kialakult érték igen alacsony 17,5%, (melynél a szombat- és vasárnapi érték még alacsonyabb) valójában egy - egy járatot kivéve, nem alakulhat ki zsúfoltsági közérzet.

A közlekedési szolgáltatásokról az utasok - az iskolai ötjegyű osztályzat alapján - adott véleményét az elégedettségi mutató (E) képlete szerint kiszámolva a következő viszonylag kedvező kép mutatható be:

	E%
- <u>hálózati jellemzők</u>	
• Megálló eléréséhez szükséges gyaloglási távolság	69,11
• Megállók kiépítettsége, felszereltsége	62,22
• Megállók tisztasága	54,87
• Utas tájékoztatás megállóban	65,98
• Járatok útvonala	70,37
• Utazási idő	69,39
• Járatok gyakorisága	61,21
• Jegyváltási lehetőség	70,85
- <u>Utazási jellemzők</u>	
• Pontosság	67,87
• Autóbusz-vezetők megjelenése, udvariassága	72,55
• Autóbusz tisztasága	63,61
• Utas tájékoztatás autóbuszon	66,22
• Átszállási lehetőség	65,32
- <u>Általában, összesítve</u>	66,09

A mutatók városi szintű utas elégedettségi adatai a következők szerint alakultak ki:

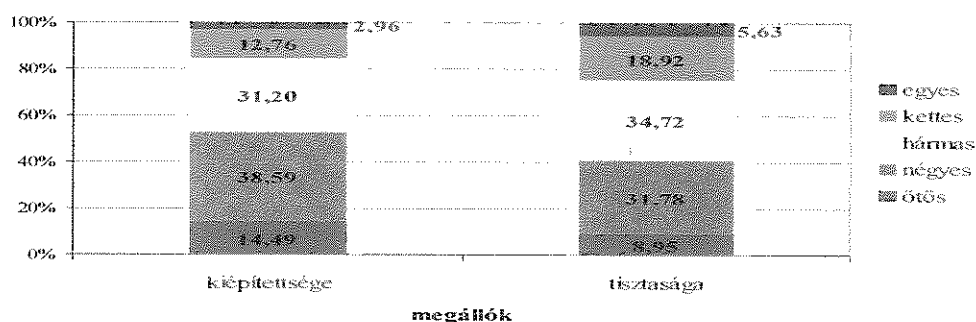
Az autóbusz megálló eléréséhez szükséges gyaloglás minősítése



A megálló eléréséhez szükséges gyaloglással, vagyis a megálló elérhetőségével kapcsolatban az utasok mintegy 64%-a elégedett, vagyis a város tömegközlekedési lefedettsége és a járműre történő felszállási lehetősége alapvetően biztosított. Alacsony minősítést mindössze 11% adott.

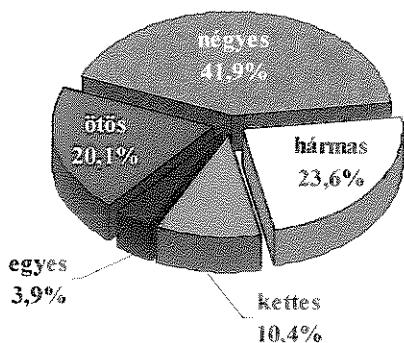
- Nyíregyháza helyi közlekedésében a megállóhelyek kialakítása, felszereltsége és tisztántartása önkormányzati feladat, tehát ezen paraméterek megítélése az Önkormányzat minősítést jelent. Az utas minősítést a következő ábra szemlélteti:

A megállók kiépítettségének, felszereltségének és tisztaságának minősítése



Ezeknek a paramétereknek a megítélését tekintve az elégedettséget jelentő négyes, ötös osztályzatot a kiépítettség tekintetében a megkérdezettek mintegy fele, a tisztaság tekintetében pedig csak 40%-a adta.

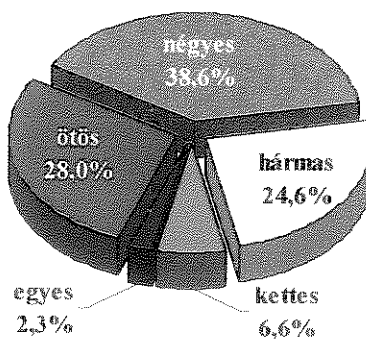
A megállóhelyi utastájékoztatás minősítése



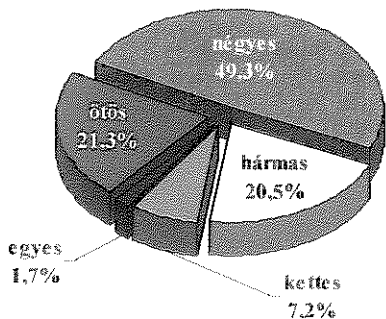
A megállóhelyi utas tájékoztatás Nyíregyháza helyi közlekedésében a megálló oszlopon lévő indítási jegyzékkel egyezik meg. Ezen indítási jegyzék meglétét, naprakészességét minősítették az utasok. A szolgáltató havi rendszerességgel ellenőrzi az indítási jegyzékek meglétét, de gépkocsivezetői, ellenőri, vagy utasok hiányjelzését követő első munkanapon pótolja a lakosság egyes szegmensei által letépett, megrongált indítási jegyzéket

A jegyváltási lehetőséggel a megkérdezett utasok több mint 70%-a elégedett volt, mivel menetjegyet a város 86, bérletet pedig 27 pontján lehet vásárolni; többek között a Volán decentrumokon kívül postákon, lottózókban, utazási irodákban, MÁV jegypénztárnál, a Főiskolán.

A jegyváltási lehetőség minősítése



Az autóbusz járatok útvonalának megítélése



A járatok útvonalának minősítése kapcsán arra kaptunk választ, hogy az utasok utazási igényeinek mennyire felel meg a viszonylatok vonalvezetése. A minősítés tényadatai a következők:

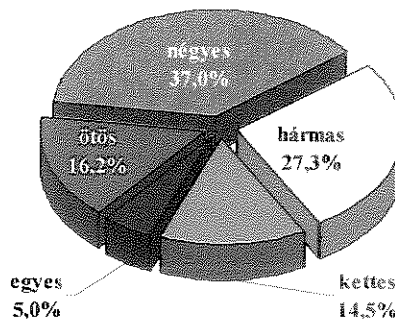
A városi közforgalmú menetrend szerinti helyi közlekedési jellemzőknek megfelelően, a megkérdezettek több mint 70%-a elégedett a viszonylatok vonalvezetésével.

A városi közforgalmú menetrend szerinti

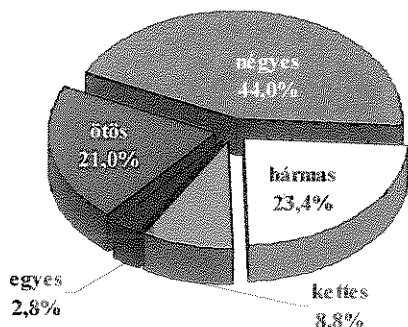
A járatok gyakoriságának, vagyis a járatsűrűségnek minősítési szintjeit az alábbi ábra szemlélteti:

A járatsűrűség megítélése már vegyes képet mutat, mivel a megkérdezettek mintegy fele elégedett, de közel egyharmaduk elégedett is meg nem is, viszonylag magas (19,2 %) az elégedetlenek aránya, mely értékek összesítve pozitívnak értékelhetők, tekintettel arra, hogy az utasnak általában „sosem jön elég sűrűn a járat”.

