

Menetrendi hatástanulmány

VMJV 208/2021. (V. 28.) határozata alapján

Veszprém, 2021. június 14.

V-Busz Kft.

Tartalom

1. Vezetői összefoglaló	3
2. Előzmények.....	6
3. Helyközi járatok igénybevétele a helyi közösségi közlekedésben	7
3.1. Érintett útszakaszok/lakóterületek:.....	7
3.2. Helyijárat hálózatban javasolt módosítások.....	8
3.3. Előfeltételek.....	9
4. Az új Városi Uszoda ellátása.....	9
4.1. Önálló, új uszodajárat - átszállásmentes kapcsolat a lehető legtöbb városrészből.....	9
4.2. Meglévő járat(ok) meghosszabbítása az uszodáig.....	10
4.3. Előfeltételek.....	14
5. Kis mértékű hálózati módosítási javaslat.....	14
5.1. Pápai út új megállóhelyek integrálása a hálózatba.....	14
Melléklet – 23-as járat tervezett indulási időpontjai	15

1. Vezetői összefoglaló

Veszprém Megyei Jogú Város Önkormányzatának Közgyűlése 208/2021. (V. 28.) határozatával döntött menetrendi hatástanulmány elkészítéséről a helyi személyszállítási közszolgáltatások elővárosi/regionális személyszállítási szolgáltatásokkal történő ellátásának, valamint az új városi uszoda helyi közösségi közlekedésbe való bekapcsolásának tárgyában. A V-Busz Kft. a határozatban előírtak alapján a jelen hatástanulmányban tájékoztatja a Tulajdonost a vizsgálatok eredményéről.

Ahhoz, hogy a regionális/elővárosi járatok (a továbbiakban: **helyközi járatok**) a helyi díjtermékek (jegy, bérlet) elfogadásával a helyi közösségi közlekedési közszolgáltatás részévé válhassanak a helyközi közösségi közlekedési szolgáltatásokat megrendelő ITM és a helyi közösségi közlekedési szolgáltatásért felelős önkormányzat között megkötendő megállapodás szükséges, amely megállapodásban vállalnia kell az Önkormányzatnak az adott időszakra vonatkozó, közigazgatási határon belüli szakaszokra vonatkozóan a felmerülő költségek 10% mértékben történő megtérítését.

Az érintett szakaszokon (Szabadság lakótelep – Veszprém, autóbusz-állomás, valamint Gyulafirátót – Veszprém) összesen 558.363,5 km a kalkulált teljesítmény, amelyhez a KTI adatok alapján számítottan 18 665 000,- Ft a kalkulált megfizetendő szolgáltatási összeg a Megállapodás megkötése esetén 1 évre vetítve. A helyijáratok hálózaton érdemi megtakarítás csak a Gyulafirátót – Veszprém szakasz esetében a 24E járat megszüntetésével realizálható, amelynek mértéke (~22,4 mFt/év) – sűrűbb kiszolgálás (szolgáltatási színvonal emelése) mellett – összemérhető a Volánbusz által kért költségtérítési igénnyel.

Az **új Városi Uszoda a helyi közösségi közlekedéssel történő ellátása** kapcsán a V-Busz Kft. (továbbiakban Társaság) megvizsgálta a megvalósításhoz szükséges menetrendi és hálózati módosításokat. Forgalomtechnikai szempontból a közlekedési utak kialakítása szűkös a helyszínen, emiatt csuklós járművek biztonságos közlekedését sajnos nem teszi lehetővé a helyszín, illetve buszmegálló engedélyeztetése, tervezése és kivitelezése is szükséges az uszodaépület főbejáratának közelében.

A vizsgálatban két verziót elemeztünk:

- A) egy teljesen önálló, a városrészek legnagyobb részét feltáró közvetlen uszodajárat kialakításának lehetőségét, valamint
- B) a meglévő hálózati útvonalak módosítását az új terület ellátására.

Az A) verzió előnye az átszállásmentes kapcsolat a lehető legtöbb városrész érintésével, hátrányai a hosszú menetidő a feltárási jellegű vonalvezetés miatt, ezért valószínűleg nem lenne vonzó a célközönségnek, illetve jelentős az üzemeltetési eszközigénye (+2 autóbusz a normál menetrendi kiadáson felül, szociális helyiség stb.) és a költségigénye (~84 mFt / év).

