



## Törökbálint Város Polgármestere

Levelezési cím: 2045 Törökbálint, Munkácsy Mihály u. 79.  
Tel.: 06-23-335-021 KRID: 553920369, rövid név: TBLINTONK  
e-mail: polgarmester@torokbalint.hu honlap:www.torokbalint.hu

Ügyiratszám: I / ...../2023.

**3. mellékletként feltöltésre került a tesztüzem paraméterkönyve.**

**4. mellékletként feltöltésre került a PJB ülésén kért tesztüzemhez kapcsolódó költségszámítás. (2023.06.20.)**

### ELŐTERJESZTÉS

a Képviselő-testület 2023. június 21-i ülésére

**Tárgy: Javaslat elektromos buszok  
beszerzésére és iskolajáratok  
beindítására**

**Tisztelt Képviselő-testület!**

Törökbálinton a legnagyobb forgalmi torlódások az iskolák környékén alakulnak ki, amire a Képviselő-testület által a KTI-től megrendelt SUMP is kitér. A SUMP tanulmányban is utalás történik arra, hogy célszerű lenne iskolásjáratok beindítása, amivel legalább a helyi diákforgalmat a közösségi közlekedés felé lehet terelni, ezzel is csökkentve az úthálózat zsúfoltságát. Az iskolásjáratok beindítására a szülői munkacsoportok is felhívják a figyelmet, illetve a lakosság részéről újra és újra felmerül az igény ilyen szolgáltatásra.

Megvizsgálásra került, hogy milyen anyagi forrást igényelne az iskolásjáratok beindítása, ami mindenképp egy harmadik autóbusz üzembeállítását jelenti. Az OMI Kft-vel történt előzetes egyeztetésen az OMI Kft. képviselője elmondta, hogy a jelenlegi hálózatot illetően, a jelenlegi dízel buszokkal 2024-re vonatkozóan 20%-os emelést prognosztizálnak. Egy harmadik dízel busszal történő bővítés esetén az iskolajáratok fenntartása 28,8 millió forintos többletforrást igényelne éves szinten 2024-re vonatkozóan, így a megnövekvő utasigényeket figyelembevéve kalkuláció készült arra, hogy gazdaságos lenne-e elektromos buszok beszerzése.

A számítás eredményei alapján, két elektromos autóbusz beszerzésével, amit a város átadna a szolgáltatónak üzemeltetés céljából, az iskolásjáratok és új területek hálózatba kapcsolásának együttes üzemeltetési költségei is azon a szinten maradnának, mintha továbbra is csak a jelenlegi hálózat maradna, dízel buszokkal. – Ennek csupán egy egyszeri bekerülési többlet költsége van egy 8-10 éves üzemeltetési ciklusra vonatkozóan. Számításba véve az iskolásjáratok többletköltség igényét dízel buszokkal (28,8 MFt) és az elektromos buszok várható beszerzési értékét (100 MFt) a beruházás 3,5 év alatt térül meg. Egy 10 éves üzemeltetési ciklus alatt, mai áron átlag évi 19,3 MFt, azaz 193 MFt megtakarítás érhető el jelenértéken.

Tekintve, hogy a csúcsidő határozza meg a szükséges járműmennyiséget, illetve azt a tény, hogy elektromos buszok esetén a fixköltség adja a költségek jelentős hányadát, így az

iskolásjáratok tekintetében történő fejlesztést és az elektromos buszok beszerzését további fejlesztéssel célszerű kiegészíteni. Értelemszerűen Tükörhegy közösségi közlekedésbe kapcsolása a legszükségesebb feladat, ahonnan szintén egyre nagyobb igény mutatkozik a közösségi közlekedés felé. Tekintve a lehetséges elektromosbusz beszerzést, biztosítható, hogy Tükörhegyen tanítási szünetben és hétvégén kizárólag zajtalan elektromos buszok közlekedjenek, és tanítási napokon is csak napi pár forduló erejéig közlekedjenek kisméretű dízelbuszok.

Külön kérésem volt, hogy az iskolás járatok olyan útvonalon közlekedjenek, hogy útvonaluk legtávolabbi pontjából is (Pistály kivételével) 15 percen belül elérhető legyen valamennyi oktatási intézmény, de lehetőleg a körzetileg illetékes iskola 10 percen belül legyen elérhető.

A rövid útvonal mellett, ami biztosítja azt, hogy a busszal a gyermekek minél rövidebb idő alatt érjenek be az iskolákba, a másik fontos tényező, hogy a buszokra a lakóhelyhez minél közelebb szállhassanak fel a diákok. Így fontos, hogy a lakott területeket körbejárják ezek a buszok, így az iskolabuszok 283B és 286B jelzéssel, a jelenlegi 283-as és 286-os buszokhoz hasonlóan, azok bővítéseként körbejárják Annahegy és Pistály területét, ezen felül pedig a 286-os és 286B jelzésű buszok Tükörhegy területét is körbejárva közlekednek. – Ezek a kisméretű, kb. 6,5-6,6 m hosszú midibuszok gyakorlatilag hangtalanul közlekednek, így közlekedésük a lakosságot biztosan nem zavarja.

A tervezett útvonalak alapján Annahegy legtávolabbi pontjától, az Orgona utcától a körzetileg illetékes Zimándy Ignác Általános Iskola 9-10 perc alatt, míg a Bálint Márton Általános Iskola (a továbbiakban: BMÁI) Óvoda utcai épülete 14, a Köztársaság téri épülete 16 perc alatt érhető el (ez nem körzetes iskola). Tükörhegy legtávolabbi pontjától a Zimándy Ignác Iskola 8, a BMÁI Óvoda utcai épülete 12, a Köztársaság téri épülete 14 perc alatt lenne elérhető átszállásmentesen. – Ezek az utazási idők az autós menetidőkkel összevethetők. Az adott területekről az átlagos utazási idők ettől is kedvezőbbek lennének. A kivételt Pistály jelentené, mivel onnan közvetlen iskolajárat nem közlekedne, hanem a tükörhegyi iskolás járat hosszabbítása érné el Pistályt is, illetve Pistály és a városközpont között irányonként 4 perccel nőne a menetidő, amit viszont a sűrítés kompenzálna.

Tükörhegy tekintetében árnyalja a helyzetet, hogy iskolakörzet tekintetében a terület két iskolai körzetre oszlik, így a BMÁI épületei csak némileg hosszabb menetidővel érhetőek el, a Zimándy Iskola érintésével, ugyanakkor pont a BMÁI körzetéhez tartozó utcákban lakók számára van jelenleg messzebb a közösségi közlekedés, így a fejlesztés számukra is rendkívül pozitív változásokat jelent.

Tekintettel arra, hogy Törökbálint jelentős részéről a 172-es és 173-as viszonylatokkal már most is átszállásmentesen elérhetőek az iskolák így azokat a területeket kell elsődlegesen vizsgálni, ahonnan csak átszállással, vagy csak autóval lehet jelenleg az iskolákba eljutni, mivel főleg a kisdíákok esetében a szülők közvetlen járatokkal sokkal szívesebben engednék iskolába egyedül a gyermekeiket, mint átszállással.

Fontos, hogy Törökbálinton helyi szinten a törökbálinti lakóhellyel rendelkező, törökbálinti iskolákba járó diákokon tudunk segíteni, így a belső helyi forgalmat tudjuk az ilyen fejlesztéssel csökkenteni. A fejlesztés sikere példát mutathat a Volánbusznak, hogy az Érd felől közlekedő 755-ös és a Diósd felől közlekedő 88-as buszok esetében egy hasonló fejlesztés szintén plusz utasokat vonzhat a közösségi közlekedésre, mivel a jelzett két viszonylat menetrendje jelenleg teljesen rossz a diákok számára, ezért is nőtt meg Érd felől a

reggeli autós forgalom. Bár, ezt minden évben jelezzük a Volánbusz felé, eddig sajnos eredményt nem tudtunk elérni.

Ezen felül, ha sikerül egy lélektani mértékkel csökkenteni az iskolajáratokkal a gépjárműforgalmat az iskolák körül, akkor újra több szülő dönthet úgy, hogy főként nagyobb diákok esetében el merik engedni gyermeküket kerékpárral is az iskolákba, mint régen, ezzel is tovább csökkentve az iskolák környékén a gépjárműforgalmat.

A tervek kidolgozásakor fontos tényezőnek tartottam a gazdasági oldalt is, és pont a gazdaságosság indokolja, hogy 1 busz „öreg” dízelbusz maradjon, mivel az elektromos buszok üzemeltetése évi 65-70ezer kilométer futásteljesítmény felett válik gazdaságossá. Ugyanakkor emellett az úgynevezett fordák összeállításakor arra kell törekedni, hogy a dízelbusz futása csak a minimálisan szükséges futásteljesítményt érje el.

### **Tisztelt Képviselők!**

Az irány egyértelmű: Minél több diák számára kell vonzóbbá tenni a közösségi közlekedést, és mindezt zöld módon kell megvalósítani. Különösen azért, mert belátható időn belül, már az lesz az olcsóbb is. Ezen felül az Euro 5-ös és Euro 6-os járművek helyi forgalomra nem alkalmasak, az Euro 4-es járművek pedig mára rendkívül öregek. A gázbuszok üzemeltetése pedig nagyon drága. – Megoldás lehetne a benzin-elektromos hibrid üzem, de olyan jelenleg még nincs, csak tervezőasztalon.

Fentiek alapján, a szükséges járműméretben a kínálat rendkívül szűkös, így, ha van egy kínálgó alkalom, azt mielőbb ki kell használni, vagy legalább meg kell próbálni kihasználni. – Az elmúlt 3 évben folyamatosan felkutatás alatt állt megfelelő elektromos midibuszok megtalálása, de e járművek ma még nagyon ritkák.

Fentiekén kívül fontos újra kiemelni, hogy a lakossági igények és a SUMP egy irányt mutat, a lakosság rendkívüli mód örülne az iskolajáratok beindításának, mint ahogy Tükörhegyről is egyre nagyobb igény mutatkozik a buszközlekedésre, és ezek a hangtalan buszok biztosan nem zavarnák a lakosság nyugalmát.

A költségeket illetően a szolgáltatóval tartott egyeztetésen kiderült, hogy a 2024. évre vonatkozóan 20%-os emelést terveznek a dízel buszokkal. – Ez a 20% emelés a költségvetésen belül úgy oszlik meg, hogy a dízel buszok fenntartási költsége ettől nagyobb mértékben emelkedik, miközben a munkabér és egyéb jellegű költségek ettől alacsonyabb mértékben nőnek. Az elektromos buszok beszerzésével a költségek egy jelentős része hosszútávon fix költséggé változna, így a későbbi inflációkövető emelés nominális értéke is alacsonyabb lesz.

Üzemeltetés tekintetében már korábban felmerült, hogy miért nem az Önkormányzat üzemelteti a járatokat. Alapvetően sok tétel esetében egy KKV kedvezőbb helyzetben van, mint egy önkormányzati cég. Csak egy példa, hogy miközben az Önkormányzat közel 300Ft/kWh áron tud áramot vásárolni, a KKV számára mindez 70Ft/kWh, 3×63A-ig, ami elégséges akár 3 elektromos kisbusz üzemeltetéséhez is. – Csak ez kb. 11 millió Ft többletet jelentene éves szinten, ha az önkormányzat üzemeltetné az autóbuszokat.

A költségelemzésből részletesen kiderül, hogy amennyiben az Önkormányzat 2db midi e-busz megvásárlása mellett dönt, akkor az éves támogatási összegek az alábbiak szerint várhatók:

- 2023. évi bázis összeg, 2 dízel busszal: 57,0 MFt

- 2024. év bázis hálózattal, 2 dízel busszal: 68,4 MFt
- 2024. év bázis hálózattal, 1 e-busszal és 1 dízel busszal: 54,8 MFt
- 2024. év iskolajáráttal, 3 dízel busszal: 97,2 MFt
- 2024. év iskolajáráttal, 2 e-busszal és 1 dízel busszal: 67,9 MFt

1 elektromos busz beszerzése esetén, a bázis hálózatot megtartva a kb. 60 MFt-os beszerzés mellett, évi 13,6 MFt megtakarítás érhető el, így a megtérülési idő 4,4 év.