Az autóbusz járatok gyakoriságának minősítése



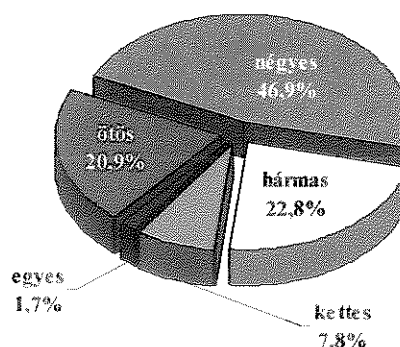
Az autóbusz járatok pontosságának minősítése



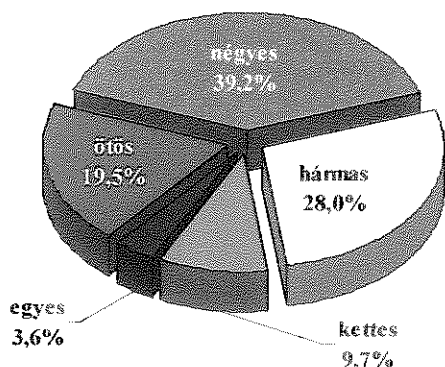
A járatok pontosságának megítélésénél a megkérdezettek 65%-a elégedett volt, mely az országos adatok tükrében jónak minősíthető.

Az utazási idő minősítésénél a jó minősítést adók aránya is meglehetősen magas közel 70%, elfogadható az átlagos értékelés adó utasok aránya (22,8%), ugyanakkor közel 10%-ban jellemzően megjelenik a kedvezőtlen minősítés is.

Az utazási idő minősítése



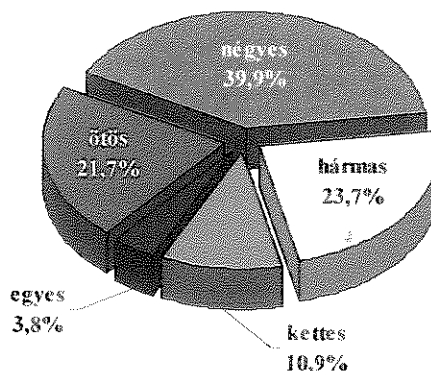
Az átszállási lehetőség minősítése



Az átszállási lehetőség megítélésénél már vegyes kép alakult ki, amelyet a következő ábra szemléltet:

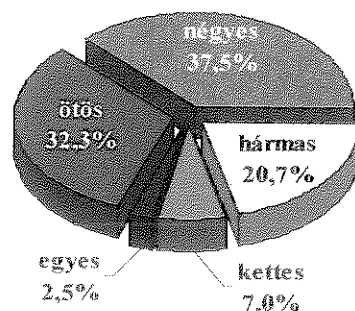
Az autóbuszokon lévő utas tájékoztatásról a megkérdezett utasok minősítése nagy kívánni valót, de fejlődés mutatkozik tekintettel az utóbbi időben újonnan beszerzett autóbuszok következtében, mivel ott az utasterében van belső vizuális utas tájékoztató kijelző, de ugyanakkor ez ad az utasok számára viszonyítási alapot, így a régi autóbuszokon annak hiányát előbb észreveszik. A kapott minősítési eredmények a következők:

Az autóbuszon lévő utastájékoztatás minősítése

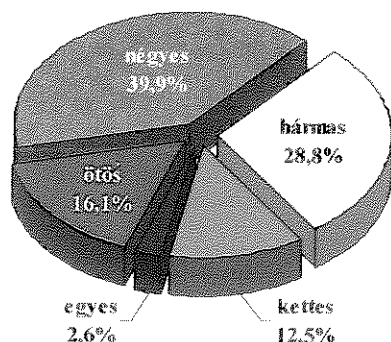


Ezen mutató kedvező megítélése azért is fontos, mert az utasok utazásaik során a gépkocsivezetővel kerülnek közvetlen kapcsolatba.

Az autóbussz vezetők udvariasságának és megjelenésének minősítése



Az autóbusszok tisztaságának minősítése

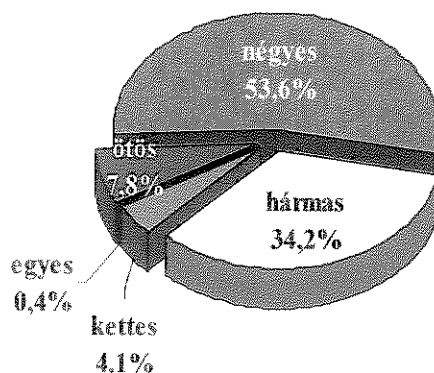


Az autóbusszok tisztasága kapta talán a legkedvezőtlenebb minősítést.

Annak ellenére, hogy a szolgáltató a telephelyen éjszakázó autóbusszokat minden éjjel kisépérteti, továbbá a napközben keletkezett nagyobb mértékű szemetet kell a gépkocsivezetőnek a legközelebbi végállomáson kisépennie. A külső mosás időjárásfüggő, arra nincs ilyen zárt technológia.

A globális minősítésnél jó értékelést mutat a 61, 4%-os a kiváló és jó minősítés, az átlagos értéket is figyelembe véve az utasok 95,6 %-a elfogadja a menetrend szerinti helyi autóbussz-közlekedés szolgáltatását, ami kimondottan pozitívnak értékelhető. A minősítést a következő ábra szemlélteti:

A helyi autóbussz-közlekedési szolgáltatás összességének minősítése



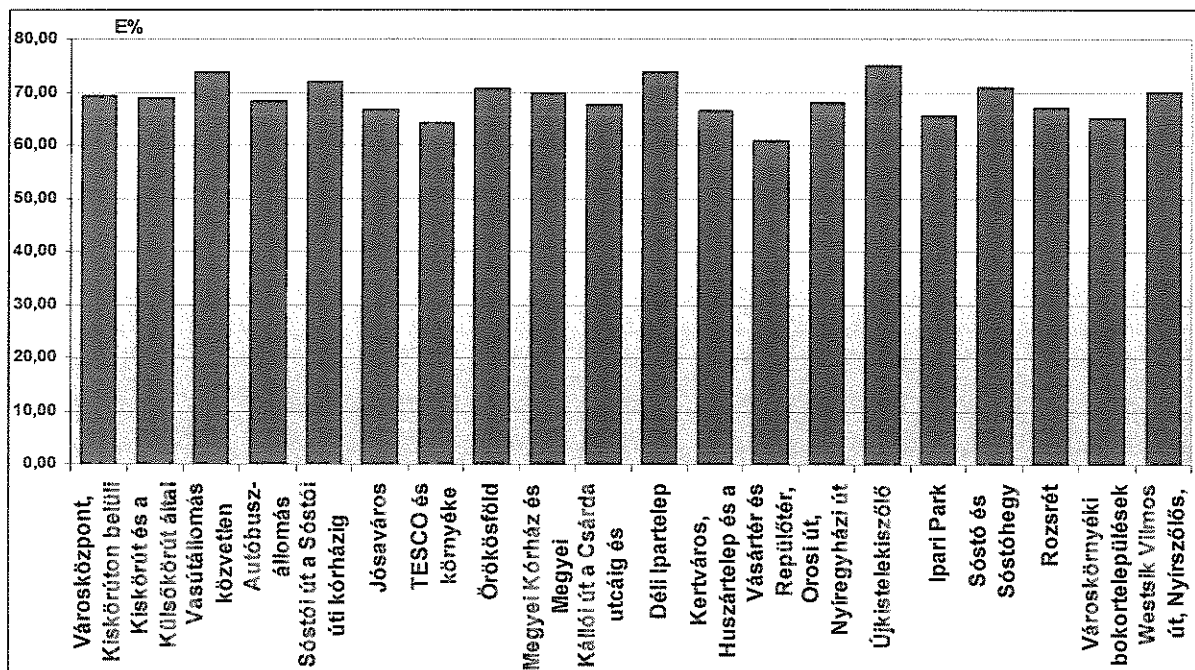
Az utas elégedettségi felmérés során az utasoknak lehetőségük volt személyes észrevételeket tenni, amellyel a megkérdezett utasok közel 10 %-a élt. A megjegyzések alapvetően negatív jellegűek voltak. Több mint 90% a járatok sűrűségére vonatkozott (pl. a 2-es, 2Y, 3-as, 5-ös, 6-os, 7-es, 8-as, 11-es, 12-es, 13-as, 14-es, 17-es, 18-as, 19-es, H40-es sűrűbben járhatna). Elszórtan voltak megjegyzések egyéb paraméterekre, pl.; a buszmegállóban nincs szeméttároló, a buszok tisztaságára vonatkozóan, leszállási nehézség a padka hiánya miatt, a régi autóbusszok hidegek, a Kisteleki-szőlőben nincs kiépített megálló, a menetrendeket letépi, fedett várakozó kellene a Kodály Zoltán Általános Iskola megállóba, 4Y-nak nincs fedett várója, pénteken a vasútállomás és autóbussz-pályaudvar között közlekedő autóbusszok zsúfoltak, és volt az ellenőrökre is panasz.

4.2 Az utas elégedettség szektoronkénti értékelése

Az utas elégedettség szektoronkénti értékelése kirívóan rossz területi paramétert nem tárt fel, azonban bizonyos területeken felhívja a figyelmet a szolgáltatás javításának javasolt tervbevitelére.

Az értékelt paraméterek közül indokolt kiemelni a megálló kiépítettségét, és az utas tájékoztatást, melyek területi értékét tekintve sokkal pontosabb az objektív felmérés, a területi mutatókat illetően a szubjektív paraméterek képezik a vizsgálat tárgyát, nevezetesen, a megálló távolságok, vagyis a megálló eléréséhez szükséges gyaloglási távolsággal kapcsolatos utas vélemény regionalis eloszlását (19. sz. ábra), vizsgálva célszerű megemlíteni,

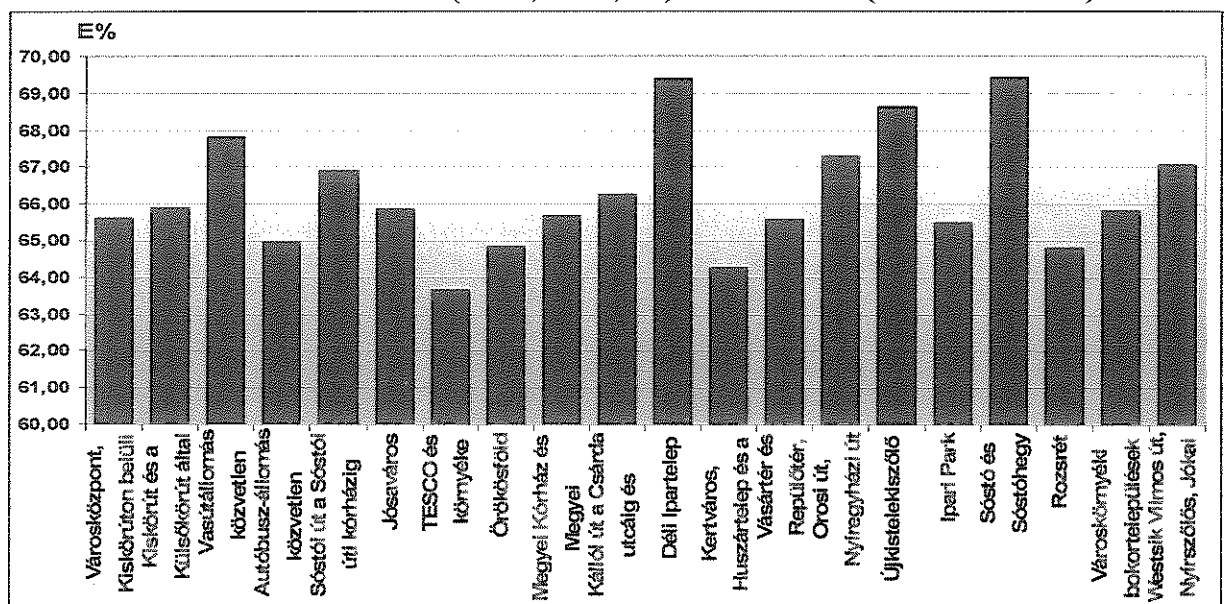
- a TESCO körzetét, ahol ugyan az áruháznál van közvetlen megálló, de a vásárlási lehetőség (STOP-SHOP, Lidl, Brendon stb) súlypontja áttevődött a Pazonyi út túloldalára, melynek következtében kapott a térség viszonylag alacsonyabb minősítést,
- a legalacsonyabb értéket (azonban még ez is elfogadható) 60,7 %-ot a Repülőtér körzete kapott, melynek feltehető magyarázata helyi közlekedéssel ellátatlan Felsőpázsit településrész nagyobb gyaloglási távolsága,
- meglepőnek értékelhető, hogy a Városkörnyéki bokortelepülések térségével kapcsolatosan kapott utas vélemények e paraméter tekintetében nem kedvezőtlenek, inkább az átlaghoz közelálló 65,4%-ot mutat.



19. sz. ábra: Az utasok megálló távolságról alkotott véleményének területi megoszlása az elégedettségi mutató alapján.

- a megálló tisztaságát értékelő utas vélemények területi megoszlását a 20. számú ábra mutatja be, elemzésénél figyelembe kell venni, hogy az utas nemcsak az induló és érkező megálló helyzete alapján alkot véleményt, hanem teljes utazása során.