A B) verzió több megoldást mutat be, amelyek az A) változatnál jelentősen kevesebb futásteljesítménnyel járnak, ugyanakkor csak bizonyos városrészek kapnak átszállásmentes kapcsolatot az uszodához.

	Megnevezés	Közvetlen kapcsolat	Teljesítmény (km/év)	Költségigény (nettó mFt/év)
1.	A korábbi 7-es járat visszaállítása és a 3-as járat útvonalának meghosszabbítása	7-es: Haszkovó és Cholnokváros 3-as: Dózsaváros	7-es: napi +70 km 3-as: napi +68 km Össz.napi: +138 km Össz.Évi: ~ +50.400 km	+36 mFt / év
2.	Az 5-ös busz meghosszabbítása hétvégi szolgáltatásemeléssel	Dózsaváros, Cholnokváros, Haszkovó (hétfégen a teljes vonalon fél órás követés a jelenlegi órás helyett!)	Hétköznap: napi +87 km Hétfégen: napi +375,2 km Össz.Évi: ~ +65.000 km	+46 mFt/év
3.	A 8-as és 8A buszok meghosszabbítása, valamint a 3-as meghosszabbítása	Egyetemváros, Füredidomb, Cholnokváros, Haszkovó	8-8A: hétköznap: napi +68 km hétfégen: napi +133 km ¹ évi +32.200 km 3-as: napi +68 km, évi +14.800 km Össz.évi: ~+57.000 km	+41 mFt/év
4.	A 23-as járat egész napi betérítése az uszodához	Kádárta, Gyulafirátót	Hétköznap: +50 km Hétfégen: +30 km Össz.Évi: +15.800 km	+11 mFt/év

¹ Hétfégen jelenleg csak 17 óráig közlekedik a járat

Közlekedésszakmai szempontból a 4.) megoldás teljes vagy részleges betérésekkel operáló bevezetése a minimálisan megvalósítható hálózatbővítési opció az új uszodakomplexum helyijáráttal történő ellátására. A rendelkezésre álló források függvényében az előzőn felül a 3.) megoldás teljes vagy részleges bevezetése javasolt a következő hálózatfejlesztési lépésként a megrendelő Önkormányzat számára.

A menetrendi módosítások bevezethetőségében időbeli szűk keresztmetszet a Közgyűlési döntés, valamint a további szükséges előfeltételek – különösen az uszoda közelében szükséges buszmegálló létesítés – teljesülése, javasolt és tartható bevezetési időpont 2021. augusztus 01.

Kis mértékű, javasolt menetrendi, hálózati változtatás továbbá a Pápai úti új megállóhelyek integrálása a hálózatba.

2. Előzmények

Veszprém Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlése 208/2021. (V.28.) határozatával döntött menetrendi hatástanulmány elkészítéséről a helyi személyszállítási közszolgáltatások elővárosi/regionális személyszállítási szolgáltatásokkal történő ellátásának, valamint az új városi uszoda helyi közösségi közlekedésbe való bekapcsolásának tárgyában.

1. Veszprém Megyei Jogú Város Önkormányzatának Közgyűlése egyetértett azzal, hogy a Szabadság lakótelep – Veszprém, autóbusz-állomás (érintett megállóhely: Veszprém, Szabadságtelep bejáratú út) és a Gyulafirátót – Veszprém (érintett megállóhelyek: Veszprém (Gyulafirátót) felső; Veszprém (Gyulafirátót), ABC; Veszprém (Gyulafirátót), Hajmáskéri út) elővárosi/regionális (helyközi) autóbuszjáratok a helyi díjtermékek elfogadásával a helyi közösségi közlekedés részévé váljanak.
2. Veszprém Megyei Jogú Város Önkormányzatának Közgyűlése felhatalmazta a polgármestert az 1. pont szerinti helyközi buszjáratokhoz kapcsolódóan az Innovációs és Technológiai Minisztériummal a helyi személyszállítási közszolgáltatások helyközi személyszállítási szolgáltatásokkal történő ellátása tárgyában a 2021. évre vonatkozó megállapodás előkészítésére és megkötésére azzal, hogy helyközi járatok helyi közösségi közlekedésbe történő bevonására legkorábban 2021. július 1-jétől kerüljön sor.
3. Veszprém Megyei Jogú Város Önkormányzatának Közgyűlése felkérte a V-Busz Veszprémi Közlekedési Korlátolt Felelősségű Társaság ügyvezetőjét, hogy az 1. pont szerinti helyközi járatok szolgáltatásba történő bevonása esetére az érintett útvonalakon közlekedő helyi buszjáratokkal kapcsolatban készítsen hatástanulmányt és menetrendi módosítási javaslatot a V-Busz Veszprémi Közlekedési Korlátolt Felelősségű Társaság és Veszprém Megyei Jogú Város Önkormányzata között létrejött közszolgáltatási keretszerződés 4.3.5 pontjában foglaltak alapján.
4. Veszprém Megyei Jogú Város Önkormányzatának Közgyűlése felkérte a V-Busz Veszprémi Közlekedési Korlátolt Felelősségű Társaság ügyvezetőjét, hogy az új Veszprém Sportuszoda helyi közösségi közlekedésbe történő bevonására készítsen hatástanulmányt és menetrendi módosítási javaslatot a V-Busz Veszprémi Közlekedési Korlátolt Felelősségű Társaság és Veszprém Megyei Jogú Város Önkormányzata között létrejött közszolgáltatási keretszerződés 4.3.5 pontjában foglaltak alapján.

A V-Busz Kft. a határozatban előírtak alapján a jelen hatástanulmányban tájékoztatja a Tulajdonost a vizsgálatok eredményéről.

3. Helyközi járatok igénybevétele a helyi közösségi közlekedésben

A V-Busz Kft. kezdeményezte az Innovációs és Technológiai Minisztériumnál (ITM), hogy egyes regionális/elővárosi járatok (a továbbiakban: helyközi járatok) a helyi díjtermékek (jegy, bérlet) elfogadásával a helyi közösségi közlekedési közszolgáltatás részévé válhassanak.

Ennek a realizálása a helyközi közösségi közlekedési szolgáltatásokat megrendelő ITM és a helyi közösségi közlekedési szolgáltatásért felelős önkormányzat (vagy az általa kijelölt közszolgáltató) között megkötendő megállapodás aláírását követően lehetséges.

A megállapodásban vállalnia kell az Önkormányzatnak a felsorolt járatok adott időszakra vonatkozó, közigazgatási határon belüli szakaszra vonatkozóan a felmerülő költségek 10% mértékben történő megtérítését.

3.1. Érintett útszakaszok/lakóterületek:

1. Szabadság lakótelep – Veszprém, autóbusz-állomás

Érintett megállóhely: Veszprém, Szabadságtelep bejárati út

Helyközi járatok a 73-as számú főúton közlekednek Veszprém irányába. Munkanapokon 74 alkalommal, szabadnapokon több mint 60, munkaszüneti napokon több mint 50 alkalommal átszállásmentes kapcsolat (ezek közül 3 járat a Veszprém, Laci major megállóhelyig közlekedik).

A Közlekedéstudományi Intézet regionális szakértőinek bevonásával készült járatkimutatás alapján az érintett helyközi járatok Veszprém közigazgatási határán belüli **éves menetrendi teljesítménye 218.300,5 km.**

2. Gyulafirátót - Veszprém

Érintett megállóhelyek: Veszprém (Gyulafirátót) felső; Veszprém (Gyulafirátót), ABC; Veszprém (Gyulafirátót) Hajmáskéri út

A helyközi járatok a 82-es számú főúton, valamint a 8214-es jelzésű úton Hajmáskér irányából közlekednek Veszprém felé. A Közlekedéstudományi Intézet regionális szakértőinek bevonásával készült járatkimutatás alapján az érintett helyközi járatok Veszprém közigazgatási határán belüli **éves menetrendi teljesítménye 340.063 km.**

Összesen: 558.363,5 km. A KTI adatok alapján számítottan 18 665 000,- Ft a kalkulált megfizetendő szolgáltatási összeg a Megállapodás megkötése esetén.

3.2. Helyijárat hálózatban javasolt módosítások

A) Gyulafirátót-Kádárta; 23-as járat

A 23-as járat más útvonalon, mélyebben tárja fel Gyulafirátót, továbbá feltárja Kádártát is, így ennek kiváltására a 82-es úton haladó Volánbusz-járatok nem, vagy csak igen jelentős szolgáltatási színvonal csökkenéssel lennének alkalmasak. **A 23-as járatok megszüntetése emiatt nem javasolt, csupán a délutáni csúcsidőszak követési idejének kis mértékű módosítása.**

B) Gyulafirátót-Kádárta; 24E gyorsjárat

A 24E járatok gyakorlatilag pontosan a Volánbusz járatainak útvonalát követik, így teljes mértékben kiválthatóak a Volánbuszokkal (a helyközi járatok sűrűbb elérést biztosítanak a jelenlegi 24E-nél), ezzel **a mai menetrendben szereplő összes járat a teljes útvonalon elmaradhat.**

Éves szinten tehát $3.404 + 28.056 = 31.460$ km futásteljesítmény megtakarításával lehet számolni, ez mintegy **22,4 mFt-os megtakarítást jelenthet**, ami meghaladja a Volánbusznak fizetendő éves díjat a helyközi járatok használatáért. **Emellett rendszerszinten 1 db szóló jármű kiesésével lehet számolni.**

Hosszabb távon lehet azzal számolni, hogy a sűrű Volán járatok olyan utasokat is el fognak vonzani, akik ma kényelmi okból a 23-as járatokat veszik igénybe, ezért várhatóan a 23-as vonal utasforgalma valamelyest csökkenni fog. Ennek mértékét előre sajnos nem tudjuk meghatározni, reálisan a változás bevezetését követő néhány hónap után, forgalomszámlálással lehet majd meghatározni.

C) Szabadság lakótelep

A Szabadságtelep esetében a mai 22-es járatok mélyebben tárják fel a településrészt, mint a Volán járatai (amelyek nem érintik a Magtár és a Laci-major megállókat, csak a Szabadság lakótelep bejáratú út megállóban állnak meg). Emellett a saját járataink érintik a Sepsiszentgyörgy utcai megállóhelyet, amelyet a Volánbusz mindössze egy járatral érint a nap folyamán (22:00-kor), ezért változatlan menetrendi kínálat mellett a Volánbusz járatai nem helyettesítik a 22-es buszokat.

Ezen az útvonalon tehát a mai járatok kiváltása nem javasolt.

Javaslat: érdemi megtakarítás csak a gyulafirátóti irány esetében a 24E járat megszüntetésével realizálható, amelynek mértéke – sűrűbb kiszolgálás (szolgáltatási színvonal emelése) mellett – összemérhető a Volánbusz által kért költségtérítési igénnyel.

3.3. Előfeltételek

A Megállapodás megkötése az ITM és az Önkormányzat között.

Volánbusz Zrt. értesítése, majd a megállapodás által előírtak érvényesítése és bevezetése a Volánbusz Zrt. rendszereiben.

A Közgyűlés által elfogadott módosításcsomagot a közszolgáltatási szerződés vonatkozó pontja szerint 10 napos társadalmi egyeztetés kell, hogy megelőzze.

A bevezetés időigénye a fentiek teljesülése esetén 3-4 hét (új menetrendi ütemezés és hálózat, utasok tájékoztatása, üzemeltetési feladatok, vezénylés, fordarend módosítás stb).

Javasolt bevezetési nap 2021. augusztus 01.

4. Az új Városi Uszoda ellátása

Az új Városi Uszoda a helyi közösségi közlekedéssel történő ellátása kapcsán a V-Busz Kft. (továbbiakban Társaság) megvizsgálta a megvalósításhoz szükséges menetrendi és hálózati módosításokat. Forgalomtechnikai szempontból a közlekedési utak kialakítása szűkös a helyszínen, emiatt csuklós járművek biztonságos közlekedését sajnos nem teszi lehetővé a helyszín, illetve buszmegálló engedélyeztetése, tervezése és kivitelezése is szükséges az uszodaépület főbejáratának közelében.

A vizsgálatban két verziót elemeztünk:

- A) egy teljesen önálló, a városrészek legnagyobb részét feltáró közvetlen uszodajárat kialakításának lehetőségét, valamint
- B) a meglévő hálózati útvonalak módosítását.

