

**MEGYEI JOGÚ VÁROS KÖZGYŰLÉSE  
SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSI KÖZSZOLGÁLTATÁS  
ELLÁTÁSÁT VIZSGÁLÓ  
IDEIGLENES BIZOTTSÁG**

lkt.szám: 1850-2/2019.

**J E G Y Z Ő K Ö N Y V**  
**Kecskemét Megyei Jogú Város Közgyűlése**  
**Személyszállítási Közzolgáltatás Ellátását Vizsgáló Ideiglenes Bizottság**  
**2019. február 5-én megtartott alakuló üléséről**

**Az ülés helye:** Polgármesteri Hivatal I. emeleti 2. sz. helyiségében

**Az ülés időtartama:** 10 óra 00 perctől 11 óra 55 percig

**Jelen vannak:** a mellékelt jelenléti ív szerint

Sipos László: köszönti a megjelenteket, megállapítja, hogy a bizottság 5 fővel határozatképes.

Megkérdezi a bizottság tagjait, hogy ki ért egyet a napirendi pont elfogadásával?

**Szavaztatás után megállapítja, hogy a bizottság 5 igen, 0 nem, és 0 tartózkodás mellett a napirendet elfogadta, és az alábbi határozatot hozta:**

**1/2019. (II.5.) SZKVB. sz. határozat**  
**Az ülés napirendje**

- 1. Kecskemét Megyei Jogú Város Közgyűlésének Helyi Személyszállítási Közzolgáltatás Ellátását Vizsgáló Ideiglenes Bizottság Ügyrendjének elfogadása**  
Előterjesztő: Sipos László elnök

**A határozatról értesülnek:**

- A bizottság tagjai
- Irattár

**1. Napirendi pont**

**Kecskemét Megyei Jogú Város Közgyűlésének Helyi Személyszállítási Közzolgáltatás Ellátását Vizsgáló Ideiglenes Bizottság Ügyrendjének elfogadása**

**Király József:**

javasolja, hogy egy konkrét időpontot határozzanak meg, mert nem gondolná, hogy van

egy évük erre a sürgető ügyre. Véleménye szerint a júniusi közgyűlésre be kellene terjeszteni az anyagot, ami alapján 2020. január 1-től életbe lépne az új szerződés. Az összeférhetetlenség kapcsán felmerült az, hogy milyen módon kötődnek a szolgáltatóhoz. Tudomása szerint egyik bizottsági tag sem kötődik a DAKK Zrt. körébe.

### **Friedrich József:**

Jelzi, hogy igazságügyi szakértőként megbízást teljesít a DAKK Zrt-nek, de nem hiszi, hogy ez kizáró ok lenne.