2 elektromos busz beszerzése esetén, az iskolai körjáratok beindításával és kb. 100 MFt-os beszerzéssel számolva, évi 29,3 MFt megtakarítás érhető el a dízelbuszos üzemhez képest, így a megtérülési idő 3,4 év.

Az iskolajáratok üzemeltetése kizárólag dízel buszokkal évi 28,8 MFt-ba kerülne, miközben az elektromos buszok megvásárlása esetében, a beszerzésen felül az idei támogatási összeg inflációval növelt összegével kell számolni. A buszok megtérülése e tekintetben 3,5 év.

A lakosság részéről egyéb fejlesztési igények is érkeztek, amik egyéb mellett szintén összhangban vannak a Magyar Közlekedéstudományi Intézet által készített SUMP-pal, mint a vasútállomás közvetlen elérése, a vasúti ráhordás megvalósítása, de ez arányaiban akkora többletet jelentene, ami a mai gazdasági helyzetben nem felvállalható, és jelentős többletet az utazóközönség számára nem ad. Szintén felmerült a Városközpont elérésének a kérdése: Az, hogy a 283-as és 286-os buszok a Munkácsy Mihály utca, Hősi emlékmű megálló érintésével közlekedjenek, elektromos buszok esetében sokkal inkább menetrendi, mintsem anyagi jellegű kérdés. E tekintetben a buszok beszerzéséig megszülethet a végleges, adott esetben konszenzusos megoldás. Az bizonyos, hogy nem csak a városközpont közvetlen elérését, de a csatlakozások minőségét is jelentősen javítaná a fejlesztés.

A fentiek alapján kérem a T. testületet, hogy vitassa meg az előterjesztést, s támogassa azt.

### **Határozati javaslat I:**

Törökbálint Város Önkormányzatának Képviselő-testülete a helyi járatú viszonylatokra történő elektromos buszok beszerzésével és iskolajáratok indításával kapcsolatban az alábbi döntést hozza:

1. Elektromos midi buszokat kíván beszerezni a helyi közlekedés fejlesztése céljából, s ezekkel a járművekkel törökbálinti iskola járatokat indít a diákok iskolába jutásának biztosítása érdekében.
2. Felkéri a Pénzügyi és Jogi Bizottságot, hogy írjon ki közbeszerzési pályázatot 2 db elektromos midibuszok beszerzésére az alábbiak szerint:
  - a. A beszerzésre kerülő buszok közül az egyik csak új, 0 km-es jármű lehet, míg a másik legfeljebb 18 hónapos, legfeljebb 30.000 km futásteljesítménnyel rendelkezhet.
  - b. A buszok hatótávja legalább 150 km legyen egy töltéssel normál időjárási körülmények között.

3. Erre a célra a ..... terhére 100 millió forint fedezetet biztosít.

Felelős: Polgármester

Határidő: 2023. július 31.

## Határozati javaslat II:

Törökbálint Város Önkormányzatának Képviselő-testülete a helyi járatú viszonylatokra történő elektromos buszok beszerzésével és iskolajáratok indításával kapcsolatban az alábbi döntést hozza:

1. Felkéri a Polgármestert, hogy kezdeményezzen tárgyalást az OMI Kft-vel az elektromos buszok üzemeltetésére, és a 2024. évi szerződés megkötésének előkészítésére vonatkozóan.
2. Felkéri a Polgármestert, hogy készíttessen részletes menetrendi javaslatot az iskolajáratokra vonatkozóan, és kezdjen egyeztetéseket az Érdi Tankerületi Központ, a csengetési rend módosításáról, hogy az az iskolák között harmonikusabb legyen a jobb szolgáltatás érdekében.

Felelős: Polgármester

Határidő: 2023. október 31.

A határozati javaslat elfogadása egyszerű többséget igényel.

Az előterjesztést véleményezi: VFKB, PJB

Az előterjesztést összeállította: Berkesi István közb. ref./ Mezei Gyula

Törökbálint, 2023. június 6.

Elek  
polgármester

Sándor

Melléletek:

1. Törökbálint helyi járatok fejlesztése
2. Törökbálint iskolajáratok
3. **Tesztüzem paraméterkönyve**
4. **Tesztüzemhez kapcsolódó költségszámítás**