4.1. Önálló, új uszodajárat - átszállásmentes kapcsolat a lehető legtöbb városrészből

Útvonal-terv: A Papvásár utcától a Dózsaváros - Endrődi Sándor ltp. - Takácskert - Egyetemváros – Füredi-domb - Cholnokyváros - Újtelep – Haszkovó ltp., majd onnan az Aradi vértanúk útján és a 830-as úton keresztül a Tesco-ig és onnan be az uszodához.

Hossz: ~ 11,5 km, oda-vissza ~23 km.

Üzemidő: 5:00-19:30, óránkénti követéssel 14 forduló, ami napi teljesítményben 322 km.

Költség: ha egész évben jár, az évi ~ 117 500 km, vagyis ~ 84 millió Ft közvetlen költség, emellett 2 db többlet-autóbusz és napi 2 fő többlet-járművezető a rendszerben.

Előfeltételek:

- Ez verzió abban az esetben tud működni, ha az autóbuszvezető szociális ellátását az uszoda környezetében meg lehet oldani. Ha nem, akkor a túlsó végállomást kell úgy kijelölni, hogy ott legyen tartózkodó helyiség, ez vagy a Haszkovó forduló vagy a Vasútállomás lehet, ahová még többletként el kell mennie a busznak, ami növeli a rezsikm-t (és ezáltal természetesen a költségeket is).

Előnyök:

- Átszállásmentes kapcsolatot, a lehető legtöbb városrész érintésével

Hátrányok:

- Hosszú menetidő a feltáró jellegű vonalvezetés miatt, ezért valószínűleg nem lenne vonzó a célközönségnek.
- Jelentős többleteszköz- és többletköltség-igény

4.2. Meglévő járat(ok) meghosszabbítása az uszodáig

Az alábbi megoldások közös jellemzője, hogy az A) változatnál jelentősen kevesebb futásteljesítménnyel járnak, ugyanakkor csak bizonyos városrészek kapnak átszállásmentes kapcsolatot az uszodához. Ahol nincs külön megjegyzés, ott minden esetben órás követési időket jelent az uszoda nyitvatartási idejében.

1) A korábbi 7-es járat visszaállítása és a 3-as járat meghosszabbítása (költség: nettó 36 mFt/év)

Ebben a megoldásban napi +70 km-t futnának többletként az autóbuszok a jelenlegi rendszerhez képest.

A Haszkovó ltp. és Cholnokváros kapna közvetlen uszoda-kapcsolatot, a többi városrész viszont nem. Kiegészítésként célszerű lehet legalább a Dózsavárosból is a közvetlen kapcsolatot, amelyet a 3-as járat meghosszabbításával lehet biztosítani, amelynek további kb. +68 km lenne a napi futástöbblete, ezzel az összes többletfutás 138 km lenne naponta, évente tehát kb. 50 400 km,

viszont ebben az esetben az Egyetemváros térsége nem jutna közvetlen uszodai kapcsolathoz, csak átszállással.

2) Az 5-ös busz meghosszabbítása (költség: nettó 46 mFt/év)

A Vasútállomástól a Haszkovó utcáig változatlan útvonalon haladna, utána viszont nem fordulna be a Kádártai útra, hanem tovább haladna a Hold utca/Haszkovó utca - Aradi vértanúk útja - 830-as út - 82-es út irányon.

Hétköznap a mai 30 perces járatkövetés mellett meg lehetne oldani minden második busz "elcsavarását" az új uszoda felé úgy, hogy a Kádártai úti forduló ne kerüljön teljes felhagyásra, hétvégén viszont ehhez többlet járatokra lenne szükség. Hétvégén az 5-ös órás követése ma alacsony szolgáltatási szintet képvisel a rendszerben, így a többlet járatokkal hétvégén is 30 perces alapütemet lehetne biztosítani az 5-ös vonalon.

Ennél a megoldásnál a hétköznapi többlet fordulónként 6,2 km, vagyis napi 87 km, míg hétvégente fordulónként 26,8 km, vagyis napi 375,2 km.

Az éves futásteljesítmény itt kb. 65 000 km lenne, ami több ugyan az előző változatnál, ugyanakkor hálózatilag egy értékesebb kapcsolatot hoznánk létre, mert az uszoda elérésén felül szolgáltatásnövelést is biztosítana.

