


ELŐTERJESZTÉS


jegyző

Tárgy: A helyi tömegközlekedés bevezetésével kapcsolatos lehetőségek vizsgálata

Tisztelt Képviselő-testület!

Balatonalmádi Város Önkormányzata Képviselő-testületének az Önkormányzat Szervezeti és Működési Szabályzatáról szóló 19/2024. (X.9.) önkormányzati rendelete 33.§ (1) bekezdésének c) pontja, továbbá a Képviselő-testület I. félévi munkaterve alapján az alábbi előterjesztéssel fordulok a Tisztelt Képviselő-testülethez:

A személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény 4.§ (4) bekezdése alapján a települési önkormányzat, valamint önkormányzatok társulásának önként vállalt feladata lehet, a Fővárosban a Fővárosi Önkormányzat (a továbbiakban együtt: önkormányzat) kötelező feladata:

- a) a helyi személyszállítás fejlesztésére vonatkozó – az országos, a regionális és az elővárosi közforgalmú személyszállítással, az épített és természeti környezet védelme érdekében összehangolt, a fejlett információs és kommunikációs technológiák alkalmazására alapozott – koncepciók jóváhagyása, valamint azok végrehajtásának megszervezése,
- b) a gazdaság és a társadalom személyszállítási közszolgáltatások iránti igényének megállapítása, nyomon követése,
- c) a közszolgáltatások megszervezésével kapcsolatos intézményi és szabályozási keretek kialakítása, a helyi személyszállítási közszolgáltatások megszervezése, a közlekedési szolgáltató kiválasztása, a helyi személyszállítási közszolgáltatások – a személyszállítási közszolgáltatási szerződések megkötésével történő – megrendelése,
- d) a helyi közlekedés díjainak szerződés keretében történő megállapítása, a helyi személyszállítási közszolgáltatások bevételekkel nem fedezett indokolt költségeinek megtérítése, valamint a szolgáltatások teljesítésének ellenőrzése,
- e) a település helyi közszolgáltatási személyszállítási szolgáltatásának ellátására vonatkozó menetrendi koncepciók kidolgozása.

A sikeres rendszer kiépítéséhez és működtetéséhez a jogi, szervezeti, infrastrukturális és pénzügyi feltételeket együttesen kell biztosítani.

Balatonalmádi esetében a helyi közösségi közlekedés megteremtése és fenntartása sajátos kihívásokkal és megoldásokkal párosul, mivel a város lakosság száma, területi adottságai és a turisztikai szezonális befolyásolja a mobilitási igényeket.

Jelenleg a városrészek közötti belső utazásokat (pl. Káptalanfürdő, Budatava, Vörösberény) a Volánbusz Zrt. helyközi és regionális autóbusszjáratai látják el, amelyek áthaladnak a városon, és megállnak a belső megállóhelyeken.

Ahogy más városokban, úgy Balatonalmádiban is a város lakosság számának növekedésével a közösségi közlekedés, ezen belül pedig az autóbusszal végzett személyszállítási szolgáltatások szerepe növekszik, illetve kellene, hogy növekedjen.

Jogi és szervezeti feltételek:

- **Közszolgáltatási szerződés megkötése:** Az önkormányzatnak a 2012. évi XLI. törvény (személyszállítási törvény) és az európai uniós 1370/2007/EK rendelet alapján pályázat útján

vagy közvetlen kijelöléssel (pl. belső szolgáltató vagy állami társaság, mint a Volánbusz) üzemeltetőt kell megbízni.

- **Közlekedésszervezési struktúra:** Létre kell hozni egy integrált rendszert, amely koordinálja a menetrendeket, útvonalakat és felügyeli a szolgáltatás minőségét.

Infrastrukturális feltételek:

- **Forgalmi létesítmények biztosítása:** Ki kell építeni a biztonságos buszöblöket, megállóhelyeket, utasvárókat és az átszállást biztosító csomópontokat. A kijelölt utakat alkalmassá kell tenni a tömegközlekedésre.

- **Gördülőállomány és depó:** Biztosítani kell a környezetvédelmi normáknak megfelelő autóbuszokat (vagy kötöttpályás járműveket), valamint a járművek tárolására és karbantartására szolgáló telephelyeket.

- A domborzati viszonyok (pl. Öreghegy, Lok-hegy) és a hosszan elnyúló partvonal miatt a belső infrastruktúra (megálló, gyalogos eljutási utak) karbantartása állandó feladata az önkormányzatnak.

Szezonális és fenntarthatósági kihívások:

- **Nyári csúcsterhelés:** Júniustól augusztusig a strandszezon és a turizmus miatt a belső mobilitási igény többszörösére ugrik, amit a sűrített nyári vasúti és buszos menetrendek támogatnak.

A helyi közösségi közlekedés során felmerült költségek megtérítése egy kétlábú finanszírozási modell alapján történik. A finanszírozási modell pillérét az utazók, valamint a települési önkormányzatok alkotják.

A finanszírozás második pillérét a települési önkormányzatok biztosítják, akik támogatást (ellentételezést) nyújtanak a helyi közösségi közlekedés fenntartásához. Ez a szolgáltató közszolgáltatáson keletkezett veszteségeinek megtérítését jelenti.

A helyi közösségi közlekedés bevezetése egy településen több lépcsős, stratégiai folyamat. Első lépésként elengedhetetlen egy átfogó megvalósíthatósági tanulmány elkészítése, amely feltérképezi az utazási igényeket, a lehetséges útvonalakat és a megállóhelyeket.

Ennek keretében:

- ✓ Utasszámlálás és igényfelmérés: A lakossági szokások (pl. munkába és iskolába járás időpontjai) vizsgálata.
- ✓ Útvonaltervezés: A fő csomópontok, lakóövezetek, intézmények és kereskedelmi központok összekötése.
- ✓ Menetrend készítése: Csatlakozások biztosítása a helyközi buszokhoz vagy vonatokhoz.

Az önkormányzatok abban érdekeltek, hogy olyan szolgáltatót válasszanak a pályázatokon, amely magas minőséget jó ár-érték aránnyal tud biztosítani, hiszen ha veszteség keletkezik, akkor azt az önkormányzatnak kell megtérítenie. A magas minőséghez hozzátartozik a megfelelő járatsűrűség, a kényelem, valamint a környezetbarát szolgáltatás biztosítása is. A szolgáltató a jó ár-érték arányt csak költséghatékony üzleti modellel tudja biztosítani, amelynek alapja a modern és környezeti szempontból jól teljesítő gépjárműpark.

A helyi közösségi közlekedését megvizsgálva azt állapíthatjuk meg, hogy az autóbusszal végzett menetrend szerinti személyszállítás alapvetően két modell szerint valósul meg:

1. az önkormányzati tulajdonban álló közlekedési vállalat belső szolgáltatóként látja el a személyszállítási közszolgáltatást;
2. egy meghatározott közszolgáltató társaság végzi

A belső szolgáltatóval működő modellel található Debrecenben, Kaposváron, Miskolcon, Pécsen, illetve Veszprémben is.
Közszolgáltatóval látja el a feladatot pl. Balatonfüred Város Önkormányzata.

Álláspontom szerint a belső szolgáltatóval működő modell nem adaptálható Balatonalmádi városára. Bár tudom, hogy nem szívesen példálózunk Balatonfüreddel, azonban a két város adottságai, lakosságszáma alapján az összehasonlítást Balatonfüred városában végzett helyi közszolgáltatással lehet összevetni.

Balatonfüred esetében a közszolgáltató a MÁV csoport tagjaként működő MÁV Személyszállítási Zrt., amely a Volánbusz Zrt. jogutódja.

Nyilvánosan elérhető a MÁV Személyszállítási Zrt. 2025. évi beszámolója, amelyet a Képviselő-testület részére készített.

Ennek alapján látható, hogy 2025. évben a menetrend szerint indított járatok száma 16.463 db volt. A Társaság a közszolgáltatási szerződés szerint biztosította a menetjegyek és bérletek értékesítését, fenntartotta a korábban kiépített jegy és bérlet árusítási hálózatát. 2025. évben a hasonló adottságokkal rendelkező városban a helyi közszolgáltatási feladatokat 3 db dedikált helyi autóbusszal látta el, de a szolgáltatásban hatékonysági szempontok alapján helyközi autóbusszok is részt vettek. 2025. őszén új elektromos buszok forgalomba helyezésére került sor. És ami a mindannyiunkat érdeklő információ, hogy 2025. évben a helyi közösségi közlekedés üzemeltetésére az Önkormányzat által fizetett ellentételezés összege 89.081.250 Ft volt, amely havonta 7.423.687 Ft volt.

Balatonalmádi vonatkozásában az alábbiakat lehet figyelembe venni:

Balatonalmádi területe közel 50 km², tehát nagysága vetekszik számos budapesti nagy kerületével, pl. XVII. kerület, de számos vidéki város, pl. Gyöngyös is mindössze 5 km²-el nagyobb városunknál, épp ezért elengedhetetlenül fontos egy ekkora területű településen megoldani a centrumtól távolabb eső városrészek, mint pl. Vörösberény Balatonfűzfőhöz közeli, vagy éppen az Öreg-hegy, Pinkóc és nem utolsósorban Vörösberény teljes területének bekapcsolását a város vérkeringésébe.

Ezzel teremtve reális alternatívát az autóval még nem rendelkező, tehát a 18 évnél fiatalabb, illetve az autóval, jogosítvánnyal már nem rendelkező idősebb lakosok és persze az autót - pl. anyagi okokból fenntartani képtelen, aktív korú, tehát 18-65 év közötti korosztályok számára, Szintén reális alternatívát szolgáltatva az egyéni (autós) közlekedés visszaszorítására, hiszen ha tudunk reális alternatívát nyújtani, akkor joggal várhatjuk el, hogy pl. a Kisberényi, vagy akár a Bartók Béla, Erkel Ferenc utcákban és közvetlen környékükön élők busszal közlekedjenek be a centrumba, vagy az Aldiba, esetleg Káptalanfüredre. Ha kitekintünk városunkból a többi, Balatoni város példájára, láthatjuk, hogy Balatonalmádihoz méretében, lakosságszámában hasonlítható Balatonfürednek is van egy 7 db viszonylatból álló helyi közösségi közlekedése, mely nyilván implementálva Balatonalmádi sajátosságokra - számos tekintetben például szolgálhat részükre.

Az első és legfontosabb lépés egy ütőképes, minden fontos tekintetben utasbarát buszközlekedés elindítása tekintetében annak definiálása, hogy voltaképpen mit is szeretnénk, mely városrészek ellátása lenne kívánatos?

Mint fentebb említettem, fontos lenne Vörösberénynek a Veszprémi úttól Keletre fekvő, mára jelentősen benépesült, beépített településrészének bekapcsolása a város vérkeringésébe. Eme jelentős területen mára több ezer ember lelt otthonra, kiknek jogos, alapvető állampolgári igénye, hogy gyermekeik könnyen, gyorsan eljuthassanak akár a berényi, akár a Györgyi Dénes Általános Iskolába, vagy éppen az Angol-Magyar Kéttannyelvű Gimnáziumba, illetve az itt élő idősebb polgártársaink a piacra, az Egészségházba, a Postára, vagy a Wesselényi strandra. Épp ezért szükséges első lépésben kijelölni ama utcákat, amelyeket a legkisebb anyagi ráfordítással alkalmassá lehet tenni az 1-es (ha későbbiekben sikerül Alsó és

Felsőőrssel megegyezni abban, hogy hozzájuk is járjanak ki az itteni helyi buszok, akkor 1A betétjárat, vagy egyéb; 5, 6-os viszonylat) biztonságos haladására.

Mely utcák jöhetnének itt szóba? Bartók Béla, Erkel Ferenc, Újhegy utcák, hiszen ezek jelenlegi szélessége és burkolt állapota nagyobb beruházás nélkül is alkalmassá teszi őket a fentebb említett típusú buszok okozta terhelés elviselésére.

Végállomásozni, "műszaki pihenőt" tartani pedig vagy az Újhegy utcán, vagy az "induló" végállomáson tudnának, ez utóbbi opció akkor lenne fontos, ha itt csak az 1, 1A viszonylat közlekedne és ezek egyirányban és ún. körforgalomban használnák fentebb említett utcákat.

Az 1, (1A) lehetséges útvonala tehát a Bartók Béla-Madách tér- Madách u-Gábor Áron u-Malomvölgyi út- Laposa Dániel u-Szőlő u-Martinovics u-Baross Gábor-Petőfi-Jókai- Dr. Óvári Ferenc-Munkácsy Mihály u- Vécsey Károly u- Ferenczy Károly u. V.Á közt közlekedne.

A következő cél Budatava bekötése lenne a helyi közösségi közlekedésbe, tehát a foci pályá, illetve a Rákóczi Ferenc utca és környéke bekötése, olyanképpen, hogy a 2-es viszonylat külső végállomása a foci pályá lenne, leginkább azért, hogy a jövőben reményeim szerint kialakuló Lozsántai Ipari és logisztikai Parkba települő 4-5 vállalat dolgozói számára is nyújtson egy reális munkabajjárás opciót, azontúl, hogy a stadiont igénybevevő gyerekek, szülők is busszal közelíthessék meg eme létesítményt.

A 2-es viszonylat tehát az Almádi Sportközpont V.Á- Lozsántai út- Rákóczi Ferenc u.- Huba (centrum felé) / Tas u. (Sportközpont felé) - Noszlopy u. - Damjanich u. - Görgey u.- Bajcsy Zsilinszky u.- Györgyi Dénes u.- Széchenyi sétány- József Attila u.- Jókai u.- Baross Gábor u.- Kossuth Lajos u.- Dózsa György u.- Vízmeder u. (V.Á) útvonalon közlekedne, ezáltal kapcsolná be az Öreg hegyet a város vérkeringésébe.

Opcionálisan -amennyiben erre alkalmassá tehető- a Jedlik Ányos u is alkalmas lehet eme viszonylat Budatava irányú "visszafelé" közlekedtetésére, ezáltal még jobban feltárná az Öreg-hegyi városrészt.

Későbbiekben megvizsgálandó a Mátyás Király utca és környéke bekapcsolása vagy egy 2A betétjárat, vagy egy önálló, mondjuk 5-ös viszonylat indításával, melynek útvonala a Dózsa György u-ig megegyezik a 2-es, majd onnantól a Deák Ferenc -Mátyás Király u- Gébics u (V.Á) útvonalon halad. Fontos hangsúlyozni, hogy első és legfontosabb lépés akár eme, akár más viszonylatok útvonalának tervezésekor az érintett, tömegközlekedésre szánt utcák szélességének, geometriájának, állapotának alapos feltérképezése, hiszen ahol nincs meg a biztonságos útszélesség és ez csak aránytalanul nagy beavatkozással teremthető meg, ott sajnos el kell vetni a busz közlekedés megindítását, még abban az esetben is, ha az adott városrészben élők részéről erre kifejezett igény mutatkozik, ugyanis első és legfontosabb a biztonság, a balesetmentes közösségi közlekedés.

Kisberényi út-Pinkóc térség, illetve Magocskák óvoda, valamint Káptalanfüred ellátása:

Ezen útvonalat a 3 (3A, amennyiben Felsőörs, illetve Alsóörs is igényelné a közös fenntartású helyi, valamint "agglomerációs" busz közlekedést) viszonylatok járnak be, olyanképpen, hogy a 3-as a Kisberényi- Pinkóczi- Dugonics-Török Bálint- Kisberényi -Árpád- Mandula- Szabadság (Magocskák ovi)- Görgey- Bajcsy Zsilinszky- József Attila- Verseny- Dr. Óvári- Ferenczy Károly- Szabadságkilátó- Káptalan u.- Csillag tér- Szigeti József u.- Fecske u. - 71-es-Alsóörsi határút (3A. V.Á), míg a 3-as a Római út- Endrődi Sándor u.- hársfa u (V.Á)- Miháلكovics sétány- Orgona u- Endrődi Sándor u. útvonalon járja be Alsóörsöt.

Amennyiben Balatonalmádihoz 1000 szállal kötődő, jelentős részben a mi intézményeinket, Egészségházunkat, üzleteinket igénybevevő Alsóörs vezetése részéről nincs igény eme "közösködésre", ebben az esetben nincs szükség a 3A betétjáratra, mert ekkor a 3-as csak Balatonalmádi közigazgatási határáig közlekedik.

Budatava, Vízmű, Eötvös u -Felsőörsi út / Felsőörsi útvonal:

Eme útvonalat a 4-es (amennyiben Felsőörs vezetése is csatlakozna, akkor a 4, 4A) viszonylat (ok) látnák el a következő útvonalon: Budatava, vízmű V.Á- Eötvös u- 71-es-Damjanich u.- Dembinszky- Diófa- Szabadság- Kurucz Rudolf- Móra Ferenc- Dankó Pista- Töltés u.- Vécsey Károly u.- Felsőörsi út- Galagonya u. (4A V.Á)- Almádi út- Szabadság tér- Fő u-Táncsics Mihály u.- Kisperjési út- József Attila u- Szegedi Róza- Táncsics Mihály út (V.Á) útvonalon.

Eme 4-5 viszonylat és az esetleges alsóörsi, valamint felsőörsi érdeklődés esetén csak Balatonalmádi közigazgatási határáig közlekedő betétjáratokkal gyakorlatilag teljes egészében lefedhető lenne Balatonalmádi teljes lakott területe és amennyiben eme járatok nyári hónapokban csúcsidőben 12-15, kora reggel , illetve késő este 20, téli hónapokban csúcsidőben 15-20, csúcsidőn kívül 30 percenként követhetnék egymást, két viszonylat által közösen használt megállóban, illetve útvonalakon ütemes érkezéssel, ebben az esetben egy valóban utasbarát, jól használható Balatonalmádi buszhálózat alakulna ki.

A menetrend szerinti helyi személyszállítási szolgáltatások ellátására kiírt pályázatokban fontos, hogy a megrendelő olyan szolgáltatási időtartamot határozzon meg, amely kedvező a szolgáltatókra és a szolgáltatás színvonalára egyaránt. A pályázat kiírása és a szolgáltatás megkezdése között legalább 7-8 hónapos, de optimális esetben akár egy éves felkészülési idő biztosítása szükséges ahhoz, hogy a piacon verseny alakuljon ki, amely esetlegesen kedvezően hat az árak csökkenésére. Nagyon lényeges feladat, hogy a személyszállítási közszolgáltatás pályázati kiírásban kellő módon meghatározásra kerüljön, hogy milyen színvonalú szolgáltatást várunk el a leendő szolgáltatótól és hogy azt milyen költségekkel lehet teljesíteni.

A szolgáltatás bevezetéséhez elengedhetetlen a helyi közösségi közlekedés állami támogatásának visszaállítása. A Magyar Önkormányzatok Szövetsége ezt már kérekként is megfogalmazta az újonnan megalakult kormány felé. A korábbi kormány 2020. óta nem ad támogatást az önkormányzatoknak a helyi közösségi közlekedés biztosításához. Az akkori Pénzügyminisztériumi állásfoglalás szerint, amennyiben „valamely településnek gondjai adódnak a működési költségekkel, akkor rendkívüli támogatást kérhetnek a Belügyminisztériumtól, mert a kötelező feladatok ellátását mindenképpen biztosítja a kormány. A közösségi közlekedés viszont önként vállalt feladat.”

Bízom benne, hogy a Magyar Önkormányzatok Szövetsége által megfogalmazott kérés termékeny talajra hull és az önkormányzatok újra támogatást kapnak a helyi közösségi közlekedés fenntartásához.

Kérem a Tisztelt Képviselő-testületet, hogy az előterjesztést megtárgyalni és a határozati javaslatot elfogadni szíveskedjen.

Balatonalmádi, 2026. június 10.

Dér András
Dér András
képviselő



Határozati javaslat

Balatonalmádi Város Önkormányzata Képviselő-testületének

...../2026. (...) önkormányzati határozata

a helyi közösségi közlekedés lehetőségének vizsgálatáról

Balatonalmádi Város Önkormányzatának Képviselő-testülete megtárgyalta „A helyi tömegközlekedés bevezetésével kapcsolatos lehetőségek vizsgálata” című előterjesztést és az alábbi döntést hozza:

1. Balatonalmádi Város Önkormányzatának Képviselő-testülete elviekben egyetért a helyi közösségi közlekedés bevezetésének tervezésével.

2. A Képviselő –testület felkéri a polgármestert, hogy a helyi közösségi közlekedés bevezetésével kapcsolatos pályázati lehetőségeket figyelje, és pályázati lehetőség esetén tájékoztassa a Képviselő –testületet.

Felelős: Bercsényi László polgármester
Hivatali felelős: 2. pontban: Tárnoki Renáta Sára jegyző
Határidő: folyamatosan

Balatonalmádi, 2026. június 25.

Bercsényi László sk.
polgármester

Tárnoki Renáta Sára sk.
jegyző