- Ennek tudható be, hogy a városi szinten relatíve alacsony értékű mutató az átlagosnál alacsonyabb értéket jelez, a jól kiépített és rendben tartott TESCO megálló körzetében is, a Rozsrét és Újkistelekiszülő térségének alacsony értéke területi vizsgálatra szorul.
- a többi paraméter tekintetében az elégedettségi tényező értéke szinte mindenütt meghaladta a kedvezőnek ítélt hatvan százalékot, kivételként említhető
 - Kállói út a Csárda utcáig és Borbánya térsége, ahol az utasok a járatsűrűséget érzik alacsonynak (E=55,5%), itt azonban az utasok száma nem feltétlen indokolja a járatok sűrítését,
 - Déli ipartelepnél a járatok pontosságát érzik kedvezőtlennek az utasok, mely tekintettel a domináns munkahelyi forgalomra feltehetően az átlagosnál nagyobb a pontossági paraméter iránti érzékenységük, melyhez lehetséges, hogy hozzájárul a városközponton áthaladó járatok esetenkénti menetrend elverődése,
 - Rozsrét térségében átszállási problémákat jeleztek (E=59,1%), amely egyes közintézmények elérhetőségét nehezíti meg, többek között a Szakorvosi Rendelőintézetét, amely a csatlakozó viszonylatok menetrend összehangolásával megoldható,
- a szolgáltatás összesített minősítése – a városi szintnek megfelelően kedvező – a természetes differenciálódás (E=63,7 - 69,4%) mellett alakul (l. 21.számú ábra).



4.3 Az utasok Nyíregyháza helyi autóbusz-közlekedéséről összességében alkotott véleményének területi megoszlása az elégedettségi mutató alapján:

Ugyanakkor abból adódóan, hogy a város közlekedésének értékelése kiterjesztett formában történt, nevezetesen az egyszerű statisztikai adatok tervezői értékelésen és igen részletes a város minden területére kiterjedően (10%-os) mintavételű utas vélemények alapján történt, megváltozott az értékelés eredménye.

Ez a módszer azt jelenti, hogy a mérhető adatok terén a tényhelyzet határozta meg az értékelés alapját, a szubjektív tényezők területén az utasok területi véleménye alapján alkottunk képet.

Az utasok véleményét ugyanakkor adott területeken lehetőség volt kontrolálni, például a „zsúfolt utazások” esetében, amikor az azonos időben történő teljes körű számlálás azt nem igazolta.

Hasonlóan kellett átértékelni a járatsűrűsége adott esetlegesen alacsonyabb osztályzatot, ha pl. egy vonalon az alacsony napi utas szám (pl. 50 fő, vagy 250 fő) a fenntartható közlekedés azt nem tette lehetővé.

Az objektív mutatókat értékelve megállapítható, hogy a városi szinten a mutatók statisztikai összesítéséből számolható átlagérték

- 66,1%,
- az önkormányzat feladatkörébe tartozó megálló kiépítettség és tisztaság nélkül számolva 67,4%,

ha figyelembe vesszük az országban egyedül 10 %-os mintával felmért területi adatok negatív hatását (pl.: bokortanyák, Sóstóhegy, Oros,) a meghatározott objektív értékek reálisan 2,9 %-kal emelhetők.

Külön történt számítás a megálló eléréséhez szükséges gyaloglási távolság és a lefedettség tényadat összehasonlítása alapján, amely a gyaloglási távolság mutató reális értékét 13,2 %-kal emelte és a városi átlagértéket 1,1 %-kal növelte.

Összességében Nyíregyháza utas elégedettségi felmérését értékelve megfogalmazható, hogy magas megkérdezési arány – ilyen magas arányú mérés az országban még nem történt – a városban korábban mértnél alacsonyabb elégedettségi mutatót eredményezett, annak következtében, hogy a külterületeken – ahol a kevesebb utas következtében viszonylag alacsonyabb a szolgáltatási színvonal - kikérdezett utasok aránya a megfelelő reprezentáltságuk érdekében tervezett szerint magasabb volt.

Ezen mutató 66,1%-os érték alapján is megállapítható, hogy a város autóbusz-közlekedési szolgáltatását az utazó közönség jónak minősítette, kisebb vélt, illetve valós hiányosságokra a területi vizsgálatok rámutattak, melyeket ajánlunk a szolgáltató figyelmébe.

III. Az utas szám csökkenés hatása a nettó bevételekre, illetve a gazdálkodás egyensúlyára.

Miután az utasok száma évről évre csökkent, a nettó árbevétel a tarifaemelések ellenére 2005. évtől szinte folyamatosan csökkent, ugyanakkor az infláció valamint a szükségszerű fejlesztések miatt az üzemeltetési költségek a takarékos gazdálkodás ellenére emelkedtek, minek következtében a költségek egyre jobban meghaladták a bevételeket. Az utas szám csökkenést nem követte a kibocsátott kilométer csökkenése, ugyanakkor kisebb férőhelyű autóbuszok forgalomba állításával igyekeztünk a költségeket mérsékelni. A szolgáltatás terjedelmét az önkormányzattal együttműködve folyamatosan igyekeztünk csökkenteni, a kihasználatlan járatokat folyamatosan leállítottuk és autóbuszvonalak megszüntetésére is sor került, miközben fejlesztéseket is végrehajtottunk. A fejlesztések eredményeként javult a külterületi részek elérhetősége, és csökkent a megállóhelyekre a rá gyaloglási távolság azzal, hogy egy-egy településrész jobban fel lett tárva (3-as, 9Y-os, 10-es, 24-es valamint a külterületi vonalakon).

A gazdálkodási egyensúlyra rendkívül kedvezőtlenül hat az árkiegészítés szabályozásának 2004. évtől történő változása, amikor a kulcsos támogatási rendszert a fix összegű váltotta fel, és tovább rontja a helyzetet, hogy ennek összege 2006. évtől változatlan, és az ezt terhelő Áfa 15 %-ról 25 %-ra emelkedett.

A jelenlegi tanuló, nyugdíjas bérlet, valamint az ehhez adott árkiegészítés, ill. az összvonalas bérlet alapján minden eladott belterület tanuló-nyugdíjas bérletnél 772.- Ft, külterületi bérletnél 1940.- Ft bevételkiesés jelentkezik.

Az árkiegészítési kulcsok, az Áfa kulcsok változását illetve a szabályozóbeli változásokat az *1.sz. melléklet* annak hatását a *2. sz. melléklet* tartalmazza.

Továbbá az is tény, hogy, a helyi és helyközi tanulóbérletekben jelentkező nagymértékű árkülönbözet miatt, egyre több tanuló vált inkább helyközi bérletet azon településrészekről, ahol a városba jutás helyközi autóbusszal is lehetséges, és ezzel csökkentik utazási költségeiket a helyi közlekedésben, ugyanakkor e miatt veszteség képződik.

Ez akkor válik érthetővé, ha megnézzük a helyközi közlekedésben 0-5, illetve 5-10 km közötti utazásra vonatkozó tanulóbérlet utas által fizetendő összegét, és az ahhoz kapcsolódó árkiegészítést, valamint a helyi tanulóbérlet árát és az ahhoz kapcsolódó árkiegészítést.

A helyközi tanulóbérlet utas által fizetett összege 5 km-ig 595.- Ft, ehhez kapcsolódó árkiegészítés 3.465.- Ft (együtt összesen 4.060.- Ft/db), 10 km-ig érvényes tanulóbérlet utas által fizetett díja 940.- Ft, árkiegészítés összege 5.544.- Ft (együtt összesen 6.484.- Ft/db).

A helyi közlekedésben ugyanakkor a 2000.- Ft/db értékű tanuló - nyugdíjas bérletekhez nyújtott árkiegészítés összege 2030.- Ft/db (együtt összesen 4.030.- Ft/db).

Az alábbi táblázat tartalmazza a tanuló nyugdíjas bérletekhez, és a 65 éven felüliek díjtalan utazása miatt meg nem térített támogatásból eredő veszteséget (2010 évben):

Helyi forgalom (nettó e Ft)	Tanuló / Nyugdíjas bérlet	Ingyenesen utazók (fix összegű árkiegészítés)	Összesen
Utas által fizetett bevétel	286 048		286 048
Ténylegesen elszámolt fogyasztói árkiegészítés	284 250	143 885	428 135
Ténylegesen realizált bevétel (1.+2. sor)	570 298	143 885	714 183
Bevétel az utazások teljes áron történő figyelembevétel esetén**	718 207	206 206	924 413
Bevételkiesés (3.-4. sor)	-147 910	-62 321	-210 231

(**Az évente végzett vevői elégedettségmérés során a mintavételben az utasok összetételét is vizsgáljuk, mely szerint az utasok 15,6 %-a utazik díjtalanul.)

Mint látható a jelen szabályozás, finanszírozási helyzet nem biztosítja jó színvonalú helyi menetrend szerinti közlekedés fenntartását, ez a megállapítás ismereteink szerint valamennyi megyei jogú város esetében így van.

Nyíregyháza Megyei Jogú Város részére 2009. január hónapban átfogó tájékoztató anyagot készítettünk a magyarországi települések helyi közlekedésének forgalmi, gazdasági teljesítményeiről, melyet az önkormányzat illetékes bizottságai megtárgyaltak. A rendelkezésre álló adatok alapján Nyíregyháza helyi közlekedésének vonatkozó adatait úgynevezett szakmai átlaghoz, illetve önkormányzati társaságok átlag számaihoz hasonlítottuk.

Szakmai átlagként 102 település, (mely tartalmazta megyei jogú városok adatait is) illetve más városok helyi személyszállítási adatai szerepeltek. A tájékoztató részletesen taglalta a forgalmi teljesítményeket, az egyes költségsorokat, bevételeket. A tájékoztató anyagot a Közlekedési és Városüzemeltetési Bizottság megtárgyalta és tudomásul vette.

Az alábbiakban bemutatjuk a Közszolgáltatási szerződésekből eredő főbb teljesítmények és kapacitások adatait 2005-2010. közötti időszakra vonatkozóan.

Társaságunk célja, hogy egyrészt a költségek tömege azonos teljesítmény kibocsátás esetén is szakadjon el az inflációtól, relatíve mérséklődjön, másrészt összetétele kedvezően változzon, az összes költségen belül növekedjen az indokolt fejlesztésekkel összefüggő költség, ez figyelhető meg a bérleti konstrukcióban beszerzett autóbuszok után elszámolt bérleti díjban.

	2 005	2010 várható	% 2010 várh / 2005
Fizető kilométer (ezer km)	4 021	3 677	91,44
Szállított utas (ezer fő)	38 559	27 563	71,48
Nettó árbevétel (eFt)	1 456 870	1 313 412	90,15
- ebből árkiegészítés (eFt)	552 202	428 134	77,53
Egyéb bevétel és támogatás (eFt)	260 944	540 844	207,26
- ebből támogatási igény összesen (eFt)	245 610	498 064	202,79
- ebből normatív támogatás (eFt)	105 610	101 604	96,21
- ebből önkormányzati támogatási igény (eFt)	140 000	396 460	283,19
Anyagjellegű ráfordítás (eFt)	704 504	767 533	108,95
- ebből jármű fenntartási költség (eFt)	414 662	327 875	79,07
Személyi jellegű ráfordítás (eFt)	861 323	903 128	104,85
Átlagbér / fő / hó (Ft)	144 845	179 815	124,14
Költségek összesen (eFt)	1 697 753	1 832 617	107,94
- ebből járműpótlás, finanszírozás költségei (eFt)	120 699	268 165	222,18
Halmazott infláció (%)			129,10
Adózás előtti eredmény (eFt)	7 279	0	

2005 évben a helyi közlekedés végzésével összefüggésben keletkezett költségek és bevételek egyenlegeként az adózás előtti eredmény pozitív volt.

Az anyagjellegű ráfordítások öt év alatt összesen 8,95 %-kal nőttek úgy, hogy ebből a járműfenntartásra fordított költségeink 20,93 %-kal csökkentek, ebből eszközpótlás, finanszírozással

összefüggő költségek, az értékcsökkenés és az autóbuszok bérleti díja növekedett, mértéke 222,18 %.

A személyi jellegű ráfordítás az ágazati Kollektív Szerződésben meghatározott, alapvetően a halmozott inflációnak megfelelő bérfejlesztés, valamint a létszámcsökkentés együttes hatásaként nem éri el öt év alatt az 5 %-ot. (mintegy 29 % halmozott infláció mellett)

Az összes költség növekedése öt év alatt 7,94 % volt.

Kedvező változás, hogy míg 2005 évben az összes költségből a járműbeszerzés miatt elszámolt költség 120.699 eFt, addig 2010-ben 122,18 %-kal magasabb, azaz 268.165 eFt volt.

A nettó árbevétel folyamatosan csökkenő hányadát fedezi még a legtakarékosabb üzletvitel esetén is a felmerülő költségeknek. (2005 évben a nettó árbevétel az összes költség 85,81 %-át fedezte, 2010 évben 71,69 %-át, úgy, hogy ez időszakban az összes költség 7,94 %-kal növekedett, 29,1 % halmozott infláció és 122,18 %-os fejlesztési célú elszámolt költségnövekedés mellett.)

A gazdálkodás várható alakulása 2010-ben:

Nettó árbevétel, és a várható eredmény alakulása éves szinten:

Adatok ezer forintban.	2009 tény	2010 terv	2010 várható	% bázishoz	% tervhez	Eltérés bázishoz	Eltérés tervhez
Üzemanyag	289 007	297 078	334 241	115,7	112,5	45 234	37 163
Motorolaj	2 812	3 291	2 904	103,3	88,2	92	-387
Egyéb anyag	168 452	158 482	169 532	100,6	107,0	1 080	11 050
Igénybevett szolgáltatás	240 137	236 773	242 788	101,1	102,5	2 651	6 015
Egyéb szolgáltatás	18 687	19 066	18 068	96,7	94,8	-619	-998
Bér	579 916	598 476	569 506	98,2	95,2	-10 410	-28 970
Személyi jellegű ktg.	124 494	120 443	122 807	98,6	102,0	-1 687	2 364
Bérráulások	228 068	226 576	210 815	92,4	93,0	-17 253	-15 761
Értékcsökkenés	168 381	157 192	161 956	96,2	103,0	-6 425	4 764
Egyéb ráfordítás	11 413	9 399	7 833	68,6	83,3	-3 580	-1 566
Összes költség és egyéb ráfordítás	1 831 367	1 826 776	1 840 450	100,5	100,7	9 083	13 674
Árbevétel	1 340 514	1 301 115	1 313 412	98,0	100,9	-27 102	12 297
Egyéb bevétel	49 947	41 080	42 780	85,7	104,1	-7 167	1 700
Támogatás	440 906	502 471	498 064	113,0	99,1	57 158	-4 407
Üzemi eredmény	0	17 890	13 806		77,2	13 806	-4 084
Pénzügyi bevétel	8	0	2	25,0		-6	2
Pénzügyi ráfordítás	35 334	25 278	17 644	49,9	69,8	-17 690	-7 634
Rendkívüli bevétel	140	7388	3 861	2 757,9	52,3	3 721	-3 527
Rendkívüli ráfordítás	149	0	25	16,8		-124	25
Adózás előtti eredmény	-35 335	0	0	0,0		35 335	0

(* Ebből a járműbeszerzések bérleti díja 2009-ben 113.196 eFt volt, 2010-ben 114.802 eFt lesz.)

Az Önkormányzat 2010-re 215 millió Ft pénzbeli támogatást tervezett a helyi közlekedésre a költségvetésében mely egyrészt tartalmazta az állami normatív támogatást is, melynek összege: 101.604 e Ft.

A 2010 évre tervezett 215.000 eFt támogatásból 2011.01.10-ig mindössze 95.169.800 Ft került az önkormányzat részéről a társaságunk részére folyósításra.

Az üzemi szintű veszteség egyrészt a bevételek elmaradása miatt, másrészt elsősorban a magasabb üzemanyag árak miatt várhatóan 19,2 %-kal, 13,8 millió Ft-al magasabb lesz, mint a múlt évben volt, a tervezettől 4,1 millió Ft-al lesz kevesebb.

IV. Összefüggések a 2011. üzleti év tervezettségével kapcsolatban.

A menetrend az elmúlt években a folyamatos, nagymértékű utas szám csökkenéssel összefüggésben úgy változott, hogy a fejlesztések és csökkentések egyenlegeként a kibocsátott kilométer csökkent.

Az önkormányzat 2009-ben elfogadott hosszú távú közlekedésfejlesztési koncepciója nagymértékű kilométer növekedést tartalmaz, melynek évenkénti ütemezését nem ismerjük.

Bemutattuk más megyeszékhelyeken hatályos tarifát, mely viszonyításul szolgálhat az utas által fizetendő díj megítéléséhez. Itt két kérdés merül fel, elsőként, az, hogy az átlagnál alacsonyabb összvonalas bérletár mellett is mintegy 148 millió forint az a viteldíjhiány, amit a megrendelő döntése miatt áll elő, a tanuló-nyugdíjas utasok részére megállapított bérletár alapján, mivel a bérletek a fogyasztói árkiegészítésről szóló törvényben meghatározottaknál nagyobb kedvezményt tartalmaznak.

A másik kérdés a viteldíj mértéke jegy-bérlet fajtánként, annak mérlegelése, hogy a megbízó a közösségi közlekedés költségeit milyen mértékben kívánja megosztani az utasokkal, mi a preferenciarendszere ehhez kapcsolódóan.

A korábbi években szakmai javaslatok készültek a város részére tarifarendszer változtatásának mérlegeléséhez, ez időről időre felvetődik.

Megítélésünk és a KTI. véleménye szerint is a vonalhálózat alapvetően biztosítja a menetrend szerinti közlekedés igénybevételének lehetőségét a városban, de egyes városrészek tömegközlekedéssel való jobb feltárása indokolt lehet.

Jelen körülmények között a közhasznú közlekedés fenntarthatóságát a passzív körülmények, mint az utas szám csökkenés, valamint dinamizálást segítő hatások érvényesülése együttesen befolyásolják. Ilyen dinamizáló hatás lehet egyes településrészek közlekedéshálózatba való bevonása, vagy jobb feltárása olyan szolgáltatással, melyek egyenlege gazdasági szempontból nem negatív.

Függetlenül attól, hogy a helyi közlekedés ellátása milyen szervezeti keretek között történik, biztosítani kell, hogy a helyi közlekedés gazdálkodása ismét egyensúlyba kerüljön, meg kell akadályozni az autóbuszpark elöregedését.

Indokolt, hogy nemzetgazdasági szinten kellő mértékű támogatásban részesüljön a helyi közlekedés, ahhoz, hogy az igényeknek megfelelő szolgáltatást lehessen nyújtani. Ez környezetvédelmi okokból is fontos szempont.

Változtatás indokolt azon az aránytalanságon is, ami a helyi közlekedés normatív támogatásának elosztásában a főváros és a többi település között fennáll.

A közösségi közlekedés részarányának megőrzése, ill. növelése csak jó színvonalú, az egyéni közlekedéssel versenyképes közösségi közlekedési szolgáltatással biztosítható.

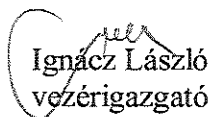
Ez akkor érhető el, ha a közösségi közlekedés járművei haladásukban, előnyben részesülnek a többi járművel szemben úgy, hogy ahol lehetséges, – akár a személygépkocsi leálló-parkolósávok terhére is – ún. buszsávok kerülnek kialakításra.

A viteldíjak szintjét elsősorban ne a hálózat működtetéséhez szükséges költségek fedezetéhez szükséges bevétel, hanem a közösségi közlekedés igénybevételére ösztönző tarifa és kedvezményrendszer határozza meg, akár úgy hogy a hiányzó forrást a személygépkocsi parkolásból befolyó bevételek és állami valamint önkormányzati támogatások fedezzék.

Az eszközpark megújításában az állami garanciavállalással működő hosszú távú kedvezményes hitelprogram (MFB-s) lehetősége kínálkozik, amihez Önkormányzati közreműködés is szükséges.

A korszerű, környezetbarát, légkondicionált autóbuszok vonzóak lehetnek, a lakosság széles rétege által is megfizethető viteldíjszinttel-, a közösségi közlekedés versenyképes lehet az egyéni közlekedéssel szemben.

Nyíregyháza 2011.január 17.


Ignác László
vezérigazgató

I.sz.melléklet.

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	% 2010 / 2005
Nettó árbevétel (ezer Ft)	1 456 870	1 497 194	1 410 290	1 412 992	1 340 514	1 313 412	90,15
ebből árkieg (ezer Ft)	552 202	535 911	506 464	489 584	451 522	428 134	77,53
	0	0	0	0	0	0	
Támogatás összesen (ezer Ft)	245 610	200 459	210 649	387 145	440 906	498 064	202,78
ebből önkormányzati (ezer Ft) (*)	140 000	100 000	105 000	300 000	348 533	396 460	283,18
ebből normatív (ezer Ft)	105 610	100 459	105 649	87 145	92 373	101 604	96,21
Tarifaemelés	11,8	11,5	8,5	6,4	10,6	0,0	
Áfa	15	szept. 1: 15-ről - 20%-ra	20	20	júl. 1: 20-ról - 25%-ra	25	
Infláció	3,6	3,9	8,0	6,1	4,1	4,2	129,1
Szállított utas (ezer fő)	38 559	37 182	33 570	32 107	29 103	27 563	71,48
Fizetett kilométer (ezer km)	4 021	3 957	3 886	3 807	3 719	3 677	91,44

2 sz. melléklet

	2003	2004	2005	2006	2006	2006	2007	2008	2009	2009	2009	2010
				I - VIII	IX - XII	Össz.			I - VI	VII - XII	Össz.	
Belterületi tanuló - nyugdíjas bérletek esetében												
Összvonallas bérlet (Ft/db)	2 892	3 240	3 504	3 720	3 882		4 200	4 440	4 620	4 995		4 995
Tanulóbérlet (Ft/db)	940	1 033	1 250	1 400	1 460		1 575	1 675	1 750	2 000		2 000
Árkiegészítés (Ft/db)	1 955	1 900	1 990	2 030	2 030		2 030	2 030	2 030	2 030		2 030
Bruttó bevétel kiesés Ft/db	3	-307	-264	-290	-392		-595	-735	-840	-965		-965
Áfa %	12	15	15	15	20		20	20	20	25		25
Nettó bevétel kiesés Ft/db	3	-267	-230	-252	-327		-496	-613	-700	-772		-772
Darab	272 598	267 714	236 081	141 898	82 749	224 647	210 977	197 261	98 883	79 131	178 014	164 083
Nettó bevétel kiesés összesen (eFt)	779	-71 468	-54 196	-35 783	-27 031	-62 814	-104 609	-120 822	-69 218	-61 089	-130 307	-126 672
Külterületi tanuló - nyugdíjas bérletek esetében												
Összvonallas bérlet (Ft/db)	4 338	4 860	5 256	5 580	5 822		6 228	6 540	6 795	7 140		7 140
Tanulóbérlet (Ft/db)	1 410	1 550	1 876	2 100	2 191		2 345	2 465	2 560	2 685		2 685
Árkiegészítés (Ft/db)	2 933	1 900	1 990	2 030	2 030		2 030	2 030	2 030	2 030		2 030
Bruttó bevétel kiesés Ft/db	5	-1 410	-1 390	-1 450	-1 601		-1 853	-2 045	-2 205	-2 425		-2 425
Áfa %	12	15	15	15	20		20	20	20	25		25
Nettó bevétel kiesés Ft/db	4	-1 226	-1 209	-1 261	-1 334		-1 544	-1 704	-1 838	-1 940		-1 940
Darab	12 214	12 563	10 541	6 856	3 780	10 636	10 022	10 702	5 698	5 340	11 038	10 948
Nettó bevétel kiesés összesen (eFt)	52	-15 403	-12 741	-8 645	-5 043	-13 688	-15 476	-18 238	-10 470	-10 360	-20 830	-21 238
Darab összesen	284 812	280 277	246 622	148 754	86 529	235 283	220 999	207 963	104 581	84 471	189 052	175 031
Nettó bevétel kiesés összesen (eFt)	831	-86 871	-66 937	-44 427	-32 074	-76 502	-120 085	-139 060	-79 688	-71 449	-151 137	-147 910

**NYÍREGYHÁZA MEGYEI JOGÚ VÁROS
KÖZGYŰLÉSÉNEK**

4/2011. (II.11.) önkormányzati

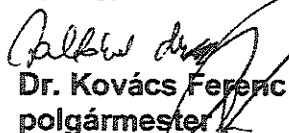
r e n d e l e t e

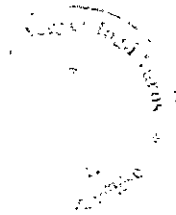
az autóbusszal végzett menetrend szerinti helyi személyszállítás közszolgáltatási szerződés és a helyi autóbusz közlekedés díjainak megállapításáról szóló 70/2000. (2001. I. 1.) önkormányzati rendelet módosításáról

Nyíregyháza Megyei Jogú Város Közgyűlése az árak megállapításáról szóló 1990. évi LXXXVII. törvény 7. §-ban kapott felhatalmazása alapján és a helyi önkormányzatokról szóló 1990. évi LXV. törvény 8. § (1) bekezdésében meghatározott feladatkörében eljárva a következőket rendeli el:

1. § Az autóbuszra történő felszálláshoz az első ajtókat kell igénybe venni, kivéve a kerekesszékekkel és a babakocsival történő felszállást. Leszállás az autóbuszról a hátsó ajtókon történik. Felszálláskor az utas köteles menetjegyét, érvényes utazási igazolványát, a díjtalan utazásra jogosító igazolást (igazolványát) az autóbuszvezető részére ellenőrzés céljából felmutatni és a meghirdetett utazási feltételeket betartani.
2. § Az önkormányzati rendelet 1. számú mellékletének „A helyi autóbusz-közlekedés viteldíjai Nyíregyházán” táblázata helyébe jelen rendelet 1. számú melléklete lép.
3. § Az önkormányzati rendelet 2. számú mellékletének „Rugalmas tömegközlekedési rendszer viteldíjai Nyíregyházán” táblázata helyébe jelen rendelet 2. számú melléklete lép.
4. § Jelen rendelet 2011. március 1. napján lép hatályba.

Nyíregyháza, 2011. február 10.

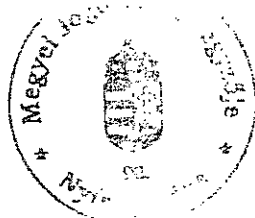

Dr. Kovács Ferenc
polgármester




Dr. Szemán Sándor
címetes főjegyző

Jelen rendeletet 2011. február hó 11. napján kihirdetem.

Nyíregyháza, 2011. február 11.




Dr. Szemán Sándor
címetes főjegyző

1. számú melléklet a 4/2011.(.II.11.) önkormányzati rendelethez

**A helyi autóbusz-közlekedés viteldíjai Nyíregyházán
2011. március 1-től**

Viteldíjak	Ár (Ft)
Menetjegy (db)	
- elővételben váltott	230
- elővételben váltott 8-13 óráig érvényes	210
- autóbuszon váltott (teljes üzemidő alatt)	300
- elővételben váltott napijegy	1 150
Összvonalas bérlet (db)	
- egész hónapra	5 790
- 16-án üzemkezdettől, a tárgyhót követő 5-én 24 óráig érvényes félhavi	3 860
- heti bérlet	1 930
Tanuló és nyugdíjas bérlet(db)	
- összvonalas bérlet	2 300
A külterületekre közlekedő helyi járatok díjszabása (H31,H31Y,H31E,H31X,H32,H33,H35,H 40-es vonal)	
	Ár (Ft)
Menetjegy (db)	
- szakaszhatáron belül	
= elővételben	230
= elővételben váltott, munkanapokon 8-13 óráig érvényes	210
= autóbuszon váltott teljes üzemidő alatt	300
- teljes menetvonalon	350
= elővételben váltott napi jegy	1 750
Egyvonalas bérletjegy a külső szakaszra (db)	
- egész hónapra	5 100
- 16-án üzemkezdettől, a tárgyhót követő 5-én 24 óráig érvényes félhavi	3 400
- heti bérlet	1 700
Összvonalas bérletjegy (db)	
- egész hónapra	7 500
- 16-án 0.00 órától történő vásárlás esetén	5 000
- heti bérlet	2 500
Tanuló és nyugdíjas bérlet (db)	
- összvonalas bérlet	3 000
Egyéb díjak	
	Díj (Ft)
a) A bérletigazolvány kiállítás díja	130
b) Bérlet visszaváltás díja	130
c) Bérlet bemutatás díja	700
Pótdíjak	
	Díj (Ft)
a) autóbusz beszennyezése, kedvezményes jegy kedvezményezett időszakon kívüli felhasználása	3 500
b) érvénytelen jeggyel, érvénytelen bérlettel utazás	5 000
c) késedelmi díj, ha az utas tartozását 30 napon belül nem fizeti meg	11 000

Nevelési-oktatási intézmények által rendelt helyi különjárat díjai

	CREDO, Iveco Kapena IKARUS 256, 260, 263, 266 C 94, E 95, 412, 415, E 56 Ár (Ft)	SOLARIS MAN, Rába, IKARUS E 98 Ár (Ft)	IKARUS 280 csuklós C 80 csuklós Ár (Ft)
a) Ft/km	310	470	480
b) Ft/óra	2 170	3 290	3 360
c) Legcsekélyebb fuvardíj	13 020	19 740	20 160

A fenti árak tartalmazzák az Általános Forgalmi Adót.

2. számú melléklet a 4/2011. (2011. II.11.) önkormányzati rendelethez

**Rugalmas tömegközlekedési rendszer viteldíjai Nyíregyházán
2011. március 1-től**

	Viteldíj
1. Belterületi vonalhálozáton meghirdetett járat viteldíjai	
menetjegy [utazásonként 2 db elővételi menetjegy]	460,- Ft
meglévő bérlethez fizetendő kiegészítő díj [utazásonként 1 db elővételi menetjegy]	230,- Ft
2. Külterületi vonalhálozáton meghirdetett járat viteldíjai	
menetjegy [utazásonként autóbuszvezetőnél váltható 2 db külterületi menetjegy]	700,- Ft
meglévő bérlethez fizetendő kiegészítő díj [utazásonként az autóbuszvezetőnél váltható 1 db külterületi menetjegy]	350,- Ft
3. Korlátozott közlekedési képességűek viteldíjai	
a.) Fogyatékkal élők	
megtett úthosszal arányos díj	72,00 Ft/km
- melyből önkormányzati támogatás	10,80 Ft/km
b.) Idősek	
megtett úthosszal arányos díj	72,00 Ft/km
- melyből önkormányzati támogatás	10,80 Ft/km
c.) Kismamák	
megtett úthosszal arányos díj	72,00 Ft/km
- melyből önkormányzati támogatás	10,80 Ft/km
d.) Segítő személy	
belterületi vonalhálozáton meghirdetett járat igénybevétele esetén utazásonként 2 db elővételi menetjegy	460,- Ft
belterületi vonalhálozáton meghirdetett járat igénybevétele esetén meglévő bérlethez fizetendő kiegészítő díj utazásonként 1 db elővételi menetjegy	230,- Ft
külterületi vonalhálozáton meghirdetett járat igénybevétele esetén utazásonként 2 db az autóbuszvezetőnél váltható külterületi menetjegy	700,- Ft
külterületi vonalhálozáton meghirdetett járat igénybevétele esetén meglévő bérlethez fizetendő kiegészítő díj utazásonként 1 db az autóbuszvezetőnél váltható külterületi menetjegy	350,- Ft

A fenti árak tartalmazzák az Általános Forgalmi Adót.

**NYÍREGYHÁZA MEGYEI JOGÚ VÁROS
KÖZGYŰLÉSÉNEK**

26/2011. (II.10.) számú

h a t á r o z a t a

Nyíregyháza város közigazgatási határán belül az autóbusszal végzett menetrend szerinti helyi személyszállítás közszolgáltatási szerződésének 2010. évi teljesítéséről

A Közgyűlés

Nyíregyháza város közigazgatási határán belül az autóbusszal végzett menetrend szerinti helyi személyszállítás közszolgáltatási szerződésének 2010. évi teljesítéséről szóló beszámolót megtárgyalta.

- 1./ Nyíregyháza Megyei Jogú Város Önkormányzata vállalja, hogy a helyi közlekedést legalább 2011. december 31-ig folyamatosan fenntartja.
- 2./ Elfogadja Nyíregyháza város közigazgatási határán belül az autóbusszal végzett menetrend szerinti helyi személyszállítás közszolgáltatási tevékenység 2010. évre vonatkozó mennyiségi, minőségi és gazdasági szempontú értékelést.
- 3./ Megerősíti az előterjesztésben ismertetett és a 2010. év során ideiglenesen bevezetett menetrendi változtatásokat. Elfogadja, hogy a közszolgáltatási szerződés érvényes mellékletét az ennek megfelelően aktualizált menetrend képezi.
- 4./ Elfogadja a helyi autóbusz-közlekedés díjainak 2011. március 1-től történő módosítására vonatkozó általános tarifaemelést.
- 5./ Utasítja a Vagyongazdálkodási Osztály és a Városfejlesztési Osztály vezetőjét, hogy a Szabolcs Volán Zrt. 2010. évi eredmény-elszámolója alapján a nullaszintű üzemi eredmény eléréséhez szükséges veszteség kiegyenlítés módjára és mértékére tegyen javaslatot a Szabolcs Volán Zrt.-vel együttműködve.

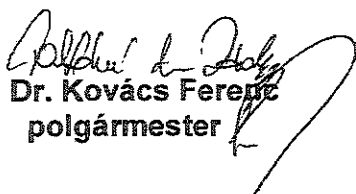
Felelős: a Vagyongazdálkodási Osztály és a Városfejlesztési Osztály vezetője

Határidő: 2011. március 31

6./ Felkéri a Szabolcs-Volán Zrt-t, hogy a 2011. évben elérhető veszteségcsökkenésre vonatkozó javaslatait 2011. március 31-ig mutassa be.

Felelős: Ignác László, Szabolcs-Volán Zrt vezérigazgatója

Határidő: 2011. március 31.


Dr. Kovács Ferenc
polgármester

k.m.f.




Dr. Szemán Sándor
címzetes főjegyző

A határozatot kapiák:

- 1./ A Közgyűlés tagjai
- 2./ Nyíregyháza Megyei Jogú Város címzetes főjegyzője és a Polgármesteri Hivatal belső szervezeti egységeinek vezetői
- 3./ Szabolcs Volán Zrt. vezérigazgatója