### **Dr. Homoki Tamás:**

A 2018. decemberi közgyűlésen jelezte a közgyűlés számára, amikor a szakmai bizottság felállt, hogy rettentően sürgető minden szempontból annak a koncepciónak a kialakítása és a végleges döntés, hogy a DAKK Zrt. szerződésének a lejártával hogyan működjön tovább Kecskemét városának a személyszállítása. A témában kompetens személyek a polgármesteri hivatalon belül Dr. Orbán Csaba, Hári Ernő és a személye. A jelen év speciális, ugyanis önkormányzati választások lesznek. Ebből adódóan össze hagyni nem lehet a döntést. Itt nyár elejére döntést kell, hogy hozzanak. Ezzel kapcsolatosan a munkát elkezdték, ami abból áll, hogy polgármester asszonnyal egyeztetve felkutatják a Magyarországon működő összes modellt. Megpróbálják felkutatni azokat a lehetséges partnereket, akik ilyen jellegű tevékenységben egyáltalán a városnak a partnerei lehetnek. Hangsúlyozza azt a speciális helyzetét a városnak, hogy hasonló városokhoz képest jelentős vagyonelemekkel rendelkezik Kecskemét. Példaként megemlíti a telephelyet, a buszokat, valamint az utas tájékoztatási rendszert. Véleménye szerint akár külső, akár belső szolgáltató jár majd el, ennek a tudomásulvételével adja meg az ajánlatait arra vonatkozóan, hogy hogyan fogja működtetni a majdani társaságot. El kell fogadnia, hogy használnia kell a telephelyet, a buszokat. Kecskemét buszállománya hiányos. Megközelítőleg 40-50 darab buszra lenne még szüksége a városnak. Ha új partnerben gondolkodnak, akkor fizikailag is gondolni kell arra, hogy a szervezeti kialakítás mellett a partnernek a hiányzó buszokkal is rendelkeznie kell. Úgy gondolja, hogy két olyan partner van jelen pillanatban az országban, akik számításba jöhetnek a feltételeknek megfelelően. Továbbá hozzáteszi, hogy nem csak buszokat szeretnének vásárolni, hanem szolgáltatást is. Tehát olyan partnerre van szükség, aki tudja hozni a buszait és a hozzájuk kapcsolódó szolgáltatást is. Ez magában foglalja a szerviz, a sofőr, valamint a forgalomirányítást is. A jelenlegi információ szerint két lehetséges partner van. Az egyik az INTER TAN-KER Zrt. Debrecenben. Ebbe a cégbe szállt be tulajdonosként a MOL Nyrt. Ezt biztatónak gondolja, mivel ez egy tőkeerős biztos magyar cég. Az ITK Holding Zrt. fejleszt most Mercedes alvázakra magyar felépítménnyel buszokat. Az INTER TAN-KER Zrt. helyzetbe kerülését úgy véli, hogy erősen támogatja a kormány is, többek között Palkovics László innovációs és technológiai miniszter is. Úgy gondolja, hogy ha ez a cég kap egy megfelelő „hátszelet”, akkor Kecskemét is tudna belőle profitálni. A másik lehetséges partner a Kraftex Kft. Ez egy győri cég, amely a Credobusokat gyártja. Régóta a piacon vannak. Iveco alvázakkal, motorokkal dolgoznak, magyarországi karosszéria felépítéssel.

Ezt a céget meglátogatták. Véleménye szerint ez egy megbízható magáncég, amely

nagyon régóta a magyar piacon működik. Részben a Rába Járműipari Holding tulajdonosi körére épült fel. Jól futnak a buszaik, nincs velük probléma. Mind a két cég nemcsak buszokat akar eladni, hanem nyitnak abba az irányba is, hogy szolgáltatói tevékenységet is tudjanak nyújtani. A közgyűlésen már említették, hogy alkalmuk volt beszélni polgármester asszonnyal a DAKK Zrt. elnökével, Dávid Ilonával. Elmondta, hogy ők is nyitottak a további közös munka érdekében a kapcsolat újragondolására. Itt gondol a korábbi ellentételezési költségek jelentős csökkentésére, valamint a tisztább viszonyok megteremtésére. Ezt is egy lehetséges járható útnak véli, bár a jelenlegi és a korábban kialakult helyzetet, valamint a negatív tapasztalatokat nem lehet figyelmen kívül hagyni, ami a jelenlegi szakítást is eredményezte. A buszos menetrendet illetően megjegyzi, ahhoz, hogy egy normális költség kialakítására kerüljön sor, a menetrendet is teljesen újra kellene gondolni. Hiú ábrándnak gondolja azt, hogy a rendelkezésükre álló fél évben mindent meg fognak tudni valósítani a szervezet, illetve a menetrend tekintetében. Amit a legfontosabbnak tart, az a szervezeti felépítés megoldása, majd utána folytatják a menetrend racionalizálásával. A bizottságnak, illetve a város vezetésének a menetrendre vonatkozó döntését februárban véglegesítik. Továbbá a debreceni látogatás során kialakult tapasztalatokról is be fognak számolni. Elmondja, hogy valószínűleg létre kellene hozni egy önkormányzati tulajdonú céget, ami egy kis közlekedési központként koordinálná a helyi közlekedést. Ezzel a lépéssel fel tudná menteni a városházát a szolgáltatóval folyamatosan kialakuló legapróbb részletekbe menő egyeztetés tárgyalása alól. Azt, hogy ezek után az önkormányzati cég pályáztatni fog-e egy külső szolgáltatást egy külső szolgáltatóra, vagy pedig egy másik irányt vesz, ezt a döntést kell meghozniuk legkésőbb 2019. márciusában, illetve áprilisban. Azért tarja fontosnak, mert ha tavasszal már tudják az irányvonalat, akkor még van ideje a partnernek felkészülni arra, hogy 2020. január 1-vel szolgáltatást tudjon nyújtani. Ha mégsem sikerül megállapodni, akkor ki kell írni a pályázatot. Ennek mindenképpen kell, hogy legyen nyertese, mert ha nem lesz, akkor nem fog tudni elindulni a buszos közlekedés 2020. januárban. Úgy gondolja, hogy ha későn fognak dönteni stratégiai dolgokról, akkor nagy valószínűséggel a DAKK Zrt-nek az ölébe fog szorulni az önkormányzat. Ha nem fogja tudni elindítani a saját céget, valamint a külső cég beszerzését, akkor el fog fogyni az idő és nem fognak tudni buszokat, sofőröket, engedélyeket szerezni. Akkor nem marad más, mint az, hogy a DAKK Zrt-vel kell valamilyen módon egy pályáztatásban a szolgáltatót megtalálni. A DAKK Zrt. fogja érezni, hogy monopolhelyzetben van és a tárgyalási pozíció kedvezőtlen lesz az önkormányzat részére.

### **Dr. Orbán Csaba:**

Úgy gondolja, hogy valós elhatározás indult a közösségi közlekedés megújításával kapcsolatos feladatokban. Véleménye szerint annyira kikristályosodott a helyzet, hogy a belső, kecskeméti közlekedésű koordinátor szervezet létrehozását szakmai oldalról is jelentősen tudnák inspirálni. Elmondja, hogy három területen szeretné a bizottság segítségét kérni. Az egyik a múlt elszámolásával kapcsolatos kérdések elemzése. Ez segítségére lenne polgármester asszonynak és a Városüzemeltetési Osztálynak is, hogy a közgyűlés döntésének megfelelő kompenzációs mértékét el tudják majd fogadtatni a DAKK Zrt-vel. Ismert, hogy a közgyűlés milyen mértékben fogadta el a DAKK Zrt-nek az ellentételezési igényét. Ezzel összefüggésben elsősorban Hári Ernő kollegának vannak tanulmányai, háttéranyagai, számításai, ami ezt megalapozza.

A DAKK Zrt-től származó adatszolgáltatások meglehetősen szűkösek. Az információ jelen pillanatban már rendelkezésükre áll. Azt, hogy mikor kapták meg, szerződésszerűen kapták-e meg, és ebből milyen következtetésekre jutnak majd, ez egy nagy kérdés. Ebben szeretnék kérni a bizottság segítségét. Elvárható, hogy írásos anyag készüljön, de az első bizottsági ülést „beszélgetősre” gondolták szánni, amikor is szeretnék tudni, hogy ahhoz, hogy a bizottság a szakértői munkát el tudja végezni, ahhoz milyen adatokra van szükség, és hogy mit kérjenek be a DAKK Zrt-től, hogy megfelelően tudják látni a DAKK Zrt. működését. Szerencsés lenne, ha a felmerülő kérdésekről lenne egy konzultáció. Úgy gondolja, hogy jelen pillanatban két utat lehet választani: vagy belső szolgáltatót, vagy pályázati kiírást. A kettő közötti átmenetben is lát némi rációt abban az esetben, ha olyan cég indul, ami önkormányzati tulajdonú, de nem minősülhet belső szolgáltatónak. Ha egy közös cég létre tud jönni közös partnerrel, akkor az pályázat útján tud indulni. Tehát abban kell döntést hozni, hogy belső, vagy külső szolgáltató; önkormányzati cég; önkormányzati vegyesvállalat, vagy pályázat kiírása a közszolgáltatásra. Elmondja, hogy rendelkezésre áll egy 2016-ban készült szakértői anyag, ami bemutatja az egyes variációk előnyeit, illetve hátrányait. Ezt a bizottság számára oda tudják adni segítség céljából. A témához kapcsolódik a jövő jelentős kérdése: a vonalhálózat, valamint menetrend megújítása. A fő szempont a lakossági, valamint az ipari igények kielégítése. Szükségesnek tartja az igények megismerését, amit megfelelő kutatásokkal kell megalapozni. Elmondja, hogy a kutatások elvégzésére megkerestek több szervezetet. Úgy gondolja, hogy formálódik egy olyan csapat, ami a kutatómunkát el fogja tudni látni. Megjegyzi, hogy ez nagyságrendben 14-15 millió forintba fog kerülni. Számításba jöhetnek: a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem, Ifua Horváth & Partners Kft., valamint a Mobilissimus Kft. Korábban már mindegyik céggel volt az önkormányzatnak kapcsolata. Megjegyzi, hogy bármelyik céggel össze tudnak dolgozni és a cégek is szívesen vállalják az esetleges felkérést. Nyilvánvaló, hogy a konkrétumokat a felmérések után a bizottság elé fogják tární.

### **Dr. Homoki Tamás:**

Tovább folytatva a gondolatot úgy véli, hogy a tavaszi szünet előtt el kell végezni a felmérést, mert az adatokat március végéig tartja reálisnak. Úgy gondolja, hogy bármelyik irányba fog indulni a választás, akkor is egy reprezentatív utasszámlálásra, valamint egy igényfelmérésre szükség van.

### **Sipos László:**

Megkérdezi, hogy a szóban forgó győri és debreceni cégek már szolgáltattak valamelyik városban a tömegközlekedésben?

### **Dr. Homoki Tamás:**

Debrecenben belső szolgáltató látja el a közösségi közlekedést, a DKV Debreceni Közlekedési Zrt. A cég helyzete speciális, mert nem csak buszokkal, hanem villamosokkal

és trolikkal is foglalkozik. Nagyon profi menedzsmentje van a DKV-nek. Úgy gondolja, hogy egy nagyon jó csapat, akikkel lehet őszintén beszélni a tapasztalatokról. Az ITK az egy új fejlesztés. Mercedes alvázra épül. A Mercedes Citaro az EvoBus autóbusz típus családjába tartozik. Több szempontból tartozhat Kecskeméthez.

Egyrészt az EvoBus-os partnerség kapcsán, másrészt a Debrecennel való jó kapcsolat miatt. Fontos szempontnak tartja, hogy az állam mennyire preferálja az ITK-nak a helyzet behozását. A győri Kraftex Kft. magán cég. A volt Rábának a vezető tulajdonosi körére épül. Egy klasszikus, megbízható, nyugodt, tőkeerős magyar cég. Szimpatikus egyaránt emberi és menedzsment vonatkozásában is. A Credo buszokat gyártják. Hári Ernő kollega és egyben szakértő is, akinek a véleményére hagyatkoznak. Hári Ernő véleménye szerint a buszok nem bonyolult felépítésűek, ami kell, az minden benne van, kicsi a meghibásodás, és megfelelő szerviz háttérrel rendelkeznek. Szolgáltatásban Szolnokon vannak jelen a Panoráma Tourist Kft. nevű céggel. Úgy gondolja, hogy az is lehet egy alternatíva, hogy a Kraftex Kft-vel állapodnak meg úgy, hogy Credo buszokkal futnak és a Kraftex Kft. cégének a szolgáltatás nyújtását veszik igénybe. A buszok lehetséges áairól is érdeklődtek. Véleménye szerint valószínűsíti, hogy a Mercedes buszok drágábbak. Továbbá elmondja, hogy a Credo buszok nagyobb múlttal rendelkeznek. Az ITK busz viszont egy új prototípus.

### **Hