

V-Busz Veszprémi Közlekedési Kft.

8200 Veszprém, Házgyári út 1.

Cégjegyzékszám: 19 09 519972

Adószám: 26391546-2-19

Képviseli: Pálincás Norbert, ügyvezető

BESZÁMOLÓ

2019. ÉV

TARTALOM

ELŐZMÉNYEK, CÉGALAPÍTÁS	3
MŰKÖDÉS ELŐKÉSZÍTÉSE ÉS MEGKEZDÉSE	5
BELSŐ ELLENŐRZÉS MEGÁLLAPÍTÁSAI.....	7
INTÉZKEDÉSEK A MŰKÖDÉSI KÖLTSÉGEK CSÖKKENTÉSÉRE.....	8
KERESKEDELMI TEVÉKENYSÉGEK ÉRTÉKELÉSE	17
A TELJESÍTMÉNY-, ÉS GAZDÁLKODÁSI MUTATÓK ALAKULÁSA	20
MELLÉKLETEK.....	22

ELŐZMÉNYEK, CÉGALAPÍTÁS

A V-Busz Veszprémi Közlekedési Kft-t (továbbiakban Szolgáltató) a 159/2018. (VI. 27.) határozata alapján Veszprém Megyei Jogú Város Önkormányzata (továbbiakban Önkormányzat) 2019. július 01-én 3.000 e Ft törzstőkével alapította meg, amelynek Önkormányzat 100 %-os tulajdonosa.

2018. novemberében a Szolgáltató törzstőkéje 10 eFt-al megemelésre került, ezzel egy időben 85. 000 eFt került tőketartalékba helyezésre az Önkormányzat döntése alapján. Az Önkormányzat Közgyűlése 279/2018. (XII. 15) határozatával döntött a tőketartalék folyósításáról a Szolgáltató részére.

Az Önkormányzat 6/2019. (II. 28.) rendeletében biztosította a Szolgáltató törzstőkéjének, valamint tőketartalékának a forrását, így a Szolgáltató törzstőkéje 100 eFt-al, tőketartaléka 38.000 eFt-al került megemelésre, amelynek eredményeként a Szolgáltató törzstőkéje 3.110 e Ft-ra, tőketartaléka 208.000 e Ft-ra emelkedett.

A Szolgáltatónál az ügyvezetői feladatokat az alapítástól 2018. december 31-ig Mihálszky Gábor látta el, 2019. január 1-től Pálincás Norbert végzi. A Szolgáltatónál három főből álló Felügyelő Bizottság működik.

Az előkészítő feladatokra az Önkormányzat Közgyűlése a 118/2017. (IV.27.) határozatával felkérte a „VKSZ” Zrt. vezérigazgatóját a Veszprém város közösségi közlekedési közszolgáltatásának ellátására vonatkozó üzleti és feladatszerkezeti koncepció kidolgozására.

Az előterjesztés 2017. szeptemberben került a Közgyűlés elé jóváhagyásra, amely alapján a 222/2017. (IX.28.) határozatban a VKSZ Zrt. felhatalmazást kapott, hogy saját szervezeti egységeként hozza létre a Közlekedési Igazgatóságot.

A 2018 januárjában felállt új szervezeti egység vezetője Mihálszky Gábor lett, aki tovább dolgozta a helyi menetrend szerinti közösségi közlekedési közszolgáltatás ellátásának az átalakítására irányuló javaslatot. Az átalakítás lehetséges megoldásaival foglalkozó előterjesztést az Önkormányzat Közgyűlése 2018 év júniusában tárgyalta, amely alapján a testület 158/2018. (VI.27.) határozatával arról döntött, hogy Veszprém Megyei Jogú Város helyi menetrend szerinti közösségi közlekedési közszolgáltatási

feladatait belső szolgáltató útján kívánja ellátni, és ennek érdekében a 159/2018. (VI.27.) határozatával létrehozta a Szolgáltatót.

A helyi közösségi közlekedési feladatok ellátásának megszervezésével összefüggő tevékenységek, feladatok ellátására 2018. július 26-án az Önkormányzat a Szolgáltatóval vállalkozási szerződést kötött. A szerződés alapján a Szolgáltató a közszolgáltatási feladatok teljesítése érdekében eljár a működéshez szükséges engedély beszerzése érdekében, illetve kötelezettséget vállalt a személyi- és tárgyi, valamint a jogi feltételek teljesítésére.

Az Önkormányzat Közgűlése 2018. december 15-i ülésén megtárgyalta a helyi menetrend szerinti közösségi közlekedés közszolgáltatás ellátásával kapcsolatos előterjesztést, ennek keretében a közszolgáltatási keretszerződés tervezetet és a Közgűlés 277/2018 (XII.15.) határozatával felhatalmazta a polgármestert, hogy a Szolgáltatóval a közszolgáltatási keretszerződés megkötésre kerüljön. A helyi személyszállítási közszolgáltatási szerződés része a helyi közszolgáltatási menetrend és a díjszabás.

MŰKÖDÉS ELŐKÉSZÍTÉSE ÉS MEGKEZDÉSE

A Szolgáltató feladatellátását 2018. június 27-i előkészítő anyag szerint 127 fővel, ezen belül 86 gépjárművezetővel tervezte. Az előzetes költség és árbevétel terve 624.000 eFt kompenzáció igényrel számolt a használt gépjármű állománnyal történő feladatellátás esetén.

A 2018. december 15-én a Szolgáltató költség és árbevétel tervét módosította, amelyben 835.195 eFt összegű kompenzációs igényre tett javaslatot. Az Önkormányzat Közgyűlése 278/2018. (XII. 15) határozatával kötelezettséget vállalt 2019. évre a helyi menetrend szerint közlekedés közszolgáltatás kompenzációjának biztosítására 835.195 eFt összegben.

A Szolgáltató részéről Mihálszky Gábor és a Szolidaritás Autóbusz-Közlekedési Szakszervezet, valamint a Balaton Volán Rt. Alkalmazotti Szakszervezet 2018. december 18-án megállapodást írt alá kötendő Kollektív Szerződés tervezetéről, majd a felek 2018. december 30-án megkötötték Kollektív Szerződést, a Munka törvénykönyvben rögzített feltételeknél és az iparági átlagnál jóval kedvezőbb bérfeltételek mellett.

A tényleges közösségi közlekedési tevékenység ellátása 2019. január 01-től történik. A Szolgáltató székhelye a 8200 Veszprém, Házgyári út 1., ahol bérli a működéséhez szükséges irodákat. Az autóbuszok tárolásához és üzemeltetéséhez szükséges telephelyét a Házgyári út 16. sz. alatt a Persped Kft-től bérelte határozott idejű szerződés keretében, majd 2019. októberétől a Szolgáltató üzemeltetési telephelyét a 8200 Veszprém, Pápai út 30. címre helyezte át, amely telephelyét az ÉNYKK Zrt-től, majd annak jogutódjától a Volánbusz Zrt-től bérli a Szolgáltató. Az autóbuszokra a Truck-Trailer & Parts Kft-vel kötött rendelkezésre tartási szerződést, az üzemanyag szállítás a Mol Nyrt-n keresztül történik.

A 2018. december 15-én benyújtott költség és árbevétel terv és a megállapított kompenzációs összeg figyelembevételével készült el a V-Busz Kft 2019. évi üzleti terve, amelyet az Önkormányzat Tulajdonosi Bizottsága –átruházott hatáskörben- 82/ 2019. (V. 23.) határozatával jóváhagyott. 2019. május 21-én a V-Busz Kft. Felügyelő

Bizottsága a 2/2019.(V.20.) határozatával támogatta a Szolgáltató 2019. évre szóló üzleti tervének elfogadását.

BELSŐ ELLENŐRZÉS MEGÁLLAPÍTÁSAI

A 2018. december 15-én benyújtott költség és árbevétel terv azonban nem számolt a szakszervezetekkel aláírt kollektív szerződésben rögzített többlet és pótlékjuttatások költségvonzatával, a menetrendi teljesítményhez szükséges járművezetői létszámigény meghatározása pedig kevesebb volt, mint a menetrend végrehajtásához indokolt létszámszükséglet. A gépjárművezetői bérköltségeken és létszámon felül a megrendelt teljesítmény ellátásához szükséges autóbuszok költségei, valamint az üzemanyagköltségek, illetve szinte minden fontosabb kiadási és ráfordítási főösszegnél jelentős alul tervezés mutatkozott. Előbbiekből kifolyólag a Szolgáltató részére többlet kompenzációt kellett biztosítson az Önkormányzat a 2019. év folyamán, amelynek indokoltságának kivizsgálására teljeskörű belső ellenőrzést rendelt el a Szolgáltatónál tulajdonosi jogkörét gyakorolva.

A belső ellenőrzés megállapította, hogy a kialakult pénzügyi helyzetet a tervezési problémák és hiányosságok, a Kollektív Szerződésben rögzített többlet bérek és egyéb juttatások várható hatásainak be nem építése a 2018. december 15-i Közgyűlési előterjesztésbe és a jóváhagyott az üzleti tervbe, továbbá az előre nem tervezhető kiadások és ráfordítások okozták.

INTÉZKEDÉSEK A MŰKÖDÉSI KÖLTSÉGEK CSÖKKENTÉSÉRE

A Szolgáltató számára az Önkormányzat a főbb működési költségek gyors és jelentős mértékű csökkentését írta elő. A 2020. évi működés során a Szolgáltató célja, hogy a legnagyobb költségteleket – autóbuszok rendelkezésre állása, gépjárművezetői bérek és üzemanyag – a lehető legrövidebb határidőn belül a rendelkezésre álló költségvetési keretek adta lehetőségekhez optimalizálja az összes rendelkezésre álló eszközzel.

A Szolgáltató működését alapjaiban a megrendelő által megrendelt közszolgáltatási menetrend és vonalhálózat, illetve az abból keletkező km-teljesítmény határozza meg, ennek pontos mértéke alapvető és elengedhetetlen a legfőbb adatok költségadatok meghatározásához, amelyek behatárolják a szolgáltató működési költségeit.

A Szolgáltató az autóbusz rendelkezésre tartási szerződést alkalmazó modellt kiváltva nyílt uniós közbeszerzési eljárás (EKRO01356902019) keretében saját tulajdonú, használt autóbuszokat szerzett be és saját hatáskörben, illetve alvállalkozó bevonásával folytatott karbantartással és üzemeltetéssel tervezi csökkenteni rövidtávon az autóbuszok rendelkezésre állásával kapcsolatos működési költségeket. Az autóbuszok vételárát az Unicredit Bank Hungary Zrt. egyszeri rövid lejáratú kölcsönszerződése segítségével egyenlítette ki a Szolgáltató.

A saját üzemeltetés kockázata ugyan magasabb, mint a rendelkezésre tartásé, viszont ezzel együtt a költségek csak a hibák jelentkezése kapcsán történő javítások folytán jelentkeznek, nem pedig egy szolgáltatási átalány-díjként fizetendő, ezáltal megtakarítás érhető el.

A Szolgáltató a közszolgáltatás folyamatosságának biztosítása érdekében a Volánbusz Zrt.-vel kötött karbantartási keretszerződést, valamint jelenleg is folynak a tárgyalások további partnerek bevonására, illetve párhuzamosan a saját karbantartói gárda és infrastruktúra biztosítására a karbantartási kapacitások a közösségi közlekedési közszolgáltatás folyamatos ellátásának szempontjából biztonságos szintre történő növelésére. Az előbbieken leírt költségek volatilitásuk miatt ebből kifolyólag szigorú és szűk ellenőrzési ciklussal tervezett kontrollfolyamatot igényelnek a működésben: minden tárgyhónapot követően készül egy kontroll tényadat táblázat, ahol láthatóvá

válnak a tervezetthez képest történt eltérések és rövid időn belül megtehető a szükséges intézkedések.

A menetrendi teljesítmény racionalizálása az utasigényeknek megfelelő szintre egyszerre képes csökkenteni a futott km-ek csökkentése révén az üzemanyagköltséget, valamint a teljesítéshez szükséges munkaóra-igényt. Utóbbi csökkenésének egyenes következménye a teljesítéshez szükséges munkavállalói létszám és bérköltség csökkenése.

A vonalhálózat változásai 2019. december 15-től.

1-es és 10-es vonalak

A két vonal közlekedése a jelenlegi formájában megszüntetésre került. Új vonal került kialakításra 1-es jelzéssel a Vasútállomás – Jutasi út – belváros – Dózsaváros – Iparváros útvonalon, oda-vissza közlekedve. A vonal csak a csúcsidőszakokban közlekedik, a 2-es vonallal hangoltan a Jutasi út és a Harmat utca közötti szakaszon. Az 1-es autóbusz hétköznapiokon, a csúcsidőben 30 percenként közlekedik, mindkét irányban felváltva a 2-es autóbuszokkal a közös szakaszon, így a Jutasi út és a belváros közötti szakaszon jellemzően 15 perces kiszolgálást biztosít a két vonal. Új vonal került kialakításra 10-es jelzéssel a Vasútállomás – Jutasi út – belváros – Dózsaváros útvonalon, a Hotel megállóhelytől a 13-as vonal útvonalán közlekedve az Avar utcáig. A vonal csak az 1-es vonal üzemszünetében közlekedik, a kis forgalmú időszakban kiváltva a 13-as vonal közlekedését is. Hétköznapiokon a 10-es buszok jellemzően 40 percenként járnak, így a Jutasi út és a belváros között a 2-es vonallal közösen 20 percenkénti közlekedést biztosítanak. Hétvége a 60 percenként induló járatok a 2-es vonallal közösen 30 percenként szolgálják ki a közös vonalszakaszt. A két új vonal egyike sem érinti Bakonyalját, amelyet ezt követően – a 18-as mellett – teljes üzemidőben a 2-es vonal szolgál ki.

2-es vonal

Teljes üzemidőben a jelenlegi 10A által bejárt útvonalon közlekedik, feltárva Bakonyalja térségét. E változással a jelenlegi 1-es és 10-es vonalak teljesen leválaszthatók a hálózatról, mert Bakonyalját a 2-es vonal teljes üzemidőben összekapcsolja a belvárossal. A Jutasi út és az Endrődi Sándor lakótelep közötti

vonalszakasz forgalma nem változik, a vasútállomás elérési ideje a lakótelepről mintegy 3-4 perccel megnövekszik, ez azonban nem jár aránytalan érdeksérelemmel. A buszok hétköznapokon napközben 40 percenként, a csúcsidőszakokban 30 percenként közlekednek, hétvégén pedig 60 percenként járnak. A Jutasi út és a belváros között az új 1-es és 10-es autóbuszokkal teljes üzemidőben hangoltan, felváltva közlekednek, így a közös vonalszakaszon kétszeres gyakoriságú közlekedést biztosítanak (csúcsidőben 15 perc, hétköznap napközben 20 perc, hétvégén 30 perc). A menetrend ezen túl illeszkedik a 20-as vasútvonalon közlekedő vonatok új menetrendjéhez.

3-as vonal

Útvonala lerövidült, a Vasútállomás helyett a Haszkovó fordulótól közlekedik Csererdőig. Menetrendi struktúrája nem változik számottevően. Az útvonal-rövidülés utasérdeket nem sért, a Vasútállomás a belvárosból más párhuzamos járatokkal elérhető, Dózsavárosból és az északi iparterületről pedig az 5-ös és a 18-as vonalak valamelyikével a Vasútállomás jelentősen rövidebb útvonalon elérhető, mint a 3-assal. A vonalon a buszok teljes üzemidőben közlekednek, a reggeli csúcsidőszakban 13-15 percenként, délután pedig 20, a napközbeni időszakban 30 percenként. Az iparterület szempontjából releváns műszakváltási időszakban az alapütemen felül többlet járatok segítik a munkába járást, illetve a hazajutást. Hétvégén a buszok jellemzően 60 percenként járnak, igazodva a műszakváltások időpontjához. Az iskolaszüneti időszakban a reggeli csúcsidőben a buszok ritkábban, 15 percenként indulnak.

4-es és 4A vonalak

A 4-es autóbusz útvonala nem változott, a 4A betétjárat azonban meghosszabbodott a Vasútállomásig, ezzel a város legnagyobb forgalmú útvonalán – amely számos oktatási intézményt és kollégiumot érint – minden járatnál el lehet jutni a vasúti csatlakozási pontig. A vonalak menetrendi struktúrája számottevően nem változott, azonban buszok közlekedése rendre igazodik a MÁV – 2019. december 15-étől érvényes és alapjaiban megváltozó – menetrendjéhez. A buszok a Haszkovó forduló és a belváros között egész nap felváltva közlekednek a 7-es és 7A-s vonalakkal, a Hotel és a Hóvirág utca (Egyetemváros) között pedig a 6-os vonallal. A buszok a reggeli csúcsidőszakban 12-13 percenként, délután 15 percenként, míg napközben – hétvégén is – 30

percenként indulnak, így a párhuzamos járatokkal együtt a Haszkovó lakótelep és a belváros között, valamint a belváros és az Egyetemváros között is 6-8 percenkénti, ütemes közlekedést biztosítanak csúcsidőben, napközben pedig 15 percenként járnak. Az iskolaszüneti időszakokban a reggeli csúcsidőben 15 percenként, míg délután 20 percenként járnak a buszok, a párhuzamos járatokkal közösen így 7-8 perces reggeli, illetve 10 perces délutáni csúcsidei járatkövetést biztosítanak. Az autóbuszok menetrendje a Vasútállomásnál illeszkedik a 20-as vasútvonalon közlekedő vonatok új menetrendjéhez, emellett az Győr felé induló első, 5:02-kor induló vonathoz is eljutást biztosít a belváros irányából.

5-ös vonal

Útvonala, menetrendi struktúrája nem változott számottevő mértékben. A hajnali időszakban néhány, jelenleg Vasútállomásnál forgalomba álló autóbusz csak a Tüzér utcai fordulótól közlekedik a Kádártai úti forduló felé, a reggeli órákban így 13-15 percenként, míg a délutáni csúcsidőben 15 percenként járnak a buszok a vonalon, napközben továbbra is 30 percenkénti kiszolgálás biztosított. Tanítási szünetben a reggeli órákban 15, míg délután 20 percenként indulnak a járatok, hétvégén ezen a vonalon is óránként közlekednek az autóbuszok. Az autóbuszok menetrendje a Vasútállomásnál illeszkedik a 20-as vasútvonalon közlekedő vonatok új menetrendjéhez.

6-os vonal

Változatlan útvonalon és a jelenlegivel azonos menetrendi struktúra szerint közlekedik tovább. A buszok a reggeli csúcsidőszakban 12-13 percenként, délután 15 percenként, míg napközben – hétvégén is – 30 percenként indulnak, így a 4-es és 4A-s járatokkal együtt a belváros és az Egyetemváros között is 6-8 percenkénti, ütemes közlekedést biztosítanak csúcsidőben, napközben pedig 15 percenként járnak. Az iskolaszüneti időszakokban a reggeli csúcsidőben 15 percenként, míg délután 20 percenként járnak a buszok, a párhuzamos járatokkal közösen így 7-8 perces reggeli, illetve 10 perces délutáni csúcsidei járatkövetést biztosítanak.

7-es és 7A-s vonalak

A 7-es vonalvezetése nem módosult, a 7A azonban az Almádi úti megállóhely után Cholnokvárost a Lóczy Lajos utcán megkerülve az Ady Endre út / Cholnoky Jenő út csomópontig közlekedik. Visszafelé irányban a csomópontban található körforgalomban megfordulva ugyanezen az útvonalon haladnak. A változással a járat körforgalmi jellege megszűnik, így menetrendje hangolhatóvá vált a 4-es és 4A-s autóbuszokhoz a belváros és a Haszkovó lakótelep közötti szakaszon. A Cholnoky Spar megállóhelyet a belváros felől a továbbiakban csak a 7-es (és természetesen az 5-ös) vonal szolgálja ki, azonban a Hérics utcát és a Lóczy Lajos utcát a járatok mindkét irányban érintik. Ennél fontosabb, hogy a lakótelep déli csúcsán található Cholnoky forduló megállóhelyet így a belvárosból érkező járatok is érinteni, így az ezen a területen lakók rövidebb eljutási időre számíthatnak. A fenti változás mellett a Cholnoky Ferenc kórház jobb kiszolgálása érdekében a Haszkovó forduló felé a vonal új megállóhelyet kapott a Vörösmarty Mihály téren, Cholnokváros felé pedig útvonala módosult: a Hotel megállóhely után a Mártírok útja – Orgona utca – Ibolya utca – Radnóti Miklós tér útvonalon haladnak a járatok, érintve a 22-es vonal Kórház megállóhelyét. A két vonal a változással visszakapta korábbi, mindkét irányban összehangolt menetrendjét, emellett a 7/7A járatok a Hotel és a Haszkovó forduló között mindkét irányban összehangolásra kerülnek a 4/4A járatokkal. A buszok a reggeli csúcsidőszakban 12-13 percenként, délután 15 percenként, míg napközben – hétvégén is – 30 percenként indulnak, így a párhuzamos járatokkal együtt a Haszkovó lakótelep és a belváros között 6-8 percenkénti, ütemes közlekedést biztosítanak csúcsidőben, napközben pedig 15 percenként járnak. Az iskolaszüneti időszakokban a reggeli csúcsidőben 15 percenként, míg délután 20 percenként járnak a buszok, a párhuzamos járatokkal közösen így 7-8 perces reggeli, illetve 10 perces délutáni csúcsidei járatkövetést biztosítanak.

8-as vonal

Útvonala egyszerűsödött, a Haszkovó lakótelep és a Budapest út között a 11-es vonallal azonos útvonalat jár be, ezáltal a lakótelep súlyvonalában halad. Az Iparváros műszakkezdési és –végzési időpontjai szempontjából nem releváns időszakokban a vonal lerövidült és 8A jelzéssel csak a Haszkovó forduló és a Pápai úti forduló között közlekedik. Menetrendje úgy módosult, hogy a közös szakaszon a 11-es vonallal együtt nyújt szolgáltatást, összehangolt, ütemes menetrenddel biztosítva attraktív kínálatot.

Hétköznap a buszok csúcsidőben 30 percenként, azon kívül 60 percenként indulnak, így a Haszkovó lakótelep és a Füredidomb közötti szakaszon csúcsidőben 15 perces, csúcsidőn kívül 20 perces gyakoriságú kiszolgálást biztosítanak a 8-as és 11-es járatok együttesen. Hétvégén a járatok 60 percenként (11-essel közös szakaszon 30 percenként) indulnak, Csererdőig csak a műszakváltások időszakában közlekedő autóbuszok járnak, a többi autóbusz a 8A vonalon közlekedik.

10A-s vonal

Megszűnt. Útvonalán, a maival azonos útvonalon, de 2-es jelzéssel közlekednek a továbbiakban a járatok, teljes üzemidőben.