Hátránya ennek a változatnak, hogy az Egyetemváros és Füredidomb nem jut közvetlen uszodai kapcsolathoz, csak átszállással.

3) A 8-as és 8A buszok meghosszabbítása + 3-as meghosszabbítása (költség: nettó 41 mFt/év)

A Haszkovótól az Aradi vértanúk útja - 830-as út - 82-es út irányban mennének.

Ezzel az Egyetemváros, Füredidomb, Cholnokváros és Haszkovó jutna közvetlen uszodai kapcsolathoz, Dózsaváros azonban kimaradna.

A futásteljesítmény növekmény ennél a változatnál viszonylag alacsony, azonban számolni kell azzal, hogy a 8-as busz ma hétvégente csak 17 óráig közlekedik, ezért ott két teljes többletfordulóra lenne szükség.

A várható futásteljesítmény így hétköznapokon kb. 68 km lenne, hétvégi napokon pedig kb. 133 km, éves szinten tehát kb. 32 300 km, Dózsaváros kiszolgálása nélkül, ~ nettó 23 mFt/év költséggel.

Ha Dózsaváros kiszolgálását is vesszük, akkor fentiekén felül a 3-as járat meghosszabbítása jöhet szóba, napi 68 km többletfutással, ez éves szinten 57 000 km-rel növeli a teljesítményt.

A Dózsaváros családi házas övezet, a vonali kihasználtságok alapján kisebb igény jelentkezik a közösségi közlekedésre, mint az Egyetemváros felől.

4) A 23-as járat betérítése az uszodához (költség - 11 mFt/év)

A 23-as vonal minden járatának betérítése hétköznapi napokon napi kb. 50 km, míg hétvégi napokon kb. 30 km többlet futással járna, ami éves szinten kb. 16 000 km-es futásteljesítmény növekménnyel járna, amely kb. 11mFt/év költségvonzatot jelent.

Ez a megoldás a délutáni órákban 30 perces járatkövetést tenne lehetővé ezen a vonalon, ugyanakkor mivel a menetidő mindkét irányban megnő az uszodai betérés miatt, az érdeksérelmet szenvedők jelzése várható ezen módosításnál. Ennek mérséklése érdekében a járatok közül első körben csak azok térnének be az Uszoda megállóhoz, amelyek nem a hivatásforgalmat, vagy az iskolába jutást szolgálják a reggeli órákban, valamint a hazajutást a délutáni órákban. Amennyiben nem teljes üzemidőben van szükség a betérések megvalósítására, a költségigény tovább csökkenthető ennél a megoldásnál.

Összefoglaló táblázat a javasolható hálózati bővítésekről és azok adatairól

	Megnevezés	Közvetlen kapcsolat	Teljesítmény (km/év)	Költségigény (nettó mFt/év)
1.	A korábbi 7-es járat visszaállítása és a 3-as járat útvonalának meghosszabbítása	7-es: Haszkovó és Cholnokváros 3-as: Dózsaváros	7-es: napi +70 km 3-as: napi +68 km Össz.napi: +138 km Össz.Évi: ~ +50.400 km	+36 mFt / év
2.	Az 5-ös busz meghosszabbítása hétvégi szolgáltatásemeléssel	Dózsaváros, Cholnokváros, Haszkovó (hétvégén a teljes vonalon fél órás követés a jelenlegi órás helyett!)	Hétköznap: napi +87 km Hétvégén: napi +375,2 km Össz.Évi: ~ +65.000 km	+46 mFt/év
3.	A 8-as és 8A buszok meghosszabbítása, valamint a 3-as meghosszabbítása	Egyetemváros, Füredidomb, Cholnokváros, Haszkovó	8-8A: hétköznap: napi +68 km hétvégén: napi +133 km ² évi +32.200 km 3-as: napi +68 km, évi +14.800 km Össz.évi: ~+57.000 km	+41 mFt/év
4.	A 23-as járat egész napi betérítése az uszodához	Kádárta, Gyulafirátót	Hétköznap: +50 km Hétvégén: +30 km Össz.Évi: +15.800 km	+11 mFt/év

Javaslat: Közlekedésszakmai szempontból a 4.) megoldás teljes vagy részleges betérésekkel operáló bevezetése a minimálisan megvalósítható hálózatbővítési opció az új uszodakomplexum helyijáratral történő ellátására. A rendelkezésre álló források függvényében az előzőn felül a 3.) megoldás teljes vagy részleges bevezetése javasolt a következő hálózatfejlesztési lépésként a megrendelő Önkormányzat számára. A 23-as járat tervezett indulási időpontjait a hatástanulmány melléklete tartalmazza.

Az új Városi Uszoda ellátási színvonalát célszerű a bevezetést követően monitorozni az utazóközönség és a lakosság körében a további fejlesztési pontok felderítése érdekében.

² Hétvégén jelenleg csak 17 óráig közlekedik a járat

4.3. Előfeltételek

A Közgyűlés által elfogadott módosításcsomagot a közszolgáltatási szerződés vonatkozó pontja szerint 10 napos társadalmi egyeztetés kell, hogy megelőzze.

A hatástanulmány készítésének időpontjában **nincs kijelölt buszmegálló, buszöböl az uszoda közvetlen közelében, ahol az autóbuszok megállhatnak, illetve az utasok várakozhatnak fedett váróban.** Az üzemeltető visszajelzése alapján nincs akadálya a megálló kialakításának az új Városi Uszoda területén a főbejárat közelében, ugyanakkor ezek kialakítása alapvetően szükséges és elengedhetetlen előfeltétel - egyben többletköltség - a hálózatbővítést tekintve. A megálló tervezetése és kialakítása csak abban az esetben kezdhető meg, amennyiben a menetrendi módosítást a Közgyűlés elfogadja, valamint a terület tulajdonosával a kivitelezéshez szükséges jogviszony hatályba lép.

A bevezetés időigénye a fentiek teljesülése – különösen a megállóhely létesítés - esetén 3-4 hét új menetrendi ütemezés és hálózat, utasok tájékoztatása, üzemeltetési feladatok, vezénylés, fordarend módosítás és egyéb feladatok miatt.

Javasolt bevezetési nap 2021. augusztus 01.

5. Kis mértékű hálózati módosítási javaslat

5.1. Pápai út új megállóhelyek integrálása a hálózatba

A Pápai út felújításának eredményeként létrejöttek új megállók, amelyek közlekedési hálózatba illesztése javítja a szolgáltatási színvonalat. A kismértékű változás teljesítményvonzattal nem jár, az érintett járatok és változásai:

- **1-es és 8-as járat:** A Pápai úti forduló megállót a járatok nem érintik, az új megállókban állnak meg.
- **21-es járat:** A Pápai úti forduló megálló mellett többletként az új megálló is érintésre kerül.

Javasolt bevezetési nap 2021. augusztus 01.

Melléklet – 23-as járat tervezett indulási időpontjai

Hétköznapokon, iskolaidőszakban ³		Hétköznapokon, tanítási szünetben	
Autóbuszállomástól az Uszodához	Uszodától az Autóbuszállomás felé	Autóbuszállomástól az Uszodához	Uszodától az Autóbuszállomás felé
6:35	8:10	6:35	8:10
7:27	9:15	7:27	9:15
8:32	10:15	8:32	10:15
9:32	11:15	9:32	11:15
10:32	12:15	10:32	12:15
11:32	13:15	11:32	13:15
12:32	14:15	12:32	14:15
13:32	15:15	13:32	15:15
14:32	15:45	14:32	15:45
15:02	16:15	15:02	16:15
15:32	16:45	15:32	16:45
16:02	17:15	16:02	17:15
16:32	17:45	16:32	17:45
16:52	18:15	17:02	18:15
17:12	18:45	17:32	18:45
17:32	19:14	18:02	19:14
18:02	19:44	18:32	19:44
18:32	20:14		20:14

Hétféle napokon	
Autóbuszállomástól az Uszodához	Uszodától az Autóbuszállomás felé
6:34	8:15
7:32	9:15
8:32	10:15
9:32	11:15
10:32	12:15
11:32	13:15
12:32	14:15
13:32	15:15
14:32	16:15
15:32	17:15
16:32	18:15
17:32	19:14
18:32	20:14

³ Menetidő Autóbuszállomás -Uszoda között forgalomtól függően kb. 9 – 10 perc