



Nagy Sándor
Szeged Megyei Jogú Város
Önkormányzati Képviselő
6720 Szeged, Széchenyi tér 10-11.

Módosító indítvány

Tisztelt Közgyűlés!

A 2014. február 14-i ülés napirendjének 14.2-es pontjában szerepel a Gyimesi László és Kalmár Ferenc indítvány a folyamatban lévő busztender feltételeinek módosításáról. A módosítások súlyosan veszélyeztetik a város érdekeit, várhatóan éves szinten egymilliárd forintos többletköltséget okozhatnak a szegedi utazóközönségnek és adófizetőknek. Ennek elkerülése érdekében terjesztem elő a pályázati feltételek Gyimesi-Kalmár változatának korrekcióját.

A Gyimesi-Kalmár kiírási javaslatához az alábbi módosításokat javaslom:

Javaslom törölni a Pályázati dokumentáció 6.10-es pontjából és az Alapszerződés 8.1 pontjából az alábbi mellékmondatot: „valamint a szolgáltatás kezdetétől kizárólag Euro VI besorolású hibrid és/vagy elektromos üzemű járművekkel történő ellátása.”

Indoklás: a hosszabbítás ilyen feltételhez kötése árfelhajtó hatású, mivel már a szolgáltatás megkezdésekor sokmilliárdos beruházásigényt eredményez.

Javaslom törölni a pályázati felhívás és dokumentáció szövegéből „az elektronikus jegy- és bérletrendszer fejlesztése és bevezetése” szövegrészt és az ezzel kapcsolatos mondatokat ill. kötőszavakat az 1, 2, 8, 9, 16, 81, 82, 85, 86, 87, 88, 89. oldalakon, továbbá az Alapszerződés 1., 3., 4.1., 5.2., a Menetrendi előírás 7., a Műszaki követelményrendszer 2.3. pontjában.

Indoklás: Jelenleg nincs Magyarországon szabványosnak tekinthető elektronikus jegy- és bérletrendszer, így ilyen rendszert fejleszteni kockázatos és drága. Mivel az intelligens közlekedési rendszerek fejlesztése az Európai Unió egyik kiemelt célja, ami az Integrált Közlekedési Operatív Program eddig megjelent tervezeteiből is látszik, erre a célra várhatóan lesznek pályázati források is.

Javaslom, hogy a pénzügyi és műszaki alkalmassági kritériumok a Közgyűlés decemberi ülésén elfogadottak szerint kerüljenek meghatározásra. (12-15. oldal, 4.2-es pont) Az eredeti javaslat célja az, hogy olyan szolgáltatók pályázhassanak, amelyek már üzemeltettek autóbusszal tömegközlekedési szolgáltatást. A Gyimesi-Kalmár javaslat erre nem jelent garanciát, ami súlyos kockázatot jelent a szolgáltatás beindítását és üzemeltetését illetően.

Javaslom, hogy a bírálati szempontok az alábbiak szerint alakuljanak (19-20. oldal, a dokumentáció 6.6. pontja):

	Bírálati szempont	Súly
1.	Megajánlott ár	90%
2.	Környezetvédelmi szempont	5%
3.	Alacsonypadlós arány	5%

A megajánlott ár számításának módja decentrumonként:

Bartók téri vonalcsoportha:

$[3585,8 \text{ km/nap}] * [\text{ajánlott hasznos kilométerdíj Ft/km}] + [19 \text{ jármű/nap}] * [\text{ajánlott jármű napi díj Ft/jármű/nap}]$

Mars téri vonalcsoportha:

$[6950,8 \text{ km/nap}] * [\text{ajánlott hasznos kilométerdíj Ft/km}] + [38 \text{ jármű/nap}] * [\text{ajánlott jármű napi díj Ft/jármű/nap}]$

Tarján vonalcsoportha:

$[5873,5 \text{ km/nap}] * [\text{ajánlott hasznos kilométerdíj Ft/km}] + [34 \text{ jármű/nap}] * [\text{ajánlott jármű napi díj Ft/jármű/nap}]$

A részszerpontokra adható pontszám alsó és felső határa 1-10 pont. Megrendelő törtek esetén a pontszámot két tizedes jegyre kerekíti.

Az 1. bírálati részszerpont esetén az értékelés módszere a fordított arányosítás módszere, amely szerint a legalacsonyabb megajánlott árat ajánló pályázó kapja az adható legmagasabb pontszámot (10 pont), míg a többi megajánlás a legkedvezőbb megajánláshoz képest arányosan kevesebbet kap.

Az alkalmazni kívánt képlet, amikor az ajánlati paraméter nagysága és a hozzá tartozó pontszám között fordított arányosság áll fenn:

$\text{Pontszám} = 10 * \text{Legkedvezőbb tartalmi elem} / \text{Aktuális tartalmi elem}$

A 2. bírálati szemponthoz 10 pontot kap az a pályázó, amelyik a flotta 100%-ában legalább EURO-IV-es besorolású motorral szerelt (vagy annál jobb kibocsátási paraméterekkel rendelkező) flottát ajánl. Az ennél alacsonyabb számú EURO-IV-es besorolású járműveket ajánló pályázó a teljes flotta arányában biztosított EURO-IV-es járműveknek megfelelően, a 10 ponthoz képest egyenes arányban kap pontot, két tizedesre kerekítve.

A 3. bírálati szemponthoz 10 pontot kap az a pályázó, amelyik a flotta 100%-ában, járművenként legalább 85%-ban alacsonypadlós flottát ajánl. Az ennél alacsonyabb számú alacsonypadlós járműveket ajánló pályázó a teljes flotta arányában alacsonypadlós járműveknek megfelelően, a 10 ponthoz képest egyenes arányban kap pontot, két tizedesre kerekítve.

Indoklás: a fenti módosítások olyan indokolatlan műszaki elvárásokat szüntetnek meg, amelyek részben súlyosan versenytorzító hatásúak, részben a hazai és a nemzetközi tapasztalatnak megfelelően erősen árfelhajtó hatásúak, Szeged esetében akár évente 1 milliárd forint többletköltséget eredményezhetnek.

Javasolom törölni a „Műszaki követelményrendszer” 2.8-as pontjából a szolgáltatás megkezdésekor 8 éves jármű átlagéletkorra vonatkozó követelményt. Az elvárás jelentős beruházásigényt támaszt és így árfelhajtó hatású.

Javasolom továbbá, hogy a Közgyűlés 549/2013. (XII. 20.) Kgy. sz. határozatával a kiíró képviselőre kijelölt bizottság – a személyi összetétel és a szakmai alkalmassági kritériumok fontosságára tekintettel – ne változzon.

Tisztelt Közgyűlés!

Kérem, hogy a Tisztelt Közgyűlés tagjait, hogy szavazatukkal támogassák azt, hogy a busztender kiírása az utazóközönség számára is elérhető árú szolgáltatás beszerzését tegye lehetővé.

Szeged, 2014. február 13.

Nagy Sándor