11-es vonal

Változatlan útvonalon és a jelenlegihez hasonló menetrendi struktúra szerint közlekedik ez a vonal. Menetrendje mindkét irányban illeszkedik a 20-as vasútvonalon közlekedő vonatok menetrendjéhez. Emellett a buszok menetrendje hangolódik a 8-as és 8A-s vonalon közlekedő buszokhoz, amelyekkel a Haszkovó lakótelep és a Sport vendéglő közötti szakaszon közösen biztosítanak szolgáltatást. A hétköznapi csúcsidőben 30 percenként, míg a napközbeni időszakban 20-40 percenként indulnak az autóbuszok, így a közös vonalszakaszon csúcsidőben 15 percenkénti, míg csúcsidőn kívül 20 percenkénti közlekedést biztosítanak. Hétvégén a buszok 60 percenként járnak, a közös szakaszon 30 perces járatkövetést biztosítva.

12-es vonal

A vonal vezetése úgy módosult, hogy az autóbuszok az Eszterházy Antal utcából jobbra fordulva a Veszprémvölgyi utcán és a Kittenberger Kálmán utcán keresztül eléri a Veszprémi Állatkert bejáratát, majd ott a parkolóban visszafordulva ugyanezen az útvonalon visszaközlekednek az Eszterházy Antal utcáig, ezt követően ismét a jelenlegi útvonalukon haladnak az Autóbusz-állomásig. A megváltozott útvonal biztosítja az Állatkert kiszolgálását, kiváltva ezzel a – jelenleg ideiglenesen szünetelő – 14E vonal közlekedését. A buszok a napközbeni időszakban 60-90 percenként közlekednek, az Állatkert nyitvatartási idején kívül közlekedő járatok a mai útvonalukon haladnak, 12A jelzéssel.

13-as vonal

Útvonala változatlan maradt. Menetrendje azonban változott, csak az utasforgalmilag jelentős csúcsidőszakban közlekedik a vonal. Üzemidején kívül (hétköznapi napközben, este, valamint hétfőként) a dózsavárosi szakaszát az új 10-es vonal járja be, amely a Hotel és az Avar utca között a 13-assal teljesen azonos útvonalon közlekedik, ugyanazokat a megállókat érintve. A Kádártai úti forduló és a Petőfi Sándor utca megállóhely közötti szakaszon a 13-as vonal üzemszünetében az ott közlekedő többi járatral lehet utazni, amelyekkel Dózsaváros legfeljebb egy átszállással megközelíthető.

14E vonal

Véglegesen megszűnt, az Állatkert kiszolgálását a továbbiakban a 12-es vonal látja el.

18-as vonal

Változatlan útvonalon és a jelenlegivel azonos menetrendi struktúra szerint közlekedik tovább. Hétfőként a késő esti időszakban egy többlet járat közlekedik a Haszkovó forduló – Valeo között a műszakváltások időpontjához igazodóan.

20-as és 21-es vonalak

A korábbi, bonyolult vonalvezetésű vonalak a mai formájukban megszűntek. A két vonal összevonásával egyetlen, mindkét irányban közlekedő vonal jön létre 21-es jelzéssel a Kádártai úti fordulótól, a Haszkovó lakótelep és a Vasútállomás érintésével, a Házgyári úton és a Henger utcán át közlekedve a Pápai úti fordulóig. A vonalon a járatok száma a korábbihoz képest növekedett, de a buszok közlekedése a hivatásforgalom szempontjából jelentős időszakra korlátozódik, a peremidőszakokban a Házgyári út alapkiszolgálását a 18-as vonal biztosítja.

22-es vonal

Útvonala nem változott, azonban egyes időszakokban a járatok száma csökkent, igazodva a minimális utazási igényekhez.

23-as vonal

Változatlan útvonalon közlekedik továbbiakban is. Menetrendje a hétköznapi reggeli és a délutáni csúcsidőszakban módosult, a délutáni időszakban a járatok száma is csökkent a vonalon, mert néhány járat gyorsjáratként, 24E jelzéssel közlekedik. A délutáni órákban így 20-30 percenként, iskolaszünetben 25-35 percenként indulnak a járatok. A napközbeni és a hétvégi, 60 percenkénti ütemes közlekedés továbbra is változatlanul megmaradt a vonalon.

24-es vonal

A gyorsjárat jelleg hangsúlyozása érdekében a továbbiakban 24E (Express) jelzéssel közlekednek a 24-es buszok. A járatok útvonala változatlan, azonban hétköznapiokon az üzemideje növekedett: a reggeli csúcsidőn kívül a délutáni csúcsidőszakban is megjelentek gyorsjáratú autóbuszok, továbbá nem csak Gyulafirátótról az Autóbusz-állomás felé, hanem ellenkező irányban is biztosított lesz a gyorsjárat közlekedés.

25-ös vonal

Közlekedése változatlan formában megmaradt.

