



**KECSKEMÉT MEGYEI JOGÚ VÁROS
KÖZGYŰLÉSE**
Városrendezési és Városüzemeltetési Bizottság
6000 Kecskemét, Kossuth tér 1.

2900-22/2016.

J E G Y Z Ó K Ö N Y V

**Kecskemét Megyei Jogú Város Közgyűlése
Városrendezési és Városüzemeltetési Bizottság
2016. december 13-án megtartott üléséről**

Az ülés helye: Városháza (Kecskemét Kossuth tér 1.) I/13.

Az ülés időtartama: 14.00 órától – 16.15 óráig

Jelen vannak: Király József elnök
Kovács Ferenc bizottsági tag
Kósa József bizottsági tag
Dr. Iványosi-Szabó András bizottsági tag
Molnár Ferenc bizottsági tag
Dr. Szabó József bizottsági tag

Távol vannak: Sipos László alelnök

Jelenlévő meghívottak: A mellékelt jelenléti ív szerint.

Jegyzőkönyvvezető: Mócza Rita

Király József:

Köszönti a megjelenteket. A jelenléti ív alapján megállapítja, hogy a bizottság határozatképes, ezért az ülést megnyitja. Az év utolsó bizottsági ülésén megköszöni mindazok munkáját, akik segítették a bizottságot az év folyamán és áldott karácsonyi ünnepet, boldog újesztendőt kíván a jelenlévők számára.

Ez után a kiküldött meghívó szerint javaslatot tesz az ülés napirendjére azzal a módosítással, hogy a bizottság a meghívón szereplő 8. sorszámú munkaanyagot másodikként tárgyalja, mert ahhoz meghívott vendégek érkeztek.

Megkérdezi, van-e módosító javaslat a napirenddel kapcsolatban?

Megállapítja, hogy további módosító javaslat nincs, ezért megkérdezi, ki ért egyet a 8. sorszámú munkaanyag másodikként történő tárgyalásával?

Szavaztatás után megállapítja, hogy a bizottság a javaslatot 5 igen, 0 nem és 0 tartózkodással elfogadta.

Ezt követően megkérdezi, hogy az elfogadott módosítás figyelembevételével ki ért egyet az ülés napirendjével?

Szavaztatást követően megállapítja, hogy a bizottság 5 igen, 0 nem és 0 tartózkodással elfogadta az ülés napirendjét az alábbiak szerint:

119/2016. (XII. 13.) VVB. számú határozat

Az ülés napirendje

A Városrendezési és Városüzemeltetési Bizottság az ülés napirendjét az alábbiak szerint fogadja el:

- 1.) Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzatának 2017. évi költségvetése (1.)
Előterjesztő: Szemereyné Pataki Klaudia polgármester
- 2.) Forgalomszervezési felülvizsgálatok (8.)
Előterjesztő: Sipos László tanácsnok
- 3.) Autóbusszal végzett menetrend szerinti helyi személyszállítási közszolgáltatásra kiírt pályázat lezárása és a közszolgáltatás határozott időtartamra történő közvetlen odaítélése (2.)
Előterjesztő: Dr. Homoki Tamás alpolgármester
- 4.) A lakossági kezdeményezésű útépitésekről szóló új önkormányzati rendelet megalkotása (3.)
Előterjesztő: Szemereyné Pataki Klaudia polgármester
- 5.) Az európai uniós versenyjogi értelemben vett állami támogatások feltételrendszeréről szóló önkormányzati rendelet megalkotása és az ahhoz kapcsolódó döntés meghozatala (4.)
Előterjesztő: Dr. Szeberényi Gyula Tamás alpolgármester
- 6.) Gulág emléktábla elhelyezése (5.)
Előterjesztő: Hörcsök Imre ÉMB elnök
- 7.) Javaslat Kecskemét Megyei Jogú Város Közgyűlésének 2017. I. félévi munkatervére (6.)
Előterjesztő: Király József VVB elnök
- 8.) Szentháromság temető üzemeltetése (7.)
Előterjesztő: Sipos László tanácsnok

A határozatról értesülnek:

1-7.) A bizottság tagjai

8.) Irattár

1.) NAPIRENDI PONT

Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzatának 2017. évi költségvetése

Előterjesztő: Szemereyné Pataki Klaudia polgármester

(A polgármester 29.901-1/2016. számú előterjesztése a jegyzőkönyvhöz csatolva.)

Király József:

Megkérdezi az előterjesztés készítőit, van-e kiegészítésük az anyaghoz. Megállapítja, hogy kiegészítés nincs, ezért átadja a szót a hozzászólásra jelentkező dr. Iványosi Szabó András bizottsági tagnak, számoljon be a Városfejlesztési Munkacsoport ülésén elhangzottakról.

Dr. Iványosi Szabó András:

Hozzászólásában elmondja, hogy a munkacsoport az előterjesztést gondosan összeállítottnak tartja, amely a kiegyensúlyozottságra törekszik és jól áttekinthető szerkezetű. Pozitívan értékelendő, hogy a 2017-es költségvetés-tervezet nullszaldós zárást irányoz elő.

Öröndetes, hogy megindul a nagy pályázatok pénzüsszegének felhasználása (Modern Városok Program, TOP), melyek közül a Rudolf Kertet és a Homokbányán lévő fejlesztések (Zöld Város Program) megjelenését emeli ki. Ugyancsak környezettudatos lépés, hogy nagy számú energetikai fejlesztés szerepel az anyagban óvodákra és iskolákra vetítetten.

Látható továbbá, hogy az önkormányzat és a hivatal érzékeli az útfejlesztések adta feszültségeket, hiszen több olyan csomópont átépítése került betervezésre, amelynek gondja évek óta ismert. Példaként hozza a Széchenyiváros, a Méheslapos, illetve az aluljáró túlsó végénél lévő csomópontok betervezését. Emellett vannak olyan ipari útépítések, amelyek szintén a tehermentesítést szolgálják. Noha a Homokbánya mögötti 420 m útépítés még nem oldja meg a problémát, azonban magában rejtja a folytatás és fejlesztés lehetőségét is. A lakossági önerős pályázatok támogatására 660 millió Ft szerepel.

Ellenben szűkösnek tartja a köztéri környezetrendezés 4 millió forintos behatároltságát. Szűkösnek érzi továbbá az erdészeti természetvédelmi fenntartásra szánt 10 millió Ft-ot, mert információi szerint ez az összeg maradéktalanul felhasználdik a katonatelepi erdőpótlásra. Így a város természetvédelmi területeire - amelyek fenntartására nem szán nagy összeget a város - erre az évben nem tud a pénzt fordítani.

Összességében az előterjesztésben lévő pozitívumok száma meghaladja a negatívumokét.

Király József:

Az előterjesztést a maga részéről is érthetőnek, logikusan összeállítottnak tartja. Megjelentek azok a pályázatok, amelyeket tavaly megindítottak és látható, hogy az útépítések és csomópont építések kapcsán pályázati pénzeket nyert a város, így előrelépés tapasztalható.

A bizottság költségvetését összehasonlítva az előző évvel nem tapasztalható visszalépés. Végül elmondja, bizottsági elnökként kezdeményezni fogja a közgyűlés ülésén, hogy a városrészi keret felosztásánál a városi zöldfelületekre különös figyelemmel legyenek a képviselők.

Ezt követően megállapítja, hogy az előterjesztéshez több kérdés, hozzászólás nincs, módosító javaslat nem hangzott el, ezért megkérdezi, ki ért egyet a határozat-tervezettel?

(Dr. Szabó József képviselő ekkor még nem érkezett meg az ülésterembe.)

Szavaztatás után megállapítja, hogy a bizottság 3 igen szavazattal, 0 nem, 2 tartózkodással a következő határozatot hozta:

120/2016. (XII. 13.) VVB. számú határozat

Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzatának 2017. évi költségvetése

A Városrendezési és Városüzemeltetési Bizottság megtárgyalta Szemereyné Pataki Klaudia polgármester 29.901-1/2016. számú előterjesztését és az alábbi határozatot hozta:

A bizottság a fenti tárgyban készült közgyűlési előterjesztést a közgyűlés számára elfogadásra javasolja.

A határozatról értesülnek:

- 1-7.) A bizottság tagjai
- 8.) Szemereyné Pataki Klaudia polgármester
- 9.) Varga Miklós, a Gazdálkodási Osztály vezetője
- 10.) Irattár

* * *

2.) NAPIRENDI PONT

Forgalomszervezési felülvizsgálatok (8.)

Előterjesztő: Sipos László tanácsnok

(A tanácsnok 46-12/2016. számú munkaanyaga a jegyzőkönyvhöz csatolva.)

Király József:

Bevezetőül elmondja, hogy a bizottság megalakulásakor sor került egy informális találkozóra, ahol megvitatták, milyen feladatok elvégzése szükséges, illetve a milyen célokat tűz a bizottság maga elé. Ezek között szerepelt a különböző forgalmi helyzetek mielőbbi kezelése és megoldása, úgy mint a különböző kerületek, a piac környékének és a kiskörút helyzetének rendezése. A cél az, hogy közlekedési szempontból élhetőbb legyen a város a gyalogos- és kerékpáros forgalmat tekintve is. A munkaanyag áttekintése során látható, hogy a folyamat elindult és ilyen léptékű munkaanyag nem készült még. Bízunk abban, hogy a pénzeszközök is rendelkezésre fognak állni az elképzelések megvalósítására.

Dr. Orbán Csaba, a Városüzemeltetési Osztály vezetője:

Arról tájékoztatja a jelenlévőket, hogy a munkaanyagot készítő Vonalvezető Kft. és az Utiber Zrt. képviselői meghívást kaptak az ülésre, és prezentációval készültek a jelenlévők számára. Kéri, hogy a bizottság adja meg a szót számukra.

(Időközben dr. Szabó József bizottsági tag megérkezett az ülésterembe.)

Király József:

Megadja a szót Halász Istvánnak, a Vonalvezető Kft. ügyvezető igazgatójának a munkaanyag kapcsán elkészített forgalmi rend felülvizsgálati tanulmány bemutatására.

Halász István, a Vonalvezető Kft. ügyvezető igazgatója:

Előjáróban arról ad tájékoztatást, hogy a vizsgálatok lefolytatására és a munkaanyag elkészítése tekintetében három eltérő helyszínre kaptak megbízást. A következők szerint ismerteti az elvégzett munkát:

I. Közlekedési tanulmányterv

(Batthyány utca-Katona József tér-Csányi János krt.-Bem utca-Kurucz körút-Erzsébet körút-Mezei utca-Horváth Döme körút által határolt terület úthálózatának forgalomtechnikai felülvizsgálata)

Ismerteti az előterjesztés mellékletét képező tanulmánytervet, amelyet a következőkkel egészít ki:

Az első rész a Rákóczi város és Erzsébetváros felülvizsgálatát tartalmazza. A városrészeket a Csongrádi út és Bem u., illetve a Mezei u. által határolt gyűjtőutak és külső nagykörúti szakasz határolják. Két központi rész található: Czollner tér és Piszekút tér.

Részletes vizsgálatot végeztek helyszíni bejárással és geodéziai, forgalmi mérésekkel, majd azokat a rendezési tervvel is összevetették. A vizsgálatban a rendőrségi adatok feldolgozásával elmondható, hogy javarészt a külső nagy forgalmú gyűjtőutak esetén fordultak elő balesetek, de a lakott területeken is kirajzolódtak baleseti helyszínek.

Közösségi közlekedés a gyűjtőutakon folyik. A térségben, intenzív kerékpáros forgalom tapasztalható. Két áramlás mondható ki: A Piszekút tér menekülő útnak nevezhető, illetve a Czollner teret keresztező forgalom is csúcsidőben.

A forgalmi irányok vizsgálata is megtörtént: rendezetlen egyirányúból kétirányú rendszerre törekvés tapasztalható. Az egyik mérés 2015. decemberében történt, amikor a Kurucz krt. le volt zárva. Ekkor 2000 ezer feletti forgalmat bonyolító nagy gyűjtőúti forgalmak voltak a Bem utcán és a Csongrádi úton. Majd a 2016-os mérés során kiderült, hogy a Kurucz krt. átadása után a gyűjtőutak forgalma visszaesett, de a belső utaké nem.

Térképen mutatja be a fő menekülő útvonalakat és az alternatív útvonalakat és elmondja, hogy a problémát a belső lakóterületen átmenő nagy forgalom jelenti, illetve az, hogy az út keresztmetszete nem ehhez lett építve, nem így fejlődött a város. Vannak viszont olyan utcák - mint pl. a Perc utca -, amelyek a szélessége arra ösztönöz, hogy átmenjen rajta a forgalom. Megfigyelhető, hogy a térségben parkolási problémák jelentkeznek és akadályozzák egymást a közlekedő járművek.

Kijelenthető, hogy a térség külső gyűjtőútjainál a csomópontok nem teljes értékűek és nem jelentenek alternatívát a menekülő útvonalakon hiszen pl. a Mezei utcán nem engedi meg a balra kanyarodást. A Csongrádi úton a csomópontokra való rálátás nehézkes, ráadásul nagyon közel van a Kurucz téri csomóponthoz.

A vizsgálat azt az eredményt hozta, hogy 13 lokális probléma sorolható fel a térségben. A megoldást egyrészt a négyszögletes úthálózati rendszerben látják, de egyéb már egyéb

megoldások alkalmazása is megtörtént: sebességkorlátozó táblák kerültek kihelyezésre, forgalomlassító küszöbök épültek. Ezek a beavatkozások azonban nem vezetnek eredményre, ezért ha az elvárás az, hogy a lakóterületről kiszoruljon a forgalom, akkor drasztikusabb megoldásra van szükség. A Czollner téren és a Piszekút téren zöldfelület létrehozásával fizikailag kellene megakadályozni az áthajtást. Olyan hurokrendszernek kellene létrejönnie, ami a gyűjtőutakba vezeti vissza a lakóutcák forgalmát. Ezen nagyléptékű beavatkozás bevezetését a következő ütemekre bontja a javaslat:

1. ütem: közúti lokális sebességcsökkentő eszközök (jelzőtáblákkal és egyéb eszközökkel),
2. ütem: részleges egyirányúsítási elemek (Fecske utca térségében és a Katona József utcában),
3. ütem: hurok rendszerű úthálózat megvalósítása (A teljes cél ez lenne. Feltétele, hogy a külső gyűjtőutak csomópontjai is teljes értékűek legyenek. Két tér alakulna ki, ami vonzó a lakosság számára, emellett a parkoló alakítással mindenki számára megközelíthetővé válik, a forgalom pedig kizárt ebből.).

A tervezett állapot helyszínrajzon szerepel, bemutatja azokat: A Beniczky utcánál a két külső gyűjtőút mellett lenne egy csillapított utca. A Piszekút tér pedig nem olyan utcarendszerű, ahol a buszparkoltatás hosszú távon megoldható, viszont van egy kihasználatlan terület, amely az idegenforgalom számára autóbusz parkoló hasznosítására lehetne felhasználni.

A kerékpárutakkal kapcsolatosan azt az ellentmondást kell feloldani, hogy több kerékpárutat, vagy parkolót szeretne-e az önkormányzat, hiszen a kerékpárosok ha jobban megtudják közelíteni a belvárost, az parkoló megszüntetéssel járna.

A Perc utcán tengelyráfordítással meg lehetne oldani a hegyesszögű kihajtást és olyan íveket alkalmazni, amik nem arra ösztönöznek, hogy 60-70 km/ós sebességgel ki lehessen hajtani a Bem utcáról.

Ezután a Piszekút tér távlati javaslatait mutatja be, ahol a kieső parkolóhelyeket a környező utcákban pótolnák az egyirányúsítás révén. Majd a Czollner tér távlati javaslatának bemutatása következik a mellékelt térképszelvény szerint, végül a Mezei utcán lévő jelzőlámpás csomópont tervét mutatja, amely balra kanyarodó sávot is tartalmazna. Ez a végleges forma útszélesítéssel járna.

A Csongrádi út végén az Erzsébet krt-nál turbókörforgalomra is készültek tervek. A Csongrádi út azonban nagyon közel van ehhez a csomóponthoz, ráadásul gyűjtőút szerepét tölti be éppen azért, hogy ne a lakóutcán keresztül áramoljon a forgalom. El kell dönteni, hogy vagy mindkét csomópont jelzőlámpás lesz, vagy magasabb költségen turbókörforgalmat hoznak létre.

II. Közlekedési tanulmányterv

(Jókai utca-Kada Elek utca- Bethleh körút-Nagykőrösi utca-Koháry István körút által határolt területek úthálózatának forgalomtechnikai felülvizsgálatáról)

Ez a tanulmányterv a piac térségét jelenti, és hasonló munkatervük volt: geodéziai felmérés, helyszíni vizsgálatok, forgalommérés a csomópontokban és fontosabb ágakban, összevetés a rendezési tervvel. Az úthálózat itt is kijelölésre került: a külső nagykörút, a Jókai u. és a Nagykőrösi utca lenne a gyűjtőút. Jelenleg az tapasztalható, hogy a Nagykőrösi utca nem

teljesen gyűjtőút forgalmat bonyolít, ehhez képest a Kaszap utca és a Kada Elek utcák nagyobb forgalommal bírnak, holott ezek lakóúti funkciójúak.

A baleseti adatokkal foglalkozva megállapították, hogy a Jókai utcán nagyon nagy számmal voltak balesetek az elmúlt időszakban. Az autóbuszok a Kada Elek utcán járnak, holott ez nem gyűjtőút. A kerékpáros forgalmat is vizsgálták: a helyszínen tapasztaltak szerint a Kaszap utcán csúcsidőben nagy számban zajlik ilyen közlekedés, holott nincs semmilyen kerékpárút.

Meghatározták az átmenő forgalomáramlást a belső területen. Van itt egy központi tér, amit a piac és az északra lévő oktatási intézmények jelentenek. A forgalom két irányból áramlik át: az egyik a Jókai utca felől, a másik a Ceglédi út felől, ehhez járul még a piac célforgalma. Itt szinte valamennyi utca kétirányú, az utak erre viszont nem igazán alkalmasak, hiszen a járművek megállnak az úttest szélén. A forgalommérés eredményeit a mellékelt térképek mutatják: A piacra bemenő 5.000 feletti forgalom említést érdemel, illetve a Kada Elek és Kaszap utcának is 2.000 feletti a forgalma.

Ezt követően a mellékelt térkép szerint ismerteti a főbb forgalomáramlási útvonalakat és a menekülési útvonalakat. Az alapvető problémát az utcák aránytalanul szűk keresztmetszete adja, valamint a forgalom nagysága miatt kialakult torlódások. Jellemző a külső gyűjtőutak kapacitáshiánya is. A munkaanyag 14 pontban sorolja fel a térség lokális problémáit.

Javaslatot tettek hurokrendszerű egyirányúsításra úgy, hogy a piac térsége, mint központi tér egy egyirányú körbejárható úttal rendelkezzen, ahol lehetőleg több parkolót el lehetne helyezni. Az ütemezés itt a következő lenne, a tervezett állapotot helyszínrajz mutatja:

1. lépés: forgalomszervezés a meglévő utakhoz,
2. lépés: teljes értékű gyűjtőúti hálózat megvalósítása (a legfontosabb, hogy a Nagykőrösi út ténylegesen megkapja a gyűjtőúti szerepét, a Kaszap utca pedig lakóutca legyen, illetve az Árok utcán szintemelést terveznek, ami előre vetítené a változtatásokat),
3. távlati nagyberuházások (garázsok, parkolók építése, de az intermodális csomópont megvalósításának mikéntje nagy befolyással bír).

Részletrajzként még a Ceglédi úti csomópont került be az anyagba. A Kaszap utca egyirányúsításával változna a csomópont, illetve a kerékpárosokat ki kellene vezetni a Ceglédi út felé, növelve a csomópont kapacitását. A jelenlegi intermodális csomópont tervek szerint nagyon közeli a buszpályaudvar lámpás csomópontja.

III. Közlekedési tanulmányterv

(Irinyi utca-Március 15. utca-Nyíri út-Károly Róbert körút által határolt terület úthálózatának forgalomtechnikai felülvizsgálatáról)

A munkamenet ugyanaz volt: felmérésekkel, forgalommérésekkel és rendezési tervvel való összehasonlítással.

Jelenleg két gyűjtőút van: a Március 15. u. és a Nyíri út, de a hálózati szerepű, kiszolgáló funkciót betöltő Irinyi u. is meghatározó a térségben. Elmondható, hogy rengeteg baleset volt az elmúlt időszakban ezen a két gyűjtőúton. A Károly Róbert krt. jelenleg tervezés alatt áll.

A Március 15. utcán sok útsatlakozás van, ami sokszor konfliktushelyzetet jelent. Közösségi közlekedés a gyűjtőutakon és a Margaréta utcán van. A kerékpárosok is a gyűjtőutakat használják. Ez lakó-pihenő körzet, ami nem indokolja hogy kerékpáros létesítmények legyenek. Megfelelő forgalomcsillapítással a kerékpárosok szabadon közlekedhetnének.

Az átmenő forgalom kapcsán jelentkezett probléma: A Nyíri út gyűjtőúti problémája jellemzően a sortorlódás, ami visszahat a másik áramlási irányra. Ezt próbálják az ott közlekedők kikerülni a Hanusz István utcán és a Domby Lajos utcán való áthaladással, minek az a következménye, hogy a reggeli órákban egyirányú kocsisorok alakulnak ki a belső útszakaszokon. A Hanusz István utca csak 4 m széles felújított útszakasz, ami nem bírja el ezt a forgalmat. A lakosok a kapubejárójukban nem tudnak be- és kiállni.

Központ nem jelölhető ki a térségben, hiszen Északon és Délen is vannak forgalomvonzó létesítmények, és a Március 15. utcával párhuzamosan erős kiszolgáló funkció jelenik meg. Szinte a teljes területen jelenleg kétirányú rendszer van. A forgalmi mérések 2.000 feletti forgalmat mérnek napi szinten. A mellékelt térképek a menekülő útvonalakat mutatják be. A problématerképeken rögzítették ezeket az anomáliákat, amelyek a külső gyűjtőúti csomópontok kapacitáshiányából, a nehézkes ki-besorolásból fakadnak. Folyamatos kocsisorok vannak csúcsidőben, illetve jelentős parkolási problémák is vannak a térségben, mert nehéz kijelölni parkolóhelyeket.

A lokális problémákat a tanulmányterv 11. pontban rögzíti. Négyszögletes úthálózat kialakítása javasolt, illetve forgalomcsillapító eszközökkel elhelyezése a következők szerint:

1. ütem: forgalomszervezés a meglévő utakhoz (Hanusz István u. forgalmi rendje megfordulna, a Március 15. utcai csatlakozások korlátozása, szintemelés),
2. ütem: hiányzó belső lakóúti kapcsolatok kiépítése (forgalmi szempontból nagyon fontos lenne a Domby Lajos utca és a Margaréta u. összekötése, Károly Róbert körút kiépítése, új parkolóépítések ott, ahol terület rendelkezésre áll),
3. külső gyűjtőúti kapcsolatok kiépítése.

A forgalomszervezést úgy tervezik, hogy a négy nagy csomópont mellett szükséges lenne két belső csomópontot kialakítani annak érdekében, hogy ezen nagy városrész becsatlakozása megoldódjon a gyűjtőutakba. Jelzőlámpák helyett inkább körforgalmat javasolnak a jobb forgalmi lefolyás miatt, másrészt pedig a térségben már kialakulóban van egy körforgalmi rendszer, amihez illeszkedni kell.

Végezetül összefoglalva elmondja, hogy három eltérő helyszínről van szó, és mindhárom helyszínen vannak olyan hasonlóságok, amik az átmenő forgalom problematikájából adódnak.

Király József:

Kéri, hogy a hogy bizottság tagjai tegyék meg hozzászólásaikat, mondják el véleményüket.

Dr. Iványosi Szabó András:

Két részben is említésre kerültek olyan utak (Bethlenváros: Kada Elek utca, Széchenyiváros: Irinyi utca), amelyek egyértelműen gyűjtőút funkciót töltenek be, de nem az a besorolásuk. Miért tartják fenn a „nem gyűjtőúti” állapotokat, miközben ami rajta zajlik, gyűjtőút jellegű?

Halász István, a Vonalvezető Kft. ügyvezető igazgatója:

Az Irinyi út külső szakasza gyűjtőút, ami nincs kiépítve. Látva a Károly Róbert krt. fejlesztését is, az a véleménye, hogy gyűjtőúttá fog válni. A Kada Elek utca kapcsán vizsgáldtak, tényleg nem gyűjtőút és nem is túl széles. Volt egy olyan elképzelés, hogy hasonló lenne a Kaszap utcához, miszerint bevezetnék az egyirányú rendszert és új kerékpárosforgalmat jelölnek ki rajta. Itt viszont jelenleg buszközlekedés zajlik, ami meggátolta az ebbéli gondolkodást. Emellett távol helyezkednek el egymástól a gyűjtőutak, ami következtében nagyon nagy hurkok alakultak volna ki, ezért ez aggályos.

Király József:

A Városfejlesztési Munkacsoport ülésén is elhangzott, hogy a mai megbeszélés során tovább kell engedni a munkaanyagot, annál is inkább, mert vannak olyan forgalomszabályozó eszközök, amelyek az egyirányúsítást kellő előkészítéssel bevezetik (pl. a piac környéki parkolók kijelölésével). Véleménye szerint a Széchenyivárosban is újabb parkolók megépítésével lehet fejlődni.

Kósa József:

Rengeteg felvetés hangzott el: A város szűk utcái, nagy forgalom, parkolási problémák, forgalomcsillapító küszöb, sebességcsökkentés. Elmondja, hogy korábban a Petőfivárosban sebességkorlátozást szeretett volna bevezettetni a lakó-pihenő övezetben (30 km/ó, ahol nincs átmenő forgalom, gyűjtőút, stb.), mégis lakossági ellenállásba ütközött az elképzelés. Megkérdezi ezért, ki vállalja fel azt, hogy a jelenleg is nehezen közlekedhető Kecskemét városában, további forgalomcsökkentést szolgáló eszközt helyezzenek ki?

A vizsgálat során felvetődött-e, hová fejlődik a város annak figyelembevételével, amilyen 20-50-100 éve volt a város? Vizsgáltak-e más lehetőséget és annak következményét, ha még további utcákban sebességkorlátozást vezetnek be?

Megkérdezi továbbá, a városi utak elbírják-e a tömegesen a külső területeken munkába járó forgalmat? Ha a munkaanyagban szereplő összes körforgalom megvalósul, az több milliárd forintos költségvetést tesz ki. Megkérdezi, hogy azokon a helyeken, ahol szinte „zúdul” a forgalom a városba (pl. Hetényegyháza felől), nem lehetne-e az utak fölött a ferihegyi gyorsforgalmú út mintájára magas utat építeni, esetleg szélesítéssel további gyorsforgalmi sávot kiépíteni?

A Sutasfalunál épült körforgalomnál könnyedén áthaladnak az autók, de ennek megépítése azt eredményezte, hogy a Széchenyivárosnál torlódnak fel a járművek. Sorra kitolódnak ezek a dugók az újabb és újabb körforgalmi csomópontok megépítésével.

Halász István, a Vonalvezető Kft. ügyvezető igazgatója:

Véleménye szerint különválasztani szükséges a lakóterületek élıhetőségét, a gyűjtőutak forgalmát és a külső gyorsforgalmi utakat. A belvárosi lakóterületek élıhetősége elsődleges, viszont a tanulmány is hangsúlyozza, nem lehet egyoldalúan egyirányúsítani a lakóterületeknél, mert akkor a jelenlegi alkalmatlan csomópontokra építik a forgalmat.

Párhuzamosan kellene a külső csomópontok szolgáltatási szintjét növelni, a belső területeket élıhetővé tenni. A motorizációt a jelenlegi keretek között már nem lehet kiszolgálni,

szemléletmódosításra szükség lesz a városban és a kerékpáros és közösségi közlekedés felé orientálódni.

Tóth Csaba Utiber Zrt. vezető tervezője:

A mellékelt térképszelvényeken mutatja be, hogyan jutottak az egyes helyszíneken a koncepcióhoz. Több részletes megvalósíthatósági tanulmány, vizsgálat és tervezési feladat került elkészítésre, melyből kiemeli a „Kecskemét város térségi elérhetőségének javítása” részletes megvalósíthatósági tanulmányt, illetve a közösségi közlekedésfejlesztés és az intermodális pályaudvar létesítésének tanulmányát (2010-2011.)

Több olyan projektem is volt ezen túl (pl. kapacitásbővítés), ahol közlekedésbiztonsági beavatkozást jelzett a város, de az UTIBER Zrt. engedélyes és kiviteli terveinek az alapja az említett két megvalósíthatósági tanulmány. Ezeket a város településfejlesztési koncepciója is tartalmazza és a településfejlesztési stratégia és ezen dokumentumok mentén próbálták a részleteket kidolgozni és a finomítani.

Kiemeli az Intermodális Csomópont létesítését és a közösségi közlekedés előnyben részesítését, ami a város több közúti elemét érintette: buszfordulók, végállomások kerültek kijelölésre és kialakításra, P+R parkolók valósultak meg és elkészült az intelligens utastájékoztató rendszer. Ennek keretében a buszöblök áttervezése is megtörtént.

Elmondja, hogy a buszhálózat átalakítására vonatkozó javaslatot az üzemeltetővel próbálták közösen meghatározni a lakosság érdekeit és utazási szokásait figyelembe véve. Az új koncepció alapja, hogy a Széchenyi téri központi pályaudvar és a Noszlopy parknál lévő centrális pályaudvar helyett decentrumokat alakítsanak ki. Első lépésként a Noszlopy parkban lévő beépítenék az Intermodális Csomópontba, a Széchenyi téri megszűnne és két decentrum alakulna ki; a Margaréta Otthon térségében és a hetényegyházi buszfordulónál.

A kiskörúti közlekedés kiemelt koncepciója az lett volna, hogy az utazási időt és az átszállások számát lecsökkentsék. A kiskörút jelentős forgalmat bonyolít, ahol az óramutató járásával megegyező sávban, egy új sávban alakítanák ki a buszközlekedést a jelenlegi kétsávos, óramutató járásával ellentétes forgalmú szakaszon.

Kerékpáros infrastruktúrát is kialakítanának a kiskörúton mindkét oldalán, a menetiránynak megfelelően, egy-egy kerékpársáv kialakításával. Szempont volt, hogy a helyközi járatokat a kiskörúton levezetve a belvárosi részt mentesítsék.

A centrális sugaras irány helyett átlós kapcsolatokat alakítottak ki ezekkel a decentrum pontokkal és a menetrenddel összehangoltan megtervezve.

Az átlós célpontoknál átszállás nélküli kapcsolatok létrehozása volt a cél, ami az utasforgalomra is kedvezően hat. Emellett a projekt fontos eleme volt a Hunyadváros városrész bekapcsolása a kerékpáros körforgásába.

A járműigény csökken, kiemelt jelentőségű volt az emissziós zóna nagykörúton belüli figyelembe vétele, amire a város alacsonypadlós hibrid buszok beszerzését eszközölte.

Ezt követően a terhelt útvonalakat és a buszhálózat gerincét adó utakat mutatja be, ahol a közúthálózati elemeket figyelembe vették. Az 52-es úton buszsáv kialakítása lenne szükséges egészen a Petőfi Sándor utcán a kiskörútig, ahol a menetiránnyal szemben menne a forgalom, és amely az északi városrész jelentős forgalmát szeretné megoldani.

A kerékpárforgalom terveit is bemutatja, így a kiskörút tervezett kerékpársávjait is. Mindkét oldalon egy-egy kerékpársáv kerülne kialakításra. A meglévő járdák mellett parkolók vannak, a pályaszerkezet méretéből adódóan a meglévő tengelyt és keresztmetszetet tovább lehet alkalmazni, de megemelésre kerülne a pályaszerkezet, a szegélyek átépítésre kerülnek.

Az átalakítás várható eredményeiként az átszállások csökkentését (30 %), az utazás 5 %-os emelkedését, az utazási idő megtakarítását és gazdaságos üzemeltetést irányoztak elő. A végállomásokon szociális épületek is megtervezésre kerültek, melyekre építési engedéllyel és kiviteli tervvel rendelkeznek.

A kiskörút forgalomtechnikai helyszínrajzait mutatja be ezután. A forgalomtervezési projekt a Deák Ferenc tértől indul, ahol jelenleg két sávós, az óramutató járásával ellentétes irányú forgalom bonyolódik, ezért a csomópont áttervezése vált szükségessé. Térképen mutatja be a terveket. Jelenleg a gyalogos átkelőhelyek nyomógombbal működnek, ami gátolja a forgalom lebonyolódását, ezért összehangolt rendszert terveztek be, ami folyamatos forgalmi lefolyást tud biztosítani.

A Kormányhivatal előtti parkoló lebontásra kerül, helyette buszöböl kerül kialakításra a beláthatóság érdekében. A Malom Centertől kijövő forgalomhoz csatlakozva lehet ismételtlen ráhajtani, átrendeződnek a forgalmi sávok, óramutató járásával megegyező buszsáv lesz.

A Széchenyi térnél a koncepció a buszpályaudvar kitelepítése volt az Intermodális csomópontba, ahol felszabadul egy nagy tér. A város távlati elképzelései közötti is szerepel és ilyen szempontból jól hasznosítható a zöldterület. Forgalomtechnikai beavatkozás is lesz, pl. buszsáv kialakítása, a tervek szerint 2x1 sávós kialakítással. Meglévő parkolóhelyek kerültek átalakításra az északi részen, a jövőben pedig buszöböl lesz kialakítva a déli részen.

A Kápolna utcával kapcsolatosan elmondja, hogy a Széchenyiváros lakosságszáma miatt jelentős itt az utasforgalmi kapcsolat. Az utcában buszmegálló, buszöböl és buszszilip kerül kialakításra, előnyben részesítve a közösségi közlekedést. Így a helyi járatok kapcsolatai biztosíthatóak. Az árkádoknál található ferde parkolók párhuzamos rendszerűek lesznek. A Piaristák terénél parkoló elbontással szimpla buszöböl kerül kialakításra.

A véradó állomásnál is parkolók kerülnek megszüntetésre majd a buszsáv kialakítása miatt, de a fentebbi részen magasabb darabszámú parkolóhely kerül kialakításra.

A Rákóczi út végén kerékpáros kapcsolatot volt szükséges kialakítani, a térképmellékleten mutatja be a terveket.

Végül elmondja, hogy a tanulmányok kiemelt figyelemmel voltak arra, hogy az elvett parkolóhelyek és az újonnan biztosított parkoló állások mérlege egyensúlyban legyen. A kerékpárutak két oldalon történő kialakításának előnye, hogy az üzletek kulturált módon megközelíthetőek lesznek az 52-es úttól egészen a Rákóczi útig.

Kósa József:

Elmondja, hogy a Petőfiváros 8-9 ezres lakosságszámmal bír, a Felsőszéktón 450 ingatlan található. A térségben további 2.000 építési telek alakítható ki, ami azt jelenti, hogy 5 éven belül 10-12 ezres lesz a lakosságszám. Tudomása szerint azt tervezi az önkormányzat, hogy a csalánosi útra helyi tömegközlekedést szervez.

Végül elmondja, hogy indokolt lenne, ha a Petőfivárosból átszállás nélkül megközelíthető lenne a Széchenyiváros. Megkérdezi, ezekkel a felvetésekkel foglalkozott-e az anyag?

Dr. Iványosi Szabó András:

A kiskörúton ellenirányú buszsáv épülne a Gáspár András krt.-Koháry krt. szakaszra, így egy forgalmi sáv marad a folyamatos haladásra. Megkérdezi, elegendő lesz-e ez a forgalom lebonyolítására? Meglátása szerint ez csak abban az esetben valósítható meg, ha a nagykörúton hajlandók lesznek közlekedni az autósok, és akceptálják a város ebbéli szándékát.

Tóth Csaba Utiber Zrt. vezető tervezője:

A forgalomcsillapító eszközök célja, hogy hosszútávon szabályozzák a forgalmat. Az előrebecsült forgalom 400-500 járatszám és 16 ezres a kiskörúton, ami nagyon jelentős. Pont az a cél, hogy szoruljanak ki, akár a helyközi járatok is. Ezek a modellek úgy vannak meghatározva, hogy működőképesek legyenek, ezért sok átrendeződés kell a korrekt működéshez. A megközelítés az új rendszerrel biztosított lesz, így sem a lakosság, sem az üzletek forgalma nem szenved kárt.

Kovács Ferenc:

Megkérdezi, hogy a buszsávok leterheltsége milyen mértékű, azaz hány percenként közlekednek az autóbuszok? Az Intermodális Pályaudvarnál nincs P+R parkoló jelölve.

Tóth Csaba Utiber Zrt. vezető tervezője:

A napi forgalom a 4-500 járat, csúcsidőben másfél percenként járnak a buszok. Az Intermodális Csomópont mellett buszpályaudvar lesz, ahol P+R parkoló kialakítására is sor kerül, illetve a Termosztárnál az Akadémia krt-on.

Dr. Orbán Csaba, a Városüzemeltetési Osztály vezetője:

A Petőfivárosi felvetéssel kapcsolatosan elmondja, hogy ez a tervezői feladat, amit az UTIBER Zrt. bemutatott, számos kérdésre választ ad és kezel számos problémát. Ezek a feladatok tervek, építési, megvalósítási engedéllyel. Az engedélyezés során a hatóság ezen áteresztési kérdésekről meggyőződött Forgalomszervezési, közösségi közlekedési kiigazítások ezekben a tervekben bemutatott megoldásokon túl is vannak. Elmondja, hogy a csalánosi útra tervezett autóbuszjárat - aminek feltétele a buszöblök és a kadafalvi buszforduló megépítése -, változatlanul napirenden van. Ez a tanulmány erre csak annyiban terjed ki, hogy nem hiányozhat a tervcsomagból a buszforduló megépítése. Ez a Petőfiváros előnyét szolgálja, de egy másik elképzeléscsomagban szerepel. A jelenlegi feladat 2014-es tervezésű, időközben a képviselő által felvetett buszjárat kapcsán is terveznek.

Kósa József:

Megkérdezi, hogy ez a javaslat a határozat-tervezetben szerepeltethető-e?

Dr. Orbán Csaba, a Városüzemeltetési Osztály vezetője:

Jelenleg egy munkaanyagról tárgyal a bizottság, melynek nincs határozat-tervezete. Ez a döntés polgármesteri feladatkörben végrehajtandó feladat lesz.

Király József:

Javasolja, hogy a bizottság engedje tovább az anyagot, mert a megfelelő intézkedésekhez elengedhetetlen, hogy a térség lakói értesüljenek annak tartalmáról és a munkaanyag a város vezetésének is segítséget ad.

Dr. Bohner Zsolt (Kecskeméti Rendőrkapitányság):

Közlekedésbiztonsági szempontból megközelítve, a mérőszámok tükrében elmondja, hogy a balesetek inkább a nagykörútra és a gyűjtőutakra jellemzőek, a Rákóczi városban, Bethlen városban nem. Ezt a baleseti ponttérkép is mutatja. Amennyiben a forgalmat a nagykörút irányába kívánják preferálni, akkor a nagykörút burkolatának rendbetétele szükséges, mert az nem megfelelő minőségű. Vitathatatlan, hogy az autósok is szívesebben vennék igénybe a jobb minőségű útszakaszt.

Örömmel vette, hogy a kerékpáros, gyalogos és közösségi közlekedést részesítené előnyben a munkaanyag. Remélhetően a kisebb közlekedés kevesebb balesettel fog járni. Valamennyi gyűjtőút mellett kerékpárút kialakítása mindenképpen előny.

A Széchenyi városban az Akadémia krt. és a Március 15. utca a legforgalmasabb és itt van a legtöbb baleset is, ezért kezdeményezni fogják a gyalogátkelők szintben történő kiemelését. Az említett helyeken a körforgalmak is előnyt szolgálnak a balesetek szempontjából, hiszen biztonságosabb közlekedést tesznek lehetővé a mostani megoldásokhoz képest, noha lassítják a forgalmat.

A Nyíri út forgalmával is foglalkoztak, de nem sikerült áttörést hozni. Remélhetőleg ha a 445-ös út megépül és összeköttetésbe kerül Hetényegyházával, akkor a forgalom nagy részét el fogja vinni. Támogatják az elhangzottakat.

Király József:

A város lakói biztonsága érdekében a tervek megvalósítása azt is magával hozza, hogy kevesebb esz a káros anyagok kibocsátása.

Megállapítja, hogy több kérdés, hozzászólás nincs. Javasolja, hogy a bizottság szavazzon arról, hogy a munkaanyagot továbbgondolásra alkalmasnak tartja a vita során elhangzottak szerint.

(Megállapítja, hogy dr. Szabó József képviselő időközben elhagyta az üléstermet.)

Szavazás után megállapítja, hogy a bizottság 4 igen, 0 nem, 1 tartózkodással a munkaanyagot az elhangzottakkal együtt alkalmasnak tartja a forgalomszervezési felülvizsgálatok továbbvitelére.

* * *

3.) NAPIRENDI PONT

Autóbusszal végzett menetrend szerinti helyi személyszállítási közszolgáltatásra kiírt pályázat lezárása és a közszolgáltatás határozott időtartamra történő közvetlen odaítélése (2.)

Előterjesztő: Dr. Homoki Tamás alpolgármester

(Az alpolgármester 11.207-15/2016. számú munkaanyaga a jegyzőkönyvhöz csatolva.)

Dr. Iványosi Szabó András:

A ménteleki végállomásnál kezdeményezi az elnevezés megváltoztatását, hiszen nincs már „Alkotmány Tsz.” elnevezés.

Király József:

Egyetért a felvetéssel és egyúttal javasolja, hogy a Pallasz Athéné Egyetem megállóhelyei is „Egyetem,” elnevezést kapjanak majd, tekintve hogy csak ez az egyetem van a városban.

Dr. Orbán Csaba, a Városüzemeltetési Osztály vezetője:

A helyközi menetrendet érintő javaslat esetén indítvánnyal lehet élni a DAKK Zrt. irányába és a helyközi menetrendet elfogadók irányába, de az ennek átfutási ideje hosszabb. Az „Egyetem” elnevezés az önkormányzat feladatkörébe tartozik. Bár a közelmúltban döntött erről a közgyűlés, még nem hajtották végre maradéktalanul, így lehet változtatni a totemoszlopokon lévő jelzések kiírásán. A menetrend módosítása (pl. Alkotmány Tsz.) fél évet vesz igénybe.

Király József:

A széchenyivárosiak több lakossági fórumon is jelezték, hogy az SZTK és kórház irányába valamilyen módon biztosítsa az önkormányzat a keresztirányú átközlekedést. Ugyanígy a Vacs közből is meg kellene oldani, mert sokan igénylik ezt.

A pályázat eredménytelenül zárult, ezért a DAKK Zrt-t bízna meg a közszolgáltatás végzésével a közgyűlés.

Ezt követően megállapítja, hogy az előterjesztéshez több kérdés, hozzászólás nincs, módosító javaslat nem hangzott el, ezért megkérdezi, ki ért egyet a határozat-tervezettel?

Szavaztatás után megállapítja, hogy a bizottság 6 igen szavazattal, 0 nem, 0 tartózkodással a következő határozatot hozta:

121/2016. (XII. 13.) VVB. számú határozat

Autóbusszal végzett menetrend szerinti helyi személyszállítási közszolgáltatásra kiírt pályázat lezárása és a közszolgáltatás határozott időtartamra történő közvetlen odaítélése

A Városrendezési és Városüzemeltetési Bizottság megtárgyalta dr. Homoki Tamás alpolgármester 11.207-15/2016. számú előterjesztését és az alábbi határozatot hozta:

A bizottság a fenti tárgyban készült közgyűlési előterjesztést a közgyűlés számára elfogadásra javasolja.

A határozatról értesülnek:

- 1-7.) A bizottság tagjai
- 8.) Dr. Homoki Tamás alpolgármester
- 9.) Dr. Orbán Csaba, a Városüzemeltetési Osztály vezetője
- 10.) Irattár

* * *

4.) NAPIRENDI PONT

A lakossági kezdeményezésű útépitésekről szóló új önkormányzati rendelet megalkotása (3.)

Előterjesztő: Szemereyné Pataki Klaudia polgármester

(A polgármester 30.222-3/2016. számú munkaanyaga a jegyzőkönyvhöz csatolva.)

Király József:

A bizottság nap mint nap szembesül azzal, hogy vannak olyan utcák, amelyek évek óta arra várnak, hogy szilárd burkolatot kapjanak. Így véleménye szerint elfogadható, ha az ezzel kapcsolatos hozzájárulásoknál a lakosok arányosítva járulnak hozzá az út- és közműépítésekhez. A rendelet elfogadását időszerűnek tartja. A Városfejlesztési Munkacsoport azzal az igénnyel fordult Polgármester Asszony felé, miszerint ha probléma adódik, a rendelet módosítható legyen. Erre ígéretet kaptak.

Dr. Iványosi Szabó András:

A munkacsoport ülésén felvetődött, hogy vajon milyen távú hatásai lesznek ennek a jelentős hozzájárulási mérték növekedésének. 1,5 milliárd forintnyi befogadott pályázat rendelkezésre áll, ami ezt a 3-4 éves időszakot ki fogja tölteni. Ha pedig látszik, hogy ezzel az 50-60-70 %-os hozzájárulási mértékekkel egyáltalán nem lehet elvégezni a beruházást, vagy nagyon kis arányú jelentkezés történik a lakosság részéről, akkor még mindig módosítható a rendelet. A jelenlegi helyzetből el kell mozdulni, ez egy pillanatig sem kétséges.

Király József:

Megkérdezi, hogy azon útszakaszok tekintetében, amely a lakossági 2/3 meglétének hiánya miatt nem készültek el, van-e akadálya annak, hogy adott esetben nem aszfalttal ellátott, hanem más burkolatú út valósuljon meg?

Dr. Orbán Csaba, a Városüzemeltetési Osztály vezetője:

A rendelet nem akadályozza ezt. Bármilyen útépitésnek egyik legfontosabb és nem is szabályozandó bemeneti feltétele az, hogy arra engedélyt lehessen adni. Ha ez önálló műszaki egység, amire az engedélyező hatóság engedélyt ad, akkor nincs akadálya, de az engedélyezési paraméterek között kell maradnia.

Ennek a rendeletnek a megalkotására vonatkozó törvényi felhatalmazás határozattan úgy szól, hogy földút szilárd burkolattal való ellátása érdekében működhetnek együtt az önkormányzat és a lakosság.

Király József:

Megállapítja, hogy az előterjesztéshez több kérdés, hozzászólás nincs, módosító javaslat nem hangzott el, ezért megkérdezi, ki ért egyet a határozat-tervezettel?

Szavaztatás után megállapítja, hogy a bizottság 4 igen szavazattal, 0 nem, 1 tartózkodással a következő határozatot hozta:

122/2016. (XII. 13.) VVB. számú határozat

A lakossági kezdeményezésű útépitésekről szóló új önkormányzati rendelet megalkotása

A Városrendezési és Városüzemeltetési Bizottság megtárgyalta Szemereyné Pataki Klaudia polgármester 30.222-3/2016. számú előterjesztését és az alábbi határozatot hozta:

A bizottság a fenti tárgyban készült közgyűlési előterjesztést a közgyűlés számára elfogadásra javasolja.

A határozatról értesülnek:

- 1-7.) A bizottság tagjai
- 8.) Szemereyné Pataki Klaudia polgármester
- 9.) Dr. Orbán Csaba, a Városüzemeltetési Osztály vezetője
- 10.) Irattár

* * *

5.) NAPIRENDI PONT

Az európai uniós versenyjogi értelemben vett állami támogatások feltételrendszeréről szóló önkormányzati rendelet megalkotása és az ahhoz kapcsolódó döntés meghozatala (4.)

Előterjesztő: Dr. Szeberényi Gyula Tamás alpolgármester

(Az alpolgármester 22.121-10//2016. számú munkaanyaga a jegyzőkönyvhöz csatolva.)

Király József:

Megállapítja, hogy az előterjesztéshez kérdés, hozzászólás nincs, módosító javaslat nem hangzott el, ezért megkérdezi, ki ért egyet a határozat-tervezettel?

Szavaztatás után megállapítja, hogy a bizottság 4 igen szavazattal, 0 nem, 1 tartózkodással a következő határozatot hozta:

123/2016. (XII. 13.) VVB. számú határozat

Az európai uniós versenyjogi értelemben vett állami támogatások feltételrendszeréről szóló önkormányzati rendelet megalkotása és az ahhoz kapcsolódó döntés meghozatala

A Városrendezési és Városüzemeltetési Bizottság megtárgyalta dr. Szeberényi Gyula Tamás alpolgármester 22.121-10/2016. számú előterjesztését és az alábbi határozatot hozta:

A bizottság a fenti tárgyban készült közgyűlési előterjesztést a közgyűlés számára elfogadásra javasolja.

A határozatról értesülnek:

- 1-7.) A bizottság tagjai
- 8.) Dr. Szeberényi Gyula Tamás alpolgármester
- 9.) Dr. Patay Balázs, a Jogi Osztály vezetője
- 10.) Irattár

* * *

6.) NAPIRENDI PONT

Gulág emléktábla elhelyezése (5.)

Előterjesztő: Hörcsök Imre ÉmB elnök

(A 446/2016. számú munkaanyaga a jegyzőkönyvhöz csatolva.)

Király József:

Tájékoztatja a jelenlévőket, hogy az Értékmegőrzési Bizottság a tegnapi ülésén a 78/2016. (XII. 12.) ÉmB. számú határozatával úgy döntött, hogy a következő módosítással terjeszti az előterjesztést a közgyűlés elé elfogadásra:

„KECSKEMÉTRŐL „MALENKIJ ROBOTRA” ELHURCOLTAK EMLÉKÉRE
1945-BEN KECSKEMÉT TÖRVÉNYHATÓSÁGI JOGÚ VÁROSBÓL
TÖBB MINT 400 CIVIL SZEMÉLYT HURCOLTAK EL KÉNYSZERMUNKÁRA
A SZOVJETUNIÓBELI NYIZSNIJ NOVGOROD KÖRZETÉBE.
KECSKEMÉTEN, A MATKÓI ÚTON, A VOLT VÁROSI TÉGLAGYÁR
MUNKÁSLAKÁSAIBAN GYŰJTŐHELYKÉNT SZOLGÁLÓ
INTERNÁLÓTÁBOR MŰKÖDÖTT.

AZ ELHURCOLTAK EMLÉKÉRE ÁLLÍTTATTA
KECSKEMÉT MEGYEI JOGÚ VÁROS ÖNKORMÁNYZATA

A SZOVJETUNIÓBA HURCOLT
POLITIKAI FOGLYOK ÉS KÉNYSZERMUNKÁSOK EMLÉKÉVE ALKALMÁBÓL
2017”

Javasolja, hogy a bizottság az ismertetett előterjesztői módosítással javasolja a közgyűlés számára elfogadásra ez előterjesztést.

Ezt követően megállapítja, hogy kérdés, hozzászólás nincs, ezért megkérdezi, ki ért egyet az elhangzottak szerint a határozat-tervezettel?

Szavaztatás után megállapítja, hogy a bizottság 5 igen szavazattal, 0 nem, 0 tartózkodással a következő határozatot hozta:

124/2016. (XII. 13.) VVB. számú határozat

Gulág emléktábla elhelyezése

A Városrendezési és Városüzemeltetési Bizottság megtárgyalta Hörcsök Imre elnök 446/2016. számú előterjesztését és az alábbi határozatot hozta:

A bizottság a fenti tárgyban készült közgyűlési előterjesztést az ülésen ismertetett előterjesztői módosítással a közgyűlés számára elfogadásra javasolja.

A határozatról értesülnek:

1-7.) A bizottság tagjai

8.) Borbélyné Balogh Katalin, a Várostervezési Osztály vezetője

9.) Irattár

* * *

7.) NAPIRENDI PONT

Javaslat Kecskemét Megyei Jogú Város Közgyűlésének 2017. I. félévi munkatervére (6.)

Előterjesztő: Király József VVB elnök

(A 3240-3/2016. számú munkaanyaga a jegyzőkönyvhöz csatolva.)

Király József:

Megállapítja, hogy az előterjesztéshez kérdés, hozzászólás nincs, módosító javaslat nem hangzott el, ezért megkérdezi, ki ért egyet azzal, miszerint a bizottság a közgyűlés 2017. I. félévi munkatervére tett javaslatokat kiegészíteni nem kívánja?

Szavaztatás után megállapítja, hogy a bizottság 5 igen szavazattal, 0 nem, 0 tartózkodással a következő határozatot hozta:

125/2016. (XII. 13.) VVB. számú határozat

Javaslat Kecskemét Megyei Jogú Város Közgyűlésének 2017. I. félévi munkatervére

A Városrendezési és Városüzemeltetési Bizottság megtárgyalta Király József elnök 3240-3/2016. számú, fenti tárgyban készült előterjesztését és az alábbi határozatot hozta:

A bizottság a közgyűlés 2017. I. félévi munkatervére tett javaslatokat kiegészíteni nem kívánja.

A határozatról értesülnek:

1-7.) A bizottság tagjai

8.) Dr. Orbánné Veres Ildikó, a Képviselőtestületi Osztály vezetője

9.) Irattár

* * *

8.) NAPIRENDI PONT

Szentháromság temető üzemeltetése (7.)

Előterjesztő: Sipos László tanácsnok

(Sipos László tanácsnok 291-27/016. számú tájékoztatója a jegyzőkönyvhöz csatolva.)

Dr. Iványosi Szabó András:

A Városfejlesztési Munkacsoport megtárgyalta a tájékoztatót és megfontolásra javasolja, hogy érdemes lenne 11,2 ha-os terület nyomvonalát átrendeztetni. A garázssor szabatos lehatárolása lenne az egyik ilyen lehetőség, illetve az a központi részé, ahová a honvéd sírok tartoznak. Ide tartozna a valamikori ravatalozó és a kápolna, a golgota környékének az egyházi tulajdonba kerülése és a szegélyzónák önkormányzati tulajdonba kerülése. Ezt kellene áttekinteni és egy megfelelő konszenzust kialakítani a felek között. Ezt elővizsgálatnak kell megelőznie, de a garázssor kérdését tulajdonjogilag és városképi szempontból is rendezni szükséges.

Hegedűs Ágoston:

Polgármester Asszony levéllel kereste meg a Főplébánia vezetését és felhívta figyelmüket az I. világháborús sírok tekintetében rendelkezésre álló pályázatra. A plébánián januárban lesz az első gyűlés, így csak azt követően lehet képviselőtestületi határozattal alátámasztott pályázatot benyújtani. Addig a szükséges anyagokat, régi térképeket beszerzik. Végül elmondja, hogy 52 éve nem volt bevétele a temetőnek, ugyanakkor érzelmileg nagyon sokan vonzódnak ahhoz, hogy újra működjön, ezért indították el az újraindítás lehetőségének vizsgálatát.

Király József:

Megkérdezi, hogy az 1848-as sírok tekintetében mi a terv?

Hegedűs Ágoston:

A pályázatot nagyon szigorúan behatárolták, de úgy gondolja, hogy az emlékpark kialakításával a II. világháborús sírok tekintetében is lehet valamit tenni, hiszen a keret rugalmas.

Király József:

Elmondja, hogy a maga részéről még korábbi, 1848-as sírok tekintetében tette fel a kérdést.

Megállapítja, hogy a tájékoztatóhoz több kérdés nincs, ezért megkérdezi, ki az, aki az abban foglaltakat tudomásul veszi?

Szavaztatás után megállapítja, hogy a bizottság 5 igen szavazattal, 0 nem, 0 tartózkodással a következő határozatot hozta:

126/2016. (XII. 13.) VVB. számú határozat
Szentháromság temető üzemeltetése

A Városrendezési és Városüzemeltetési Bizottság megtárgyalta Sipos László tanácsnok fenti tárgyu, 291-27/2016. számú tájékoztatóját és az abban foglaltakat tudomásul vette.

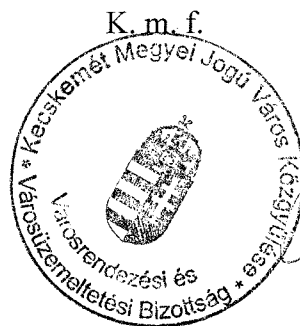
A határozatról értesülnek:

- 1-7.) A bizottság tagjai
- 8.) Sipos László tanácsnok
- 9.) Dr. Orbán Csaba, a Városüzemeltetési Osztály vezetője
- 10.) Irattár

Király József:

Ezt követően megállapítja, hogy a bizottság a kitűzött napirendi pontok tárgyalását befejezte. Megköszönve a jelenlévők részvételét, valamint a bizottság munkáját, az ülést 16.15 órakor bezárja.


Király József
elnök




Kósa József
bizottsági tag