Háttéradatok a Közlekedésszervezői forrás alátámasztásához a 2015-2016. Menetrendi Évre vonatkozóan

**Tervezési keretfeltételek**

A BKK Közlekedésszervezői Forrásigénye meghatározására vonatkozóan az alábbi tervezési peremfeltételeket alkalmazta.

***Teljesítményterv számítás menete a 2015. és 2016. évre***

A 2015-ös és a 2016-os havi adatok a következő referencia napok kijelölésével és felhasználásával kerültek meghatározásra:

* HC - 2015. január 5.
* PP - 2015. január 16.
* SZ - 2015. január 3.
* VV - 2015. január 4.
* K1 - 2015. január 10.
* K2 - 2014. július 8. (csak a metró ágazatnál)

Ezek a napok csak keretmenetrendi adatokat tartalmaznak, a fenti menetrendtípusokon kívüli összes változás (pl. vágányzárak, idénymenetrendek) különböző hatások formájában külön számítással került meghatározásra.

*Referencia napok*

* Villamos: a referencia napi adatokat 6-os villamos esetében (01.05) az éjszakai karbantartás miatt, valamint a 17-es villamos esetében a Bécsi úti vágányzár miatt módosultak az utolsó érvényes menetrendet tartalmazó napira.
* Autóbusz: az összes pótló-autóbusz menetrendjét kitöröltük (6-os és 17-es villamospótlók), a pótlásokkal, vágányzárakkal és terelésekkel kapcsolatos rendkívüli menetrendeket (30-as, 53-as, 151-es, 230-as viszonylatok) alapmenetrend szerintiek.

*Idénymenetrendi hatás*

* Múzeumok éjszakája
* Sziget fesztiválhoz kapcsolódó sűrítések
* 16-os, 22A, 26-os, 218-as, 60-as idénymenetrendek
* 171-es és 226-os járatok
* Augusztus 20.
* December 24.
* December 31.
* EVV napok
* Bevásárló hétvégi sűrítések
* Mindenszentek környéki sűrítések
* Ünnepnapi menetrendi hatások (a 2015. március 15-től tervezett vasárnapi zárva tartás hatását nem tartalmazza a számítás!)

*Vágányzári hatás*

* A jelenleg ismert vágányzárak az autóbusz ágazat esetében növekedést, míg a kötöttpályás ágazatoknál csökkenést eredményeztek a teljesítményekben. A számítást a jövőbeli vágányzárak esetében egy tervezett paramétersorban megadott járatkövetési jellemzők alapján, tapasztalati képlettel határoztuk meg, mivel ezek esetében még nem állnak rendelkezésünkre a vágányzári menetrendek. A számítás módszeréből eredhetnek pontatlanságok, az egyes hónapok eltérő arányban tartalmazzák a referencia napokat. A futó vágányzáraknál tényleges menetrendi teljesítményekkel készült a számítás.

Figyelembe vett vágányzárak

* M3-as metró és pótlója: 01.17-06.28. közötti hétvégi napokon (új elem, a korábbi tervezésnél nem volt figyelembe véve!)
* 17-es villamos és pótlója (Bécsi út): 9 hónap (a korábbi tervezésnél csak 6 hónapra volt figyelembe véve, a projekt csúszása miatt!)
* 18-as, 59-es, 59A, 61-es villamosok, továbbá 91-es és 102-es autóbuszok (Széll Kálmán tér): 10 hónap (a korábbi tervezésnél csak 6 hónapra volt figyelembe véve, a projekt csúszása miatt!)
* 12-es, 14-es villamosok és pótlóik, továbbá 170-es és 270-es autóbuszok (Görgey Artúr utca): 11 hónap (a korábbi tervezésnél csak 7 hónapra volt figyelembe véve, a projekt csúszása miatt!)
* 14-es villamos és pótlója (Frangepán utca): 5 nap
* 19-es, 41-es villamos és pótlója (Lánchíd aluljáró): 7 hónap
* 4-es, 6-os villamos és pótlója (Nagykörút): 2 hónap (új elem, a korábbi tervezésnél 2014. évre volt figyelembe véve!)
* 3-as, 62-es, 69-es villamosok és pótlóik (Nagy Lajos király útja – Egressy út): 16 nap
* 18-as, 41-es,47-es, 48-as villamosok és pótlóik (Fehérvári úti peronok): 2 hónap
* 51-es villamos és pótlója (Közvágóhíd – Nagysándor József utca): 16 nap
* 18-as, 19-es, 41-es, 47-es, 48-as villamosok és pótlóik (Bartók Béla úti peronok): 2 hónap
* 42-es villamos és pótlója (Ady Endre úti panelek): 1 hónap

A metrópótlás autóbuszos teljesítményét a 435-ös típus soron, az összes többit pedig a 260-as és 280-as típus soron tüntettük föl.

*Futó tender hatás*

* Az operátorok teljesítményei a szerződéses keretek szerint, illetve ennek a BKV-ra való hatásával. 2015. január hónapra a menetrendi előterv teljesítménnyel készültek.2015. februártól pedig minden operátori ütemnél a szerződésben meghatározott minimum teljesítményszint + 1 %-os értékkel. A minimum teljesítményszintű megrendelések következtében a BKV autóbusz ágazatához jelentős teljesítmény került átcsoportosításra, amely csuklós esetében az AG318, szóló esetében pedig fele-fele arányban a VHCNG és a 127 típus sorokon került feltüntetésre.

*Jövőbeni tender hatás*

* Minden operátori ütemnél a szerződéses minimum teljesítményszint alapján számoltunk. A BKV autóbusz ágazattól elvont teljesítményeket csuklós esetében fele-fele arányban a 280 és 435, szóló esetében pedig szintén fele-fele arányban a 260 és 415 típus sorokon (B9 esetében a 405 típus soron) tüntettük fel.

*Várható operátori belépések*

* B2 – csuklós autóbuszok: 2015. februártól
* B3 – szóló autóbuszok: 2015. májustól
* B4 – csuklós autóbuszok: 2015. júniustól
* B9 – midi autóbuszok: 2016. januártól
* B10 – szóló autóbuszok: 2015. májustól
* B11 – szóló autóbuszok: 2015. májustól

*Jövőbeli hálózati fejlesztések hatása*

* Az 1-es villamos Fehérvári útig történő meghosszabbítása 2015 márciusától, már tervezett menetrendi teljesítmények alapján,azon belül a havi értékek az éves adatok egyenlő arányban történő elosztásával kerültek meghatározásra. A fonódó villamoshálózat projekt teljesítmény hatását 2015. novembertől került figyelembe vételre, a 2015. évre a Lánchíd aluljáró zárása miatt csak a villamos többlet teljesítmény, 2016-ra pedig már az autóbusz (86-os) kieső teljesítmény is. A havi értékek az éves adatok egyenlő arányban történő elosztásával kerültek meghatározásra.

*Nosztalgia járatok teljesítménye*

* A BKV által 2015 januárjában átadott táblázat adatait vettük alapul, összességében egy kb. 30 %-os tartalék kerettel megnövelve.

*Hajó ágazat teljesítménye*

* Ezen ágazat teljesítménye kizárólag üzemórában került feltüntetésre, a 2014-es menetrendi terv adatok alapján, a havi értékeknél figyelembe véve a szezonalitást és a komp év közben történő Közszolgáltatásba integrálását.

*A teljesítmény szintet a későbbiekben esetlegesen befolyásoló kockázati tényezők*

A jelzett terv teljesítményekkel összefüggésben rögzítendő, hogy a tervezési peremfeltételként ismertetett tényezőktől való eltérések a feltüntetett értékek változását eredményezhetik. Főbb kockázatok

* Kockázat, hogy – előre nem ismert vágányzári feladatokon túl – a tervezett vágányzárak időpontjával, időtartalmával, illetve a vágányzárakhoz kapcsolódóan tervezett pótlási feladatok menetrendi jellemzőinek esetleges változásával módosulhat a jelzett vágányzári hatások mértéke és időbeli felmerülése.
* Kockázatot jelentenek a közlekedési hálózatot, ill. a menetrendi kínálatot jelentősen módosító olyan intézkedések, amelyek a rendszeres forgalomfelvételek vagy egyéb konkrét megrendelések nyomán kerülhetnek megvalósításra. Pl.: Budai fonódó villamosközlekedés megteremtésével összefüggésben változó egyéb ágazati teljesítmények, bevásárlóközponti megrendelések volumenének növekedése stb.
* Kockázat a BKK Zrt. részről a versenyeztetett szolgáltatásokat érintően folyamatban lévő és jövőben tervezett eljárásokkal kapcsolatos esetleges változások.

|  |
| --- |
| *A Közlekedésszervezői Forrásigény meghatározása a BKK 2015-2016. évi üzleti terve alapján történt, az alábbiakra tekintettel:*   * A közlekedésszervezői tevékenység keretében a menetdíjbevételek tervezésénél a BKK 2015 és 2016. évre tarifaváltozással nem számol, a bevételi terv összeállításánál az üzembe helyezett jegykiadó automaták, valamint az elektronikus jegyrendszer időarányos bevételnövelő és költséghatása figyelembe vételre kerül. A viszontértékesítés visszaszorulásával a bevételt csökkentő bizományosi díj mérséklődésével számol a terv. Az új szolgáltatási terület által hozott többlet utas többlet bevétele beépült a tervbe. * A menetjegy-értékesítési tevékenység tervezésnél figyelembe vételre került:   + Jegykiadó automata üzemeltetési feladatok volumenének növekedése, összhangban a jegykiadó automata telepítésekkel.   + Egyes pénztárak évközi megszűnése összhangban az új jegykiadó automaták telepítésével és ügyfélközpontok nyitásával.   + Viszontértékesítői tevékenység csökkenése.   + Elektronikus jegyrendszer bevezetéséhez kapcsolódó üzemeltetési feladatok megjelenése. * A közlekedésszervezői tevékenység teljesítmény adatainak tervezésénél figyelembe vételre került a Fonódó fejlesztések hatása, az 1-es villamos hosszabbítás hatása, az Újpesti hálózatfejlesztés hatása, Rákoskeresztúri fejlesztés hatása, a Budai hálózatfejlesztés hatása. * A Fővárosi Közgyűlés 1266/2013. (06.12.) számú határozatának megfelelően további, új autóbusszal történő szolgáltatásra irányuló, illetve a megkezdett autóbusztenderek hatásai figyelembe vételre kerültek. * A BKK üzleti terve a MOL Bubi kerékpárrendszer bővülésével, 2015. év végére 97 gyűjtőállomással számol. * A Főváros által tervezés peremfeltételként megszabott 1,15 %-os inflációs hatás ellenére a működési költségek dologi kiadásainak tervezésénél a főszabályként inflációval nem számol a terv, ez alól azok a tételek képeznek kivételt, ahol szerződéses kötelezettségként szerepel az áremelés. * Főváros iránymutatása alapján a 2015-16. évre vonatkozó tervben a 2014-es bázisnak megfelelően – bérfejlesztés nélkül – kerültek a bérek tervezésre. |

* A működéshez kapcsolódó egyéb adók és járulékok esetében a hatályos jogszabályok kerültek figyelembe vételre.
* A 2015. évi terv tartalmazza az M4 üzemeltetésével kapcsolatos áthúzódó hatásokat, valamint az M4 teljes éves üzemeltetésének hatását.