44-es és 45-ös éjszakai vonalak

Az átmérős, oda-vissza azonos útvonalon haladó vonalvezetés az éjszakai közlekedésben nem célszerű, ezért e vonalak közlekedése a korábbi formájában megszűnt. Az éjszakai közlekedést a továbbiakban két, hurkolt útvonalon közlekedő járat biztosítja. A hurkolt vonalvezetés miatt a vonalak kezdőpontja a Hotel megállóhelyhez kerül, a hurkolt szakaszokat pedig közbenső várakozás nélkül teljesítik az autóbuszok az utasok kényeszerű, vonal közbeni megvárakoztatásának elkerülése érdekében. Az így kialakított szakaszok:

- **42-es vonal:** Hotel – történelmi városrész – Dózsaváros – Endrődi S. lakótelep – Jeruzsálemhegy – Takácskert – Egry J. utcai lakótelep – Egyetemváros - Hotel
- **47-es vonal:** Hotel – Haszkovó lakótelep – Bakonyalja – Haszkovó lakótelep – Újtelep – Cholnokváros – Füredidomb – Hotel

Az egyes vonalszakaszokat a járatok egymást követően járók be, így az éjszakai közlekedést 1 db autóbusz forgalomban tartásával biztosítani lehet. A 42-es autóbusz

útvonalán érinti a Volánbusz és a V-Busz Pápai úti telephelyét (Pápai út 25. megálló), így a továbbiakban szolgálati járatként is funkcionál. A 47-es vonal érinti a Vasútállomást, ezért eljutási lehetőséget biztosít a 4:16-kor elsőként induló vonathoz, emellett elszállítja a 23:29-kor érkező utolsó vonat utasait is. Az éjszaka közbenső részében a járatok a vasútállomás kihagyásával, 47A jelzéssel közlekednek.

Az éjszakai járatok menetrendi struktúrája is átalakult. Az utolsó nappali járatok közlekedését követően, 23 órai üzemkezdéssel kezdetben 60 percenként indulnak a járatok, majd éjjel 1 óra után egy hosszabb üzemszünetet követően egy további menet közlekedik mindkét vonalon, a nappali közlekedés beindulását megelőzően. Ez a menetrend alkalmazkodik a valós igényekhez: a késő esti, éjfél körüli időszakban még felmerülhetnek reális utazási igények, elsősorban a belvárosból a lakóterületekre hazafelé tartó irányban, míg hajnalban hivatásforgalmi igények jelenhetnek meg a nappali hálózat beindulását megelőzően, illetve felmerül az első, Veszprémből induló vonatok elérésének igénye. Ezeket az új éjszakai járatok kiszolgálják, a lényegében forgalommentes éjszaka-közepi órákban viszont nem termelnek meddő teljesítményt a járművek.

KERESKEDELMI TEVÉKENYSÉGEK ÉRTÉKELÉSE

Az alábbi táblázatban az 2019. évi jegy-, és bérletértékesítési adatok láthatók:

Jegy és bérletfajták (2019)	Nettó árbevétel (Ft)	Ebből szociálpol. mdíj-tám. (Ft)
20 darabos gyűjtőjegy	14 461 550	-
Arckép nélküli havi bérlet	320 472	-
Családi napijegy	66 142	-
Csatlakozó éves bérlet	1 194 567	-
Csatlakozó havi bérlet	2 413 382	-
Helyi díjmentesen utazók mdíj támogatása	67 572 000	67 572 000
Hetijegy	420 078	-
Kisgyermekes havi bérlet	3 264 088	-
Kutyabérlet	30 315	-
Menetjegy	156 320 262	-
Napijegy	394 293	-
Nyugdíjas félhavi	448 358	184 618
Nyugdíjas havi	27 531 923	12 760 235
Nyugdíjas negyedéves	14 044 386	6 694 543
Összvonalas félhavi bérlet	6 631 390	-
Összvonalas havi bérlet	236 730 469	-
Összvonalas negyedéves bérlet	10 020 032	-

Pótdíj, reklám, egyéb	2 517 440	-
Szemeszterbérlet	13 472 410	6 244 062
Tanuló félhavi bérlet	3 736 316	1 538 483
Tanuló havi bérlet	115 369 897	53 470 551
Tanuló negyedéves bérlet	12 497 492	5 792 216
Végösszeg	689 457 261	154 256 708

A Szolgáltató 2019. január 1-jén vette át a közösségi közlekedési szolgáltatás ellátását az ÉNYKK Zrt.-től.

A V-Busz Kft. díjtermék kínálata több összetevőből áll, mint a korábbi szolgáltatóé, a korábbi szolgáltató kínálatában jelen volt két típusú egyvonalas bérlet is (havi, félhavi), ezek helyett vezette be a csatlakozó bérlet típusokat (naptári éves, éves csúszó érvényességű és havi) a Szolgáltató.

Az ÉNYKK Zrt. a korábbi években az autóbuszpályaudvaron, saját bizományos viszonteladóinál, valamint LAPKER-pavilonokban és postákon bonyolította a helyijáratú buszjegyek és bérletek értékesítését. Mindösszesen nagyságrendileg 20 értékesítési ponton volt elérhető a városban, illetve Kádártán és Gyulafirátóton.

2018 novemberében kezdte meg a Szolgáltató az ÉNYKK-s viszonteladók szerződéseinek újratárgyalását, illetve új partnerek akvizícióját. 2019 év végére a 3 db TVM automatával együtt már 35 értékesítési ponton elérhetők a Szolgáltató értékcikkei Veszprémben és vonzáskörzetében.

Az iparvárosban a Valeo, Continental és Balluff vállalatoknál havonta 1-1 nap kitelepülés alkalmával igyekezett a Szolgáltató minél elérhetőbb közelségbe vinni az értékesítést. A viszonteladói hálózat folyamatos bővülése miatt a vállalatoknál történő személyes értékesítés az utolsó értékesítési hónapban már nem volt rentábilis: csupán 214 eFt volt az ezen a csatornán keresztül realizált bevétel, így ezt a kitelepülési értékesítési formát leépítette a Szolgáltató.

A TVM jegyautomaták telepítési projektje a hőpapír beszerzési nehézségei, valamint a telepítési helyszíneken szükséges módosítások következtében 2019 július elején fejeződött be, így az első félévben még nem működtek értékesítési csatornaként.

A Szolgáltató értékesítési partnerein keresztül jelenleg nyomdai úton előre nyomtatott jegyeket forgalmaz, kivéve a MÁV-START (Veszprém vasútállomás) csatornán, illetve az ügyfélszolgálati pénztárban. A MÁV-START a saját rendszerében, hőpapírra nyomtatott jegyeket értékesít viszonteladóként. Ügyfélszolgálati pénztár teljesen átállt nyomdai termékről a hőpapíros nyomtatásra, amely bankkártya-terminállal összekötve folyamatosan biztosítja a naprakész kiszolgálást.

A TELJESÍTMÉNY-, ÉS GAZDÁLKODÁSI MUTATÓK ALAKULÁSA**MENETKIMARADÁSI ARÁNY: 0,297%****FORGALOMBIZTONSÁGI MUTATÓ: 0,644**

Szolgáltatót ért közúti balesetek száma: 21 db

ebből saját hibás anyagi káros esetek száma (Sa): 12 db

ebből személyi sérüléssel járó saját hibás közúti balesetek száma (Ssz): 1 db

MENETRENDI PONTOSSÁG: 99,9%**ÉVES ÁTLAGOS JÁRATKIHASZNÁLTSÁG (%): 28,62%**

Teljesítmény mutató	2019.
helyi külszolgálati km (km)	2 640 420
férőhelykm (fh km)	183 579 371
utaskm (u km)	52 542 185
utasszám (fő)	13 135 546
kihasználtság (ut.km/fh.km)	28,62%

JEGYÉRTÉKESÍTÉS VOLUMENE (ÉRTÉKCIKK TÍPUS DB/ÉV)

A tárgyidőszakban a kiemelt jelentőségű értékcikkekből (azaz a menetjegyből, a teljes árú bérletből, a nyugdíjas bérletből és a tanuló bérletből) az előzetesen tervezett értékesítési volumen negatív irányú eltérése egyik esetében sem lehet magasabb az itt meghatározott értékeknél.

A kiemelt jelentőségű értékcikkek tervezett értékesítési volumene:

- **menetjegy** (előreváltott és járművezető által értékesített, valamint a 20 db-os gyűjtőjegyes formában értékesített menetjegyek száma együttesen) 519.400 db,

- **teljes árú bérlet** (a havi és negyedéves bérletek együtt, utóbbiból eladott minden szelvény 3 db havi szelvénynek felel meg) 51.700 db,
- **nyugdíjas bérlet** (a havi és negyedéves bérletek együtt, utóbbiból eladott minden szelvény 3 db havi szelvénynek felel meg) 15.500 db,
- **tanuló bérlet** (a havi, negyedéves és szemeszter bérletek együtt, a negyedévesből eladott minden szelvény 3 db, a szemeszter bérletből eladott minden szelvény 5 db havi szelvénynek felel meg) 43.750 db.

Értékcikk csoport	1-12 hó db	Éves cél	Teljesülés
menetjegy	700 943	519 400	135%
nyugdíjas bérlet	12 390	15 500	80%
tanuló bérlet	41 855	43 750	96%
teljes árú bérlet	46 746	51 700	90%

ÉVES ÁTLAGOS MENETRENDI KERINGÉSI SEBESSÉG: 14,05 KKM/ÜÓRA

TÚLÓRÁK SZÁMA (LEGTÖBB TÚLÓRA/FŐ/ÉV): 277,94 ÓRA

MELLÉKLETEK

- Mérleg és eredménykimutatás, cash flow kimutatás a Köszolgáltatás vonatkozásában,
- Bevételek, költségek és ráfordítások