



MISKOLC MEGYEI JOGÚ VÁROS
ALPOLGÁRMESTERE

Miskolc Megyei Jogú Város Közgyűlése

Melléklet: 1 db

**Beszámoló az MVK Zrt. forgalomszervezési intézkedéseinek
hatásairól, tapasztalatairól, eredményéről**

Összeállította:

.....

Börzsei Tibor

Vezérigazgató

MVK Miskolc Városi Közlekedési Zrt.

Egyeztetve:

.....

Vargha Tibor

Főosztályvezető

Építési, Környezetvédelmi és

Településfejlesztési Főosztály

.....

Nyilas Ferencné

Főosztályvezető

Törvényességi észrevételre bemutatva:

.....
Dr. Mészáros Miklós
jegyző

**Miskolc Megyei Jogú Város
Közigyűlése**

Tisztelt Közigyűlés!

Miskolc Város Önkormányzatának Közigyűlése 2006. november 30-án döntött az új hálózat bevezetéséről, az MVK Zrt.-vel kötött közszolgáltatási szerződés módosításáról.

Miskolc Város Közigyűlésének döntése alapján 2007. január 1-jén megtörtént az új közösségi közlekedési hálózat bevezetése. A társaság szakemberei folyamatosan figyelemmel kísérik az új hálózat működését, melyben mindössze kisebb finomítások életbe léptetése vált szükségessé.

Jelen beszámoló összefoglalja az új hálózat bevezetésének tapasztalatait.

I. Tartalmi összefoglaló

Az új közlekedési hálózat kidolgozását sokrétű előkészítő munka előzte meg, a javasolt hálózat struktúra kialakítása az utasszámlálási adatok, a célforgalmi és jegyhasználati szokások felmérései együttesen szolgáltak alapul a közlekedési szakemberek számára.

Miskolc Város Önkormányzatának Közigyűlése 2006. november 30-án döntött az új hálózat bevezetéséről, az MVK Zrt.-vel kötött közszolgáltatási szerződés módosításáról.

Az utasok tájékoztatása a 2007. január 1-jétől életbe lépő változásokról már a közigyűlési döntést megelőzően megkezdődött. A tájékoztatás a helyi írott és elektronikus sajtón, az MVK Zrt. saját honlapján, a háztartásokba eljuttatott levelek, a megállóhelyeken, végállomásokon, járműveken kihelyezett információs táblák segítségével történt. Emellett a Társaság képviselői számos lakossági fórumon is részt vettek.

Az új hálózat bevezetését követően, 2007. január 2-től az MVK Zrt. szakemberei folyamatosan figyelemmel kísérik az új közlekedési hálózat működését, az utasforgalom alakulását. A társasághoz érkező utas-észrevételek feldolgozása folyamatosan zajlott.

A társasághoz beérkezett észrevételek, a társaság szakemberei által lefolytatott vizsgálatok, valamint az utasszámlálási adatok alapján 2007. február 1-jétől, valamint 2007. május 1-jétől változások léptek életbe egyes járatok menetrendjében. A korábban közlekedtetett rásegítő járatok beépítésre kerültek a menetrendbe, illetve egyes járatok esetében módosult egy-egy reggeli, vagy esti indulási időpont. Jelentősebb változást lépett életbe a 21-es autóbusz viszonylat menetrendjében,

módosult a 33-as járatok útvonala, és beépítésre, áthelyezésre kerültek egyes megállóhelyek.

A 2007. június 16-i nyári menetrendváltással változott a 19-es és 67-es járatok közlekedési rendje, míg a 2007. szeptember 1-jén bevezetett menetrenddel együtt módosult az 1A-s, a 34-es viszonylatok útvonala, a 69-es járatok végállomása, míg a 24-es viszonylaton új le és felszállóhely került kialakításra.

II. Az önkormányzat stratégiájához való viszony

A 2007. január 1-jével életbe léptetett változások szervesen kapcsolódnak Miskolc megyei jogú város 2007-2013 közötti időszakra vonatkozó városfejlesztési stratégiájához.

III. Előzmények

Az új közlekedési struktúra részleteinek kidolgozásához az utasszámlálási vizsgálatok adatai, a célforgalmi és jegyhasználati szokások felmérései együttesen szolgáltak alapul a közlekedési szakemberek számára. Az előkészítő munka lépéseit részletesen a melléklet tartalmazza.

Miskolc Város Önkormányzatának Közgyűlése 2006. november 30-án döntött a racionalizált hálózat bevezetéséről, a közösségi közlekedési hálózatot működtető Miskolc Városi Közlekedési Zrt.-vel kötött közszolgáltatási szerződés módosításáról. A racionalizált hálózat bevezetéséhez kapcsolódóan, a lakosság minél szélesebb körű tájékoztatása érdekében végzett kommunikációs kampány legfőbb elemeit a melléklet tartalmazza.

IV. Várható szakmai hatások

A racionalizált hálózat bevezetésének szakmai tapasztalatai, jelen beszámolóban is részletezett szakmai hatások, eredmények alakján további változtatásokat nem tervezünk, így további közvetlen szakmai hatásokkal nem kell számolnunk.

V. Várható gazdasági hatások

A racionalizált hálózat bevezetésének szakmai és gazdasági tapasztalatai alapján további változtatások életbeléptetését nem tervezünk, így a mellékletben részletezett gazdasági hatásokon túl további közvetlen gazdasági hatással nem számolhatunk.

VI. Kapcsolódások

Miskolc Városi Villamosvasút Fejlesztése c. projekthez kapcsolódóan a villamos szerepének erősítése Miskolc város kelet-nyugati közlekedési tengelyében.

VII. Fennmaradt vitás kérdések

Vitás kérdés nem maradt fenn.

VIII. Javaslat a sajtó tájékoztatására

A sajtó tájékoztatása a racionalizált hálózat bevezetése kapcsán folyamatosan zajlott, jelen beszámoló nem vet fel újabb tájékoztatási feladatokat.

Kérem a Tisztelt Közgyűlést, hogy az előterjesztésben foglaltakat megtárgyalni, és a beszámolót elfogadni szíveskedjen.

-

Miskolc, 2007. október 15.

OROSZ LAJOS

Alpolgármester
Miskolc Megyei Jogú Város
Polgármesteri Hivatala

Határozati javaslat

A Közgyűlés megtárgyalva a racionalizált hálózat bevezetéséről szóló beszámolót döntött annak elfogadásáról.

Felelős: Káli Sándor polgármester

Közreműködik: MVK Miskolc Városi Közlekedési Zrt.

Határidő: azonnal

Melléklet: A racionalizált hálózat bevezetése, annak szakmai tapasztalatai és gazdasági hatásai

I. A racionalizált hálózat kidolgozásának előzményei

Az új közlekedési struktúra részleteinek kidolgozásához az utasszámlálási vizsgálatok adatai, a célforgalmi és jegyhasználati szokások felmérései együttesen szolgáltak alapul a közlekedési szakemberek számára. A racionalizált hálózat kidolgozása során végzett sokrétű előkészítő munka legfőbb lépései a következők voltak:

- 2003. április: célforgalmi utasszámlálás Miskolcon és környékén
- 2004-2005: Légrúgó nyomáson alapuló utasszámláló rendszer fejlesztése (Knorr-Bremse Fékrendszerek Kft., Bay Zoltán Alkalmazott Kutatási Alapítvány, MVK Zrt.)
- 2006. január: Hálózatracionalizálási felkészülés indítása
- 2006. január-április: Utasszámlálási és kiértékelési rendszer kialakítása.
- 2006. április-június: A teljes autóbusz hálózaton utasszámlálások végzése
- 2006. április: Tanácsadó bevonása a hálózatracionalizálási feladat lebonyolításába
- 2006. május 23.: Jegy- és bérlethasználati szokások felmérése
- 2006. augusztus: Optimalizált hálózati javaslatok értékelése, hálózati javaslat kialakítása
- 2006. szeptember 14., 23-24.: Villamos hálózaton ellenőrző utasszámlálás
- 2006. október: Menetrendi alapadatok meghatározása, forgalomtechnikai teljesíthetőség, vonalak bejárása, forgalomtechnikai változtatási igények meghatározása.
- 2006. november: egyeztetés Miskolc Város Önkormányzatának Építési, Környezetvédelmi és Településfejlesztési Főosztályának vezetőivel, aminek hatására módosítottuk javaslatunkat.
 - a. 31-es viszonylat közvetlen kapcsolatot biztosít az Egyetemváros és a Tiszai Pu. között
 - b. Hejő-park kiszolgálása a 14H-s viszonylat segítségével
 - c. 9-es, 99-es viszonylatok szétválasztása

d. 33-as, 34-es végállomásai: az Arany János utca helyett a Búza téren és a Szemere utcán kerültek kialakításra

- 2006. november: Menetrendek szerkesztése

II. A racionalizált hálózat bevezetése

Miskolc Város Önkormányzatának Közgyűlése 2006. november 30-án döntött a racionalizált hálózat bevezetéséről, a közösségi közlekedési hálózatot működtető Miskolc Városi Közlekedési Zrt.-vel kötött közszolgáltatási szerződés módosításáról.

A racionalizált hálózat bevezetéséhez kapcsolódóan, a lakosság minél szélesebb körű tájékoztatása érdekében végzett kommunikációs kampány legfőbb elemei a következők voltak:

2. Társaságunk szakemberei lakossági fórumokon mutatták be a hálózat átszervezésének okait, alapelveit, a fontos változásokat:
 - 2006. november 13.: Lakossági fórum, Herman Ottó Gimnázium
 - 2006. november 23.: Észak-Magyarország által szervezett lakossági fórum, Ifjúsági Ház
 - 2006. november 24.: Lakossági fórum, 21. Általános Iskola, Diósgyőr
 - 2006. november 27.: Lakossági fórum, Avasi Gimnázium, Avas
 - 2006. november 30.: Közmeghallgatás a Városházán
 - 2006. december 5.: Lakossági fórum, Kilián
 - 2006. december 8.: Lakossági fórum, Móra Ferenc Általános Iskola, Berekalja
 - 2006. december 12.: Lakossági fórum, Csele utcai Általános Iskola, Martin-kertváros
3. A lakosság helyi sajtón keresztül történő folyamatos tájékoztatása újságcikkek, sajtóközlemények és PR hirdetések segítségével
 - 2006. november 21.: Sajtókonferencia a racionalizált hálózat bevezetéséről, annak indokoltságáról
 - 2006. december 2.: MiNap c. hetilap, beszámoló a Közgyűlés döntéséről
 - 2006. december 9.: MiNap c. hetilap, Hogyan közlekedjünk 2007. január 1-jétől? (PR hirdetés, melyben városrészenként kerültek bemutatásra a közlekedési hálózat változásai)
 - 2006. december 15.: sajtótájékoztató, az új menetrend bemutatása

- 2006. december 16.: hirdetés a MiNap c. hetilapban a bérlettípusok és tarifarendszer változásairól
 - 2006. december 16-20.: hirdetés a Miskolci Tv képújságjában (alapinformációk a hálózat- és tarifaváltozásokról)
 - Folyamatos tájékoztatás a helyi írott és elektronikus sajtó segítségével.
4. Civil szervezetek, önkormányzati képviselők tájékoztatása
- 2006. november 15.: MSZP frakció tájékoztatása
 - 2006. november 22.: FIDESZ frakció tájékoztatása
 - 2006. december 4.: Felsőzsolca Polgármesterének tájékoztatása
 - 2006. december 4.: Egyeztetés a civil szervezetekkel, Ökológiai Intézet a Fenntartható Fejlődésért Alapítvány, Kossuth u. 13.
5. Tájékoztatás a járműveken, megállóhelyeken, direkt levél segítségével:
- 2006. december 13-19.: Hírlevél minden miskolci háztartásba, mely városrészenként mutatta be az új közlekedési hálózatot
 - 2006. december 20.-: Vonalhálózati térkép kihelyezése a járműveken, végállomásokon, megállóhelyeken
 - 2006. december 20.-: A bérletértékesítés megkezdése, minden 2007. januári vagy 2007. évi bérletet vásárló ingyenes menetrendkönyvet kapott ajándékba.
 - 2006. december 20.-22.: Nagyfelhasználók tájékoztatása direkt levélben a változásokról
 - 2006. december 22.: Menetrend letölthető verziójának elhelyezése a honlapon
 - 2006. december 27.: Vonalhálózati térkép flash verziójának, útvonalkeresőnek elhelyezése társaságunk honlapján
 - 2006. december 27.-: Díjszabási tájékoztató és utazási feltételek kihelyezése a járműveken, bérletpénztárakban

III. Racionalizált hálózat bevezetésének tapasztalatai

2007. január 2-től folyamatosan figyelemmel kísérjük az új közlekedési hálózat működését, az utasforgalom alakulását. A társasághoz érkező utas-észrevételek feldolgozása folyamatosan zajlott. A 2007. január 1. előtti vonalhálózat visszaállítására nincs lehetőség és az eddigi tapasztalatok alapján ez nem is indokolt, azonban az utasok észrevételei, valamint felmérések, utasszámlálások alapján tovább finomítottuk az új közlekedési rendszert.

Az új közlekedési hálózat bevezetése utáni legfontosabb események az alábbiak voltak:

- 2007. január 3.: rásegítő járatok közlekedtetése a reggeli csúcsidőszakban az 1-es, 1A-s, 3-as, 14-es, 14H-s, 29-es és 35-ös vonalán, valamint az 1-es és 2-es villamoson
- 2007. január 5.: rásegítő járat közlekedtetése az 1-es, 1A-s viszonylaton, a délutáni csúcsidőszakban

A társasághoz beérkezett észrevételek, a társaság szakemberei által lefolytatott vizsgálatok, valamint az utasszámlálási adatok alapján 2007. február 1-jétől az alábbi változtatásokat léptettük életbe:

- A korábban közlekedtetett rásegítő járatok beépítésre kerültek az 1-es, 1A-s, 3-as, 14-es, 14H-s, 29-es és 35-ös, valamint a villamos viszonylatok menetrendjébe. Ezzel együtt pontosításra kerültek ezen járatok indulási idejei.
- Változott a 12-es, valamint a 68-as viszonylat menetrendje, a járatok indulási ideje jobban illeszkedik az utasok által megfogalmazott elvárásokhoz.
- Társaságunk kiemelten kezelte azon panaszok orvoslását, melyekben a reggeli munkakezdéshez, vagy az esti műszakváltáshoz kapcsolódó nem megfelelő csatlakozásokra, hosszú várakozási időkre vonatkoztak. Az ilyen jellegű panaszok kivizsgálása, adatokkal való alátámasztását követően tettük meg a szükséges változásokat. Ennek megfelelően 2007. február 1-jétől apróbb változásokat léptettünk életbe a 2-es, a 3-as, 4-es, 5-ös, 6-os, 7-es, 8-as, 18-as, 19-es, 35É-s, 67-es 69-es viszonylatok menetrendjében. Ezek a változások általában egy-egy indulási időt érintettek, esetleg egy-egy plusz forduló beépítésével jártak.

Újabb változások életbe léptetésére 2007. május 1-jétől került sor, ezek az alábbiak voltak:

- Változott a 21-es járatok menetrendje, a napi fordulók száma a jelenlegi 126 fordulóról 92 fordulóra csökkent.
- Változott a 33-as viszonylat útvonala, a járatok az Üveggyár megállóhely után a Gábor Áron, a Kiss Ernő, majd a Tímármalom utcán haladnak tovább.
- A 14-es és 14H-s járatok megállnak a 11-es járatok Petőfi téri megállóhelyén.
- A 4-es és a 31-es járatok Vízügyi Igazgatóságnál található megállóhelye áthelyezésre került a 3-as és a 21-es járatok megállóhelyére.
- A 22-es viszonylaton plusz fordulók kerültek beállításra. A viszonylaton rásegítő jelleggel a reggeli órákban, illetve délután közlekedtettünk rásegítő járatokat. Ezek beépítésre kerültek a menetrendbe, így az Egyetemvárosból 15:48-kor és

17:50-kor is indulnak járatok a Centrum felé. (A reggeli plusz forduló az utas-menetrendben nem jelenik meg, hiszen ekkor 5 percenként követik egymást a járatok.)

- 6-os Újgyőri főtér – Pereces
 1. A 6-os viszonylaton péntekenként rásegítő járatot építettünk be, mely az Újgyőri főtérről 11:40-kor, míg Perecesről 12:00-kor indul.
 2. A 6-os viszonylaton a 16:15-ös járat 16:20-kor indul az Újgyőri főtérről. (Perecesről: 16:40-kor)
 3. A 6-os viszonylaton a 23:10-es járat 23:25-kor indul az Újgyőri főtérről. (Perecesről: 23:42-kor)
- A 99-es viszonylaton a 22:10-es járat 22:30-kor indul az Újgyőri főtérről. (Kandó K. u.-ról 22:40-kor)
- A 9-es viszonylaton a 14:10-es járaton csuklós autóbusz közlekedik.

A 2007. június 16-án életbe léptetett nyári menetrendváltással változott:

- A 19-es és 67-es járatok közlekedési rendje (2007. március 29-én lakossági fórumon egyeztettük a javaslatot)
- Plusz fordulót építettünk be a 35-ös viszonylat menetrendjébe
- Számos viszonylat esetében módosultak egyes indulási időpontok, utasaink kérésének megfelelően. Így az 1-es, 1A-s, 4-es, 5-ös, 8-as, 12-es, a 21-es és 99-es, valamint a 22-es, 31-es, 35-ös, 44-es, 69-es autóbuszok menetrendjében is változott egy-egy indulási időpont.

2007. szeptember 1-jén bevezetett menetrenddel az alábbi módosítások léptek életbe:

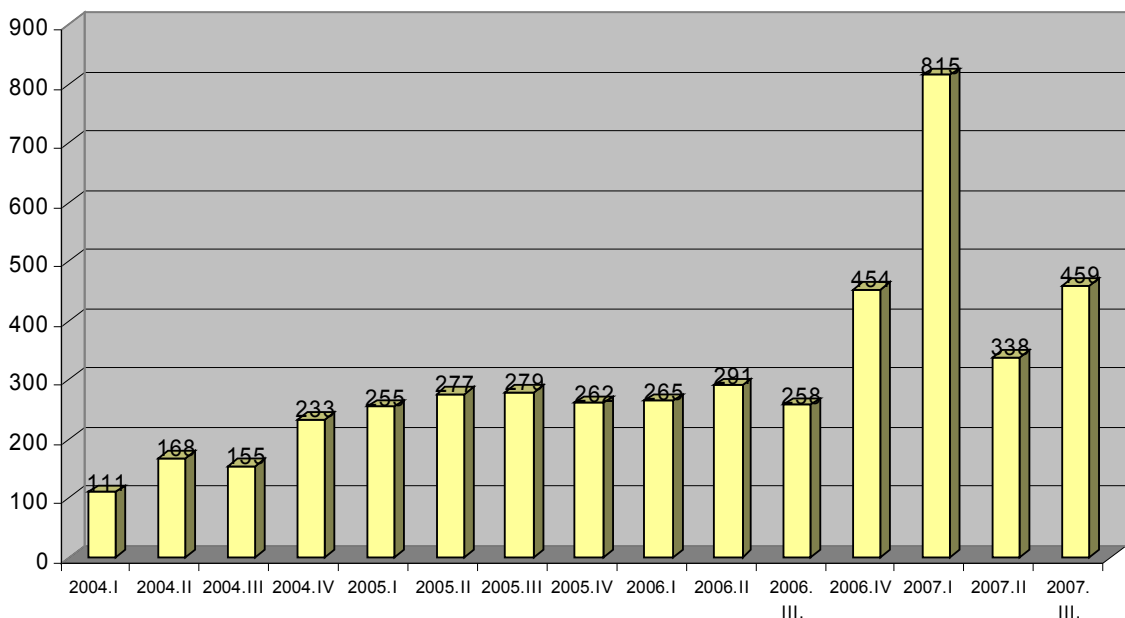
- Módosult az 1A-s viszonylat útvonala a Tisza vá.- Búza tér közötti szakaszon, mégpedig úgy, hogy az Üteg u. helyett a járatok a Selyemrét megállóhelyen állnak meg.
- A 24-es viszonylaton új le-és felszállóhely került kialakításra a Gömöri pályaudvar felől közlekedő 32-es járatok Búza téri megállóhelyével párhuzamosan.
- A 32-es viszonylat Hatvanötösök utcai megállóhelye mintegy 50-100 méterrel a Gömöri pályaudvar irányába áthelyezésre került, így a Szépkorúak Házához közelebb esik.
- Változott a 34-es viszonylat végállomása, útvonala módosult. A járatok végállomása az Arany J. utcába került.
- A 69-es viszonylat végállomása Diósgyőrben az 5-ös és 15-ös viszonylatok végállomásánál kapott helyet.

- Plusz fordulók kerültek beépítésre a 2-es, a 3-as, a 29-es autóbusz viszonylatok esetében, míg a 14-es, a 21-es és a 32-es viszonylat fordulójának száma csökkent
- Változott a 22-es járatok üzemideje, a járatok szorgalmi időszakban (2007. szeptember 10. és 2007. december 21. között) munkanapokon 04:35 – 22:00 óra között közlekednek. 22 óra után a 2-es viszonylat mindkét irányban érinti az Egyetervárost (3-3 járat), ezzel nemcsak kiváltva a 22-es viszonylatot, de hosszabb üzemidőt is biztosítva az Egyeterről Tapolcára vagy épp a belvárosba utazók számára.

A fent leírt változásokról a helyi sajtón keresztül, honlapunkon, illetve szórólapok, valamint menetrendi betétlapok, új menetrend segítségével tájékoztatjuk az utazóközönséget.

A racionalizált vonalhálózat bevezetése kapcsán jelentősen növekedett a Társaságunkhoz érkező ügyfélészrevételek száma. Míg a korábban negyedévente átlagosan 240 körül alakult az utaspanaszok száma, addig 2006. utolsó negyedévében 454, míg 2007. első negyedévében 815 észrevétellel számolhattunk. 2007. III. negyedévében az észrevételek számának növekedése a szigorított jegyellenőrzési rendszernek köszönhető.

Észrevételek száma (db)



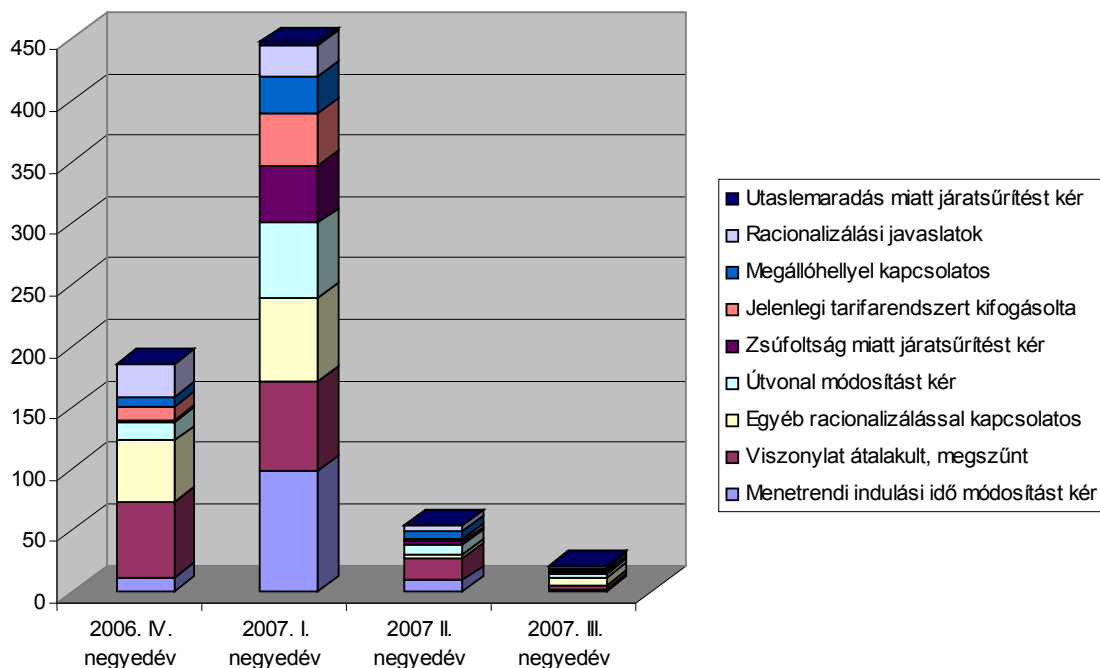
Lényeges kiemelni, hogy a társaságunkhoz beérkezett 707 db racionalizálással kapcsolatos észrevétel – melyek egy része több kérést is tartalmazott, így összesen kb. 800-850 kéréssel számolhatunk - jelentős része általános javaslat, melyben a korábbi közlekedési hálózat egészének vagy egyes vonalaknak a visszaállítását kérték utasaink. Ezeket a javaslatoknak, kéréseknek nem tudunk eleget tenni, hiszen

azok teljesítése jelentős többletterheket jelentene társaságunk, és így Miskolc Megyei Jogú Város Önkormányzata számára.

A racionalizálással kapcsolatos észrevételek száma és összetétele a következő módon alakult:

Időszak	Racionalizálással kapcsolatos észrevételek száma
2006. IV. negyedév	185
2007. I. negyedév	445
2007. II. negyedév	54
2007. III. negyedév	21
Összesen	707

Racionalizálási észrevételek alakulása



Azon észrevételek száma, melyben konkrét indulási időpontok módosítását kérték utasaink, 120. Az ilyen jellegű speciális problémákat lehetőség szerint megoldottuk. A hozzánk beérkezett vonalhálózati jellegű észrevételek egy részének kivizsgálása hosszabb időt vett igénybe. Ezen javaslatok jelentős részét városunk vezetői, önkormányzati képviselői tolmácsolták társaságunk felé.

Az alábbi táblázatok röviden mutatják a képviselők által tolmácsolt észrevételek kapcsán végzett vizsgálatok eredményeit:

Észrevétel, javaslat tárgya	Vizsgálat eredménye	Státusz
1A-s közlekedési rendjének módosítása (érintse az Andrásy utca és Diósgyőr – 101B-s viszonylat volt végállomása – megállóhelyet)	Az Újgyöri főtérnél a jelenlegi megállóhely kedvezőbb az átszálló utasok számára. A 101B-s végállomásának érintése többletköltséggel járna.	Elutasítva
A 3-as viszonylat járatsűrűségének növelése	2007. szeptemberi menetrendváltással teljesítve	Megvalósult
A 3A-s viszonylat vonalának meghosszabbítása	Jelentős többletköltséggel járna, és ezzel párhuzamosan nem jár utasszámnövekedéssel.	Elutasítva
Közvetlen átszállás biztosítása a 3A-s viszonylatról és a 31-es viszonylatra a Vízügyi Igazgatóságnál	2007. május 1-jétől megvalósult.	Megvalósult
Plusz fordulók beépítése a 6-os viszonylaton (reggel és délután)	A reggeli plusz forduló beépítését útaszámadatok nem indokolják, többletköltséggel járna. A délutáni időszakban jelzett zsúfoltság az előző járat indulási időpontjának módosításával áthidalható. Változtatás: 2007. május 1-jétől.	Elutasítva / megvalósult
A 7-es viszonylat a Selyemrét érintésével közlekedjen	Az 1A-s járatok érintik a Selyemrét megállóhelyet.	Megvalósult
A 7-es viszonylat járatsűrűségének növelése	Utasszámadatok nem indokolják.	Elutasítva
11-es vonalának kettéválasztása, a Közdomb u. külön viszonylattal történő kiszolgálása	A kérés megvalósítható, a felmerülő előnyökről és hátrányokról egyeztetünk a képviselővel.	Folyamatban
14-es megállítása a 11-es viszonylat Petőfi tér megállóhelyén, közvetlen átszállási lehetőség biztosítása a 11-es és 34-es járatokra	2007. május 1-jétől megvalósult.	Megvalósult
14H-s útvonalának módosítása		
Egyetemvárosig történő közlekedtetése	Korábbi időszak utasszámadatai alapján nem indokolt, jelentős többletköltséggel járna.	Elutasítva
A járat csak az egyik irányban közlekedjen a Sütő J. utcán, a másik irányban haladjon a Futó utca, Csaba vezér utca útvonalon, érintse a Cementgyár megállóhelyet	Többletköltséggel járna, utasszámadatok alapján nem indokolt. Közszolgáltatási szerződés értelmében a rendelkezésünkre álló legrövidebb útvonalon kell kiszolgáltatnunk a szolgáltatásba bevont területeket.	Elutasítva
Kassai utca érintésével közlekedjen, ezzel közvetlen kapcsolatot teremtve a lakótelep és a belváros között	A 14-es és 14H-s járatok kapacitása csak együtt tudja kiszolgálni az SZTK és Repülőtér közötti területet, a 24-es viszonylat útvonalának meghosszabbítása jelentős többletköltségekkel járna. A jobb Búza téri kapcsolat került kialakításra.	Elutasítva / Megvalósult
A 19-es járat a Digép érintésével közlekedjen	Korábbi időszak utasszámadatai alapján nem indokolt, jelentős többletköltséggel járna.	Elutasítva

Észrevétel, javaslat tárgya	Vizsgálat eredménye	Státusz
21-es a végállomása a Tiszai Pu. legyen	Utasszám adatok alapján alátámasztható a Szondi Gy. utcai végállomásoztatás, járatsűrűség jelentős mértékben csökkent.	Elutasítva
A 21-es és a 99-es járatok összekapcsolása, a 21-es régi útvonalának visszaállítása	Jelentős többletköltséggel járna.	Elutasítva
24-es visszaállítása és üzemidejének bővítése, (14H-s járat helyett)	A 14-es és 14H-s járatok kapacitása csak együtt tudja kiszolgálni az SZTK és Repülőtér közötti területet, a 24-es viszonylat útvonalának meghosszabbítása jelentős többletköltségekkel járna. A jobb Búza téri kapcsolat került kialakításra.	Elutasítva / Megvalósult
32-es Szeles utcai megállójának áthelyezése		Megvalósult
A 33-as útvonalának módosítása	2007. május 1-jétől megvalósult.	Megvalósult
A 34-es közlekedési rendjének módosítása, megállójának áthelyezése a Petőfi téren	Forgalmi akadályok miatt nem megvalósítható.	Elutasítva
34-es útvonalának módosítása, a járatok a belváros érintésével közlekedjenek	Az Arany J. utcán történő végállomásoztatást Miskolc MJV Önkormányzata jóváhagyta.	Megvalósult
A 68-as viszonylat menetrendjének módosítása	2007. február 1-jétől megvalósult.	Megvalósult
Zs-s visszaállítása	A Városgazda Kht. Finanszírozásában 2007. május 19. és 2007. augusztus 10. között megvalósult.	Átmenetileg megvalósult
Járat közlekedtetése a Hidegsoron	Nem engedélyezett a Hidegsoron való közlekedés.	Elutasítva
Napi két forduló biztosítása a Vizitelekhez	Különcélú autóbusszjárat közlekedtetésével megoldott.	Megvalósult
Északi ipartelep ellátása, bekapcsolása a közlekedési rendszerbe	Vizsgálat alatt.	Folyamatban

Az alábbi táblázatok röviden mutatják az utasaink által Társaságunkhoz eljutatott észrevételek kapcsán végzett vizsgálatok eredményeit:

Észrevétel, javaslat tárgya	Vizsgálat eredménye	Státusz
Berekalja kiszolgálása, közvetlen, átszállás nélküli kapcsolat	Főlegesen többletkapacitások keletkeznének.	Elutasítva
A 3A-s viszonylaton az Orvosi Rendelő megállóhely áthelyezése	Az utcában nem tudunk autóbusszal behajtani.	Elutasítva
A 4-es autóbussz járatok a Búza tér irányába a Tapolcai elágazásnál a 14-es járatokkal közös megállóhelyen álljanak meg	Menetidő növekedést okozna, az előző megállóknál közvetlen átszállási lehetőség van.	Elutasítva

Észrevétel, javaslat tárgya	Vizsgálat eredménye	Státusz
A 6-os viszonylaton esti plusz forduló beépítése	Utasszám adatok nem indokolják, többletköltséggel járna, az utolsó járat indulási időpontját későbbre toltuk 2007. május 1-jétől.	Megvalósult
A 6-os viszonylaton a pénteki iskolavégzéshez igazodóan plusz forduló beépítése	2007. május 1-jétől megvalósult.	Megvalósult
A 14-es közlekedési rendjének módosítása, a járatok APEH Kirendeltség előtti, ITC előtti megállítása	2007. május 1-jétől megáll a 11-es viszonylat Petőfi téri megállóhelyén. A járatok ITC előtti megállítása menetidő növekedésével járna,	Megvalósult / Elutasítva
14H-s mindkét irányban a Szilágyi Dezső utcán, illetve a Búza teret érintve közlekedjen	A 14-es és 14H-s járatok kapacitása csak együtt tudja kiszolgálni az SZTK és Repülőtér közötti területet, a 24-es viszonylat útvonalának meghosszabbítása jelentős többletköltségekkel járna. A jobb Búza téri kapcsolat került kialakításra.	Elutasítva / Megvalósult
19-es a Láditelep u. érintésével közlekedjen	Javaslatot dolgoztunk ki a 19-es és 67-es 19:00 utáni járatainak összevonására, erről egyeztettünk a képviselővel. Nyári menetrenddel lépett életbe.	Megvalósult
21-es útvonalának módosítása:		
a Vasgyár érintésével közlekedjen	Jelentős többletköltséggel járna.	Elutasítva
eredeti útvonalán, vagy a volt 101B-s végállomásáig közlekedjen	Jelentős többletköltséggel járna.	Elutasítva
végállomása a Digép legyen	Jelentős többletköltséggel járna, a 29-es járatokon jelentkező utazási igények miatt a 29-es viszonylatot mindenképp be kell vinni a Vasgyárhoz.	Elutasítva
A 24-es Búza téri megállóhelyének áthelyezése	Egyeztettünk Miskolc MJV Önkormányzatának illetékeseivel.	Megvalósult
33-as útvonalának meghosszabbítása a Vasgyári kórházig, korábbi közlekedési rendjének visszaállítása	Jelentős többletköltséggel járna.	Elutasítva
35-ös az Avas városközpont érintésével közlekedjen	A 35-ös járatok feladata, hogy lehető legrövidebb idő alatt jutassák el az Avason élőket a belvárosba, ez menetidő és költségnövekedést okozna.	Elutasítva
A 67-es egyes járatainak közlekedtetése a Komlóstető végállomásig	Javaslatot dolgoztunk ki a 19-es és 67-es 19:00 utáni járatainak összevonására, erről egyeztettünk a képviselővel. Nyári menetrenddel lépett életbe.	Megvalósult
69-es végállomásának áthelyezése	2007. február 1-jétől közös megállóhelyen álltak meg az 1-es, 1A-s viszonylatokkal, majd az 5-ös, 15-ös megállóhelyéhez került.	Megvalósult
A Cora járat megállítása a Miskolci Egyetem Egészségügyi Főiskolai Karának épületénél	Jeleztük a Corának az igényt, a járat közlekedtetésének költségét ő fizeti, a megállóhely kialakítása az Önkormányzat feladata.	Folyamatban

IV. Forgalmi teljesítmények alakulása

Az elvárt szállítási teljesítményeket a Közszolgáltatási Szerződés (KSZ) éves szinten, az üzleti terv ezen túl havi szinten is rögzíti. A KSZ éves szinten a tervteljesítést 98-102 % közötti írja elő. **Az alábbi adatok alapján elmondható, hogy Társaságunk az elvárt férőhely-kilométert teljesítette.**

A Társaság 2007. 1-8. hónapjának közszolgáltatási szerződés szerinti **szállítási teljesítménye** 913, 98 millió férőhelykilométer, amely értékkel a szerződésben rögzített követelmény 98,3 %-on teljesült. Az üzemági teljesítmények tekintetében autóbussznál 1,8 %-os , villamosnál 1,5 %-os elmaradás mutatkozik.

Szállítási teljesítmény	Bázis	Terv	Tény	Index a bázishoz	Index a tervhez
	1-8. hónap (fhkm)			(%)	(%)
Közszolgáltatási Szerződés szerint összesen	1 094 663 262	929 786 911	913 979 688	83,5	98,3
Autóbusz	872 981 946	698 491 560	686 055 324	78,6	98,2
Villamos	222 214 677	231 849 451	228 329 628	102,8	98,5

Ebben az időszakban 83,1 millió **utas** szállítására került sor, amely a tervtől 2,5 %-kal, míg a bázistól 6,4 %-kal kevesebb. A statisztikai szorzókkal képzett 282,9 millió **utaskilométer** a tervtől 2,5 %-kal alacsonyabb értéket mutat.

2007-ben a közösségi közlekedésben tapasztalható utasvesztési trend, nem csak Miskolcon, de az ország más nagyvárosaiban is jellemző. Ezt a trendet a következő táblázat szemlélteti, melynek adatai 2007. első félévére vonatkoznak. Látható, hogy míg a többi vidéki nagyváros (Debrecen, Szeged, Győr, Pécs) növelte, vagy épp csak csekély mértékben csökkentette szolgáltatási teljesítményét, addig Társaságunk 15,8 %-os férőhely-kilométer teljesítmény csökkentést hajtott végre. A kibocsátott kapacitások racionalizálására, azért volt szükség, mert ellenkező esetben társaságunk vesztesége 2007-ben elérte volna az 1,1 milliárd Ft-t.

Ezzel szemben a statisztikai módszerekkel számított utasszám csökkenés a vidéki nagyvárosok között Miskolcon a legcsekélyebb. Az utaskilométer adatok, pedig csak a Tisza Volán Zrt. (Szeged) esetében csökkentek kisebb mértékben, mint Miskolcon.

A menetrend szerinti helyi tömegközlekedés főbb mutatói 2007. I. félévében

Közlekedési társaság	Férőhely-kilométer (1000)	Index a bázishoz (%)	Utasok száma (1000 fő)	Index a bázishoz (%)	Utas-kilométer (1000)	Index a bázishoz (%)
Miskolc Városi Közlekedési Zrt.	692 831	84,2	64 668	94,5	219 811	92,7
Debrecen Közlekedési Zrt.	109 661	99,7	16 997	87,4	43 829	87,4
Hajdú Volán Zrt.	567 957	99,5	42 551	84,5	148 708	84,1
Tisza Volán Zrt.	477 023	102,4	45 986	93,3	188 382	93,2
Kisalföld Volán Zrt.	409 738	98,3	30 345	89,2	105 033	89,0
Pécsi Közlekedési Zrt.	529 339	101,7	38 612	84,0	140 157	84,0

A **férőhely-kihasználtság** az autóbusz üzemágnál 1,3 %-kal alacsonyabb, villamos üzemágnál 0,7 %-kal több a tervtől.

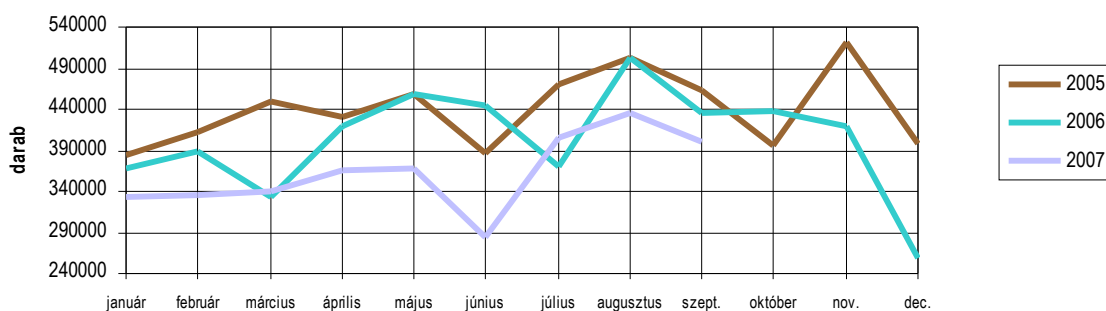
Férőhely-kihasználtság	Bázis	Terv	Tény	Index a bázishoz	Index a tervhez
	2007. 1.-8. hónap			(%)	(%)
Autóbusz	27,80	31,54	31,13	112,0	98,7
Villamos	29,40	30,16	30,39	103,4	100,7

V. Menetjegy- és bérletértékesítés

Az előzőekben bemutatott utasvesztési trendnek megfelelően a menetjegy értékesítésből származó árbevételünk 36,1 MFt-tal, bérlet értékesítésből származó árbevételünk 41,2 MFt-tal alacsonyabb a tervnél.

A menetjegyek egyenértékes összesen értéke az értékesítési tervhez képest 6,8 %-os elmaradást mutat, mely egyenesen arányos az utasszámok változásával. A menetjegyek értékesítése terén júliusban tapasztalható növekedés a jegyellenőrzési rendszer szigorításának köszönhető.

Összes eladott menetjegyek darabszáma



A bérletek eladási mennyisége 8,1 %-kal alacsonyabb a bázis értéknél, míg a tervtől 1,1 %-kal marad el. A Tanuló/Nyugdíjas bérletek forgalma a bázishoz képest 8,1 %-os csökkenést mutat, a tervezettől 2,7 %-kal alacsonyabb.

A bázis időszakhoz képest:

- Az összesített teljesáru havi bérlet értékesítés 8,6 %-kal csökkent.
- Az egyvonalas bérletek értékesítése 21,5 %-kal, a villamos bérleteké 7,8 %-kal növekedett
- A kombinált bérletek forgalma az előző időszakkal nehezen mérhető össze, hiszen az öszvonalas autóbusz bérlet megszűnésével is számolnunk kell. A két bérlettípus tavalyi értékesítéséhez képest 9,1 %-kal csökkent, azonban meg kell jegyezni, hogy a kombinált bérletek értékesítése több, mint duplájára nőtt, a növekedés mértéke 120,4 %-os.

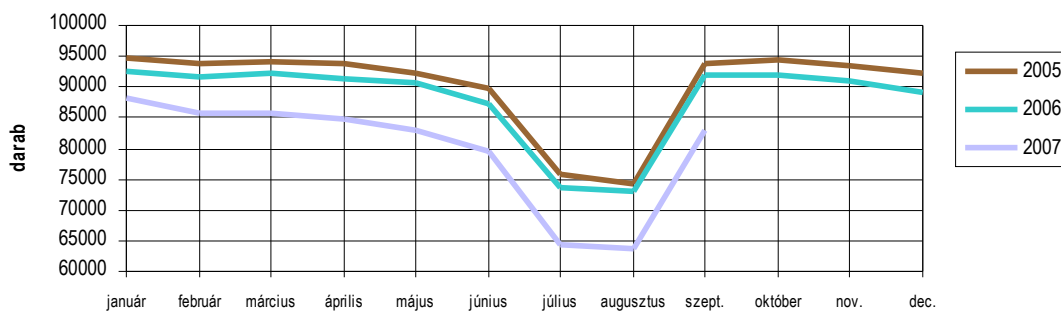
A helyközi bérletek forgalmában a bázishoz képest 14,9 %-os csökkenést láthatunk:

- a teljesáru 7-es bérleteknél 3,5 %-os növekedés mutatkozott, azonban a T-NY bérletek értékesítése 39,1 %-kal esett vissza. Ennek elsődleges oka, hogy megváltozott a fogyasztói árkiegészítések igénylésére vonatkozó szabályozás, mely szerint 2006. július 1-jétől a közigazgatási határon túli nyugdíjas bérletek után fogyasztói árkiegészítés nem igényelhető. 2006. július 1-jét megelőzően a 7-es autóbusz viszonylatra érvényes nyugdíjas bérletek esetében a Társaságunk által igényelhető fogyasztói árkiegészítés mértéke 900 %-os volt (azaz az 580 Ft-s bérletár mellett 5.220 Ft-s árkiegészítéssel számolhattunk), addig ma erre a célra nem vehető igénybe fogyasztói árkiegészítés. Emellett Társaságunk tarifarendszere kialakítása során

igyekezett a lehető legnagyobb üzletpolitikai kedvezményt biztosítani.

A rendelet változása nyomán a Társaságunknál jelentkező bevételkiesésnek csak egy részét fedezi a nyugdíjas bérletek árának emelése, hiszen a 7-es Búza tér és Felsőzsolca között érvényes nyugdíjas bérlet ára 2700 Ft, míg a 7/2-es Felsőzsolca elágazás és Felsőzsolca között érvényes nyugdíjas bérlet ára 1000 Ft.

Eladott összes bérletek darabszáma



Menetjegy- és bérletértékesítés 2007. 1.-8. hónapban (db)

Cikk megnevezés		Bázis	Terv	Tény	Index bázishoz	Eltérés bázistól	Index tervhez	Eltérés a tervtől
Menetjegyek	Menetjegyek összesen *	3 287 217	3 075 000	2 866 486	87,2%	-420 731	93,2%	-208 514
	1150 Elővételeiben váltott	2 319 116	2 070 000	2 006 497	86,5%	-312 619	96,9%	-63 503
	1250 Járművezetőnél váltott	476 881	404 000	327 619	68,7%	-149 262	81,1%	-76 381
	1850 Gyűjtőjegy 10 db-os	49 122	60 100	53 237	108,4%	4 115	88,6%	-6 863
Napjegyek	1350 Általános napjegy	5 796	5 720	3 317	57,2%	-2 479	58,0%	-2 403
	1451 Turista 3 napos (5 napos)	1 931	1 990	1 389	71,9%	-542	69,8%	-601
	1551 Turista 7 napos (14 napos)	2 726	2 120	1 813	66,5%	-913	85,5%	-307
	1355 Hétvégi családi jegy	169	150	95	56,2%	-74	63,3%	-55
Bérletek összesen **		702 201	652 576	645 275	91,9%	-56 926	98,9%	-7 301
Tanuló / nyugdíjas bérletek összesen		435 535	411 190	400 224	91,9%	-35 311	97,3%	-10 966
Tanuló bérletek összesen		260 040,0	248 390,0	239 321,0	92,0%	-20 719	96,3%	-9 069
Nyugdíjas bérletek összesen		175 495,0	162 800,0	160 903,0	91,7%	-14 592	98,8%	-1 897
T-Ny villamos bérletek		31 982,0	28 600,0	32 437,0	101,4%	455,0	113,4%	3 837,0
2222 Tanuló villamos bérlet		25 838,0	23 400,0	25 832,0	100,0%	-6,0	110,4%	2 432,0
2223 Nyugdíjas villamos bérlet		6 144,0	5 200,0	6 605,0	107,5%	461,0	127,0%	1 405,0
T-Ny kombinált bérletek		403 553,0	382 590,0	367 787,0	91,1%	-35 766,0	96,1%	-14 803,0
2151 10 év alatti tanuló bérlet		10 811,0	8 790,0	8 054,0	74,5%	-2 757,0	91,6%	-736,0
2252 Tanuló kombinált bérlet		223 391,0	216 200,0	205 435,0	92,0%	-17 956,0	95,0%	-10 765,0
2253 Nyugdíjas kombinált bérlet		169 351,0	157 600,0	154 298,0	91,1%	-15 053,0	97,9%	-3 302,0
Teljesáru havi bérletek összesen		255 226	230 506	233 203	91,4%	-22 023	101,2%	2 697
2331 Egyvonalas busz bérlet		20 678,0	16 670,0	25 128,5	121,5%	4 450,5	150,7%	8 458,5
Összvonalas busz+Kombinált összesen ***		198 167,0	183 900,0	168 964,5	85,3%	-29 202,5	91,9%	-14 935,5
2341 Összvonalas busz bérlet		121 504,5	0,0	0,0	0,0%	-121 504,5	0,0%	0,0
2551 Kombinált bérlet		76 662,5	183 900,0	168 964,5	220,4%	92 302,0	91,9%	-14 935,5
2552 Kombinált ált. havi arck. nélk		439,0	436,0	349,0	79,5%	-90,0	80,0%	-87,0
2321 Villamos bérlet		35 941,5	29 500,0	38 761,0	107,8%	2 819,5	131,4%	9 261,0
Éves bérletek		1 430	1 360	1 481	103,6%	51	108,9%	121
2651 Kombinált éves bérlet/arcképes		1 368,0	1 300,0	1 421,0	103,9%	53,0	109,3%	121,0
2652 Kombinált ált. éves arckép nélküli		62,0	60,0	60,0	96,8%	-2,0	100,0%	0,0
Helyközi bérletek összesen		16 112	15 120	13 717	85,1%	-2 396	90,7%	-1 404
T-Ny helyközi busz bérlet összesen		2 446,0	2 730,0	1 489,0	60,9%	-957,0	54,5%	-1 241,0
2261 T-Ny helyközi busz bérlet		2 446,0	0,0	0,0	0,0%	-2 446,0	0,0%	0,0
2262 T helyközi busz bérlet			1 210,0	955,0	-	955,0	78,9%	-255,0
2263 Ny helyközi busz bérlet			1 520,0	158,0	-	158,0	10,4%	-1 362,0
2264 T helyközi busz bérlet 67,5%				52,0	-	52,0	-	52,0
2265 Helyközi busz bérlet 90%				324,0	-	324,0	-	324,0
7/2 T-Ny helyközi busz bérlet összesen		8 788,0	7 890,0	7 799,0	88,7%	-989,0	98,8%	-91,0
2271 7/2 T-Ny helyközi busz bérlet		8 788,0	0,0	0,0	0,0%	-8 788,0	0,0%	0,0
2272 7/2 T helyközi busz bérlet			4 940,0	4 135,0	-	4 135,0	83,7%	-805,0
2273 7/2 Ny helyközi busz bérlet			2 950,0	2 927,0	-	2 927,0	99,2%	-23,0
2274 7/2 T helyközi busz bérlet 67,5%				242,0	-	242,0	-	242,0
2275 7/2 Helyközi busz bérlet 90%				495,0	-	495,0	-	495,0
2361 Helyközi busz bérlet		2 024,0	1 920,0	2 095,0	103,5%	71,0	109,1%	175,0
2371 7/2 ált. helyközi busz bérlet		2 854,0	2 580,0	2 333,5	81,8%	-520,5	90,4%	-246,5

* "Menetjegyek összesen" rovat bázis, terv és tény adatoknál 1 db gyűjtőjegyet 10 db jegyként vesszünk figyelembe.

** Bérletek összesen" rovatban az éves bérleteket, az időszak minden hónapjában megvásárolt bérletként összegezzük.

*** Az összvonalas bérlet megszüntetése miatt a bázishoz történő elemzéshez az összvonalas busz és a kombinált bérlet összesen használjuk.

VI.

VII. Bevételek és ráfordítások

6. Bevételek 2007. 1.-8. hónapjában

Személyszállítás bevétele a bázisnál 10,0 %-kal magasabb, a tervezettnél 3,9 %-kal alacsonyabb. A bevételeken belül a menetjegy értékesítése 36,1 MFt-tal (7,9 %), míg a bérletek eladása 41,2 MFt-tal kevesebb az előirányozottnál (2,7 %). Különcélú bevétel a tervezett értéktől 0,79 MFt-tal, a különjáratú bevétel 0,92 MFt-tal alacsonyabb.

A fogyasztói árkiegészítés 16,47 MFt-tal (1,5 %) alacsonyabb a tervezett értéknél. A Tanuló-Nyugdíjas kombinált bérletek értékesítése után kapott fogyasztói árkiegészítés összege 3,2 %-kal, a helyközi bérletek árkiegészítése 17,9 %-kal elmarad a tervezettől. Az ingyenes utazásokhoz kapcsolódó fogyasztói árkiegészítés 6,2 %-kal, azaz 14,9 M Ft-tal magasabb a tervezettnél.

A bevételek alakulása 2007. 1.-8. hónapjában

Megnevezés	Bázis	Terv	Tény	Index		Eltérés a tervtől
				Bázishoz	Tervhez	
Személyszállítás árbevétele	1 768 489	2 023 612	1 944 489	110,0%	96,1%	-79 123
Menetjegy	407 275	455 949	419 811	103,1%	92,1%	-36 138
bérletjegy	1 323 654	1 526 243	1 484 988	112,2%	97,3%	-41 255
különcélú	34 446	37 500	36 702	106,5%	97,9%	-798
Különjárat	2 917	3 700	2 785	95,5%	75,3%	-915
Egyéb	197	220	203	102,8%	92,2%	-17
Fogyasztói árkiegészítés	1 210 029	1 099 686	1 083 221	89,5%	98,5%	-16 465
F. árkiegészítés - ingyenes utazásokra	248 417	239 507	254 360	102,4%	106,2%	14 853
F. árkiegészítés helyi - darabszám alapján	921 293	835 137	808 313	87,7%	96,8%	-26 824
F. árkiegészítés helyközi	40 319	25 042	20 548	51,0%	82,1%	-4 494

Az Önkormányzat által folyósított Pénzügyi kompenzáció a bázishoz képest 4,3 %-kal, míg a tervhez képest 18,8 %-kal alacsonyabb, ez 174,6 MFt bevételkiesést jelent, mely a később meghozott önkormányzati határozat szerint 100 MFt időarányos részével (66,7 MFt) csökkenthető.

A Társaság összes bevétele 4 093 MFt, mely 275,3 MFt-tal (6,3 %) alacsonyabb az előirányozottnál.

7. Ráfordítások alakulása 2007. 1.-8. hónapjában

Az **anyagjellegű ráfordítás** a tervnél 15,4 %-kal (251,2 MFt), míg a bázisnál 17,5 %-kal alacsonyabb.

Az **anyagköltségnél** 207,3 MFt-os (14,9 %) megtakarítás jelentkezik. Ezen belül a villamos vontatási energia terén jelentkező megtakarítás 16 MFt, mely a tervhez képest 12,6 %-os megtakarítást jelent, míg a gázolaj felhasználás értéke 81,2 MFt-tal (11,6 %) marad el a tervezettől.

Az igénybevett anyagjellegű szolgáltatások területén 79,6 MFt-os, azaz 58 %-os megtakarítás figyelhető meg. 3,6 %-os, azaz 4,1MFt-os túllépés tapasztalható az igénybevett nem anyagjellegű szolgáltatások területén. Az **egyéb szolgáltatások** költsége 1,8 MFt-tal alacsonyabb a tervezettnél.

A **személyi jellegű ráfordítások** értéke 5,3 %-kal, 102 MFt-tal több a tervezett összegnél, mely a csoportos létszámleépítés során felmerült költségeknek köszönhető. Ezen belül a **béreköltség** 0,7 MFt-tal alacsonyabb, míg a **személyi jellegű egyéb kifizetés** 83,8 MFt-tal magasabb az előirányzottól, hiszen elsősorban itt jelennek meg a csoportos létszámleépítés költségei.

A **bérráfordítások** összességében 4,3 MFt-tal magasabb a tervezettnél.

Az **értékcsökkenési leírás** 5,9 MFt-tal (1,0 %) alacsonyabb a tervezett értéknél.

Az **egyéb ráfordítások** értéke 7,4 MFt, mely a tervezett értéknek mindössze 3,4%-a.

A **pénzügyi műveletek** ráfordításánál 7,6 MFt, azaz 5,1 % túllépés jelentkezik.

A **rendkívüli ráfordítások** értéke 1,3 MFt-tal elmarad a tervezettől.

Az összes ráfordítás 319,9 MFt-tal (17,1 %) alacsonyabb a tervezett értéknél, így 5,9 %-kal elmarad a bázis időszak ráfordításaitól is.

VIII. Eredmények

A Társaság 2007. 1-8. hónapjára tervezett 139.627 eFt veszteséggel szemben csekélyebb mértékű, 95.087 eFt veszteséget határozhatunk meg, mely nem tartalmazza az Önkormányzat által nyújtandó pénzügyi kompenzáció elmaradását.

A Társaságunknál életbe léptetett változások – tarifaemelés, racionalizált hálózat bevezetése – kapcsán az alábbi következtetéseket vonhatjuk le:

- Az országos tendenciákat, a többi közlekedési cégnél tapasztalt utasvesztést figyelembe véve valószínűsíthető, hogy Társaságunk bevételei az utasvesztés miatt tovább

csökkentek volna, abban az esetben is, ha nem történik meg a hálózat átalakítása.

- Az egy lakosra jutó férőhelykilométer teljesítményünk még a racionalizált hálózat és teljesítmény mellett is több mint 20 %-kal magasabb, mint a vidéki nagyvárosokban.
- A kapacitás kihasználtság 28,1 %-ról 30,94 %-ra növekedett.
- A korábbi hálózat fenntartása mellett a költségek reálértéken a 2006-os szinten maradtak volna.
- A korábban alkalmazott üzleti modell alapján társaságunk vesztesége hálózat racionalizálás és tarifaemelés nélkül 2007. év végére 1,1 milliárd Ft lett volna. Ennek időarányos, 1-8. hónapra jutó arányos része 742 MFt, melyhez képest Társaságunk vesztesége ebben az időszakban mindössze 95 MFt., miközben az idei évben az Önkormányzat által nyújtott pénzügyi kompenzáció 100 MFt-tal alacsonyabb a tavalyi és egyben tervezett értéknél.