

## HD lisa 2 lisa 10: Vedaja toetuse suurendamine ja vähendamine seoses ärajäänud ning hilinevad veootsadega

### 1. Toetuse muutmise üldised arvestusreeglid

- 1.1. Toetussumma muutmise arvestus toimub kvartalite lõikes, v.a kui hilinevad või ärajäänud veoots/veootsad on käsitatavad olulise või ebaolulise rikkumisena ATL tähenduses (nt ärajäämised teatud väljumistel on süsteemsed ja käsitatavad sõiduplaani omavolilise muutmisena vedaja poolt).
- 1.2. **Kui summaarne ajakaotus** on võrdne **tellija** poolt määratud antud **kvartali baastasemega**, siis toetussummat ei muudeta. **Kui summaarne ajakaotus** on väiksem kui **tellija** poolt määratud antud **kvartali baastase**, siis toetussummat suurendatakse. **Kui summaarne ajakaotus** on suurem kui **tellija** poolt määratud antud **kvartali baastase**, siis toetussummat vähendatakse.
- 1.3. Kui ärajäänud reise arv ületab 0,1 % kõikidest kvartali jooksul ATL alusel tehtavatest reisidest, on **vedaja**, lisaks käesolevas lisas sätestatud **vedaja** toetuse vähendamisele, kohustatud koostama 5 päeva jooksul abinõude kava ATL lisa 5 toetussumma vähendamise aruande saamisest. Tellija kinnitab abinõude kava, kui selles kajastatud abinõud on ellurakendamisel Tellija hinnangul piisavad ja asjakohased teenuse kvaliteedi parandamiseks. Kui Vedaja ei koosta tähtaegselt nõuetekohast abinõude kava või ei rakenda seda ellu, käsitatakse seda olulise lepingurikkumisena.
- 1.4. Kvaliteetseks teenindamiseks on vedaja kohustatud planeerima iga veootsa alustamiseks vähemalt 5 minutit. Määratud veootsa alustamiseks ettevalmistusaega võib vähendada, kui selle läbi ei toimu hilinemist sõiduplaanis ette nähtud väljumisajast. Käesolevas punktis sätestatud rikkuva Vedaja sõidugraafiku rakendamist loetakse oluliseks lepingurikkumiseks ning Vedaja on kohustatud oma sõidujärjekordi muutma Tellijalt sellekohase nõude saamisele järgneva 3 tööpäeva jooksul.
- 1.5. Maksimaalne vedaja toetussumma vähendamine käesolevas lisas sätestatud metoodika kohaselt saab toimuda kuni 10% ulatuses vastava kvartali Vedaja toetusest.

### 2. Veootste andmebaas ja mõõtmisperiood

- 2.1. **Summaarse ajakaotuse** ( $T_{kv}$ ) määramine toimub kvartalite lõikes.
- 2.2. **Summaarse ajakaotuse** saamiseks summeeritakse kõigi antud kvartali **hilinevad ja ärajäänud veootste ajakaotused**. Summaarse ajakaotuse määramisel lähevad arvesse kõik antud kvartali plaanilised veootsad ja nende väljumised algpeatusest, välja arvatud juhul, kui hilinemine või ärajäämine tulenes erakordselt ja ettenägematult rasketest teeloludest või ekstreemsetest liiklustingimustest, ja kui sellest teavitati **tellijat** vastavalt ATL Lisa 9 ja Lisa 11 tingimustele. Liiklustakistusi põhjustavate teeremontide puhul arvestatakse hilinemisena ainult ühesuunaliste (kas A-B või B-A suunaliste) veootste väljumistel esinenud hilinemised.
- 2.3. Kõik summaarse ajakaotuse arvutamiseks vajalikud andmed registreerib piletimüügisüsteem.

2.4. **Tellijal** on õigus vajaduse korral algpeatusi muuta.

2.5. Uue liini avamise korral määrab algpeatused **tellija**.

### 3. Kvartali baastase

3.1. Baastase arvutatakse järgmise valemiga: plaaniline veotste arv \* lubatav hilinemiste arv (2,5%)  
\* arvestuslik hilinemine (14 minutit) \* kõikide veotste keskmine sisenejate arv .

### 4. Veotsa ajakaotuse arvutamine hilinenud veotsa puhul

4.1. Leitakse **hilinenud veotsa ooteaeg peatuses**, mis on hilinenud veotsa väljumisaja ja sama veotsa sõiduplaanijärgse väljumisaja vahe (arvutatakse minutites täpsusega üks koht peale koma). Sealjuures algpeatusest kuni 120 sekundit (2 minut) hiljem väljumise puhul loetakse ooteaeg nulliks. Selle 2 minuti hulka on arvestatud piletimüügisüsteemi viga.

4.2. Leitakse antud **veotsa keskmine sõitjate arv** ( $Q_{vo}$ ). Eraldi tehakse need arvutused tööpäeva ning laupäeva ja pühapäeva kohta. Riiklikel pühadel toimunud veotsad loetakse pühapäevasteks, kui sõiduplaanis ei ole määratud teisiti. Keskmine sõitjate arv leitakse kuude lõikes täpsusega üks koht peale koma piletimüügisüsteemi andmete põhjal. Kui veotsa keskmine sõitjate arv on alla ühe, loetakse see üheks.

4.3. Leitakse **veotsa ajakaotus** ( $t_{kvo}$ ), mis on hilinenud veotsa ooteaja peatuses (ümardatud täisminutiteks) ( $t_h$ ) ja veotsa keskmise sõitjate arvu ( $Q_{vo}$ ) korrutis. Ringliini puhul korrutatakse veotsa ajakaotus kahega. Kui vedaja ei teatanud veotsa üle 10-minutilise hilinemisest **tellijale** ATL Lisa 9 nõuete kohaselt, korrutatakse saadud veotsa ajakaotus kümnega.

4.4. Näide: veotste hilinemine

Algpeatus	Sõiduplaani järgne algpeatuse aeg	Tegelik väljumisaeg peatusest	Hilinenud veotsa ooteaeg peatuses (min)	Päev	Teatamata koefitsent	Veotsa keskmine sõitjate arv	Ajakaotus (h)
Balti jaam	6:35:00	6:37:10	2	ETKNR	1	5,6	0.19
Kallavere	6:35:00	6:40:35	5	ETKNR	1	35,2	2,93
Balti jaam	7:00:00	7:06:00	6	LP	1	7,0	0.70
Kallavere	13:00:00	13:03:41	4	ETKNR	1	20,0	1.33
Balti jaam	13:20:00	13:31:55	12	LP	10	15,7	31.40
Kallavere	17:15:00	17:20:05	5	ETKNR	1	10,8	0.90

Näiteks: esimese Veotsa keskmine sõitjate arv on 5,6. Hilinenud veotsa ooteaeg peatuses on 2 minutit. Veotsa ajakaotus on  $(5,6 * 2)/60 = 0,19$  tundi. Viienda veotsa sõitjate arv on 15,7. Hilinenud veotsa ooteaeg peatuses on 12 minutit ja veotsa hilinemisest ei ole teatud (koef 10). Viienda veotsa ajakaotus on  $(15,7 * 12 * 10)/60 = 31,40$  tundi.

## 5. Veotsa ajakaotuse arvutamine ärajäänud veotsa korral

- 5.1. Leitakse **veotsa ärajäämisest tingitud ooteaeg peatuses**, mis on järgmise samasuunalise veotsa väljumisaja ja sama veotsa sõiduplaanijärgse väljumisaja vahe kontrollpeatuses (arvutatakse minutites täpsusega null kohta peale koma). Samasuunalised veotsad ja kontrollpeatused on määratud **telliija** poolt koondplaaniga.
- 5.2. Leitakse **keskmine ajakaotus** ( $t_h$ ), mis on veotsa ärajäämisest tingitud kontrollpeatuste ooteaegade aritmeetiline keskmine (arvutatakse minutites täpsusega üks koht peale koma).
- 5.3. Leitakse antud **veotsa keskmine sõitjate arv** ( $Q_{vo}$ ). Eraldi tehakse need arvutused tööpäeva ning laupäeva ja pühapäeva kohta. Riiklikel pühadel toimunud veotsad loetakse pühapäevasteks, kui sõiduplaanis ei ole määratud teisiti. Keskmine sõitjate arv leitakse kuude lõikes täpsusega üks koht peale koma piletimüügisüsteemi andmete põhjal. Kui veotsa keskmine sõitjate arv on alla ühe, loetakse see üheks.
- 5.4. Leitakse **veotsa ajakaotus** ( $t_{kvo}$ ), mis on keskmise ajakaotuse ( $t_h$ ) ja veotsa keskmise sõitjate arvu ( $Q_{vo}$ ) korrutis. Ringliini puhul korrutatakse veotsa ajakaotus kahega. Kui vedaja ei teatanud veotsa ärajäämisest **tellijale** ATL Lisa 9 ja Lisa 11 nõuete kohaselt, korrutatakse saadud veotsa ajakaotus kümnegagi.
- 5.5. Näide: veotsa ajakaotuse arvutamine ärajäänud veotsa puhul

Ära jäi sõiduplaani järgi kell 19:00 väljuma pidanud veots. Järgmine sõiduplaani järgne veots väljus kell 20:20. Keskmine ajakaotus on seega  $20:20 - 19:00 = 80$  minutit. Veotsa keskmine sõitjate arv on 18,5. Veotsa ajakaotus on  $(80 * 18,5)/60 = 24,67$  tundi

## 6. Hilinenud ümberistumisühenduse (teise sõiduki) ootamine

- 6.1. Kuna teatud kontrollpeatustes kehtivad hilinenud ümberistumisühenduse ootamise nõue, kasutatakse sellisel juhul lisameetodeid.
- 6.2. Kui buss saabub õigeaegselt peatusesse, võrdub hilinemine 0 minutiga, isegi juhul, kui ta väljumine hilineb. Kui vedaja ei teatanud veotsa üle 10-minutilise hilinemisest **tellijale** ATL Lisa 9 ja Lisa 11 nõuete kohaselt, ei loeta hilinemist nulliks ja saadud veotsa ajakaotus korrutatakse kümnegagi.
- 6.3. Ümberistumispeatused on määratud sõiduplaanides.

## 7. Toetussumma muutmine

- 7.1. Näitajat **Summaarne ajakaotus** ( $T_{kv}$ ) kasutatakse toetussumma muutmise määramisel.
- 7.2. **Telliija** määrab baastaseme, mille puhul ei muudeta toetussummat lähtudes käesoleva lisa p 3.1 valemist.
- 7.3. Toetussumma muutmise ulatuse arvutamisel kasutatakse **boonuse koefitsienti** ( $V_{ot}$ ) baastasemest erineva ajakulu kohta lähtudes kehtiva alampalga määrast arvatud tunnitastust. 2021. a on boonuse koefitsiendiks seega 3,48 €/h.

## 8. Toetussumma vähendamise arvutamine

- 8.1. Leitakse antud kvartali **summaarne ajakaotus**. Summaarne ajakaotus on kõigi antud kvartali hilinevad ja ärajäänud veotste ajakaotuste summa, mis on ümardatud sõitjatundideks (null kohta pärast koma).
- 8.2. Leitakse antud kvartali **baastaseme** ( $T_{kv0}$ ) ja summaarse ajakaotuse vahe ( $\Delta T_{kv}$ ) järgneva valemi abil:  $\Delta T_{kv} = T_{kv0} - T_{kv}$  Kui tulemuseks on positiivne väärtus, siis suurendatakse vedajale makstavat toetussummat. Kui tulemuseks on negatiivne väärtus, siis vähendatakse vedajale makstavat toetussummat.
- 8.3. Leitakse toetussumma muutmine rahas vastavalt järgmisele valemile:  $VoT * \Delta T_{kv}$  (ümardatakse kahe kohani peale koma).
- 8.4. Kui ärajäänud veotste arv ületab 0,1% kvartali plaanilisest veotste arvust, rakendatakse lisatrahvi 100 € iga 0,1% ületava veotsa eest ja toetussummat ei suurendata isegi, kui baastaseme ja summaarse ajakaotuse vahe on positiivne.

## 9. Näide toetussumma muutmise arvutamise kohta:

- 9.1. Liinigrupi baastase ( $T_{kv0}$ ) on 2 000 sh.
- 9.2. Kui summaarne ajakaotus ( $T_{kv}$ ) liinigrupis on 1 500 sh, siis  $\Delta T_{kv} = 2\ 000 - 1\ 500 = 500$  sh. Vedaja toetussummat suurendatakse  $500 * 5 \text{ €/h} = 2\ 500 \text{ €}$  võrra.
- 9.3. Kui summaarne ajakaotus sama baastaseme juures liinigrupis on 2 300 sh, siis  $\Delta T_{kv} = 2\ 000 - 2\ 300 = -300$  sh. Toetussumma vähendamine on  $300 * 5 \text{ €/h} = 1\ 500,00 \text{ €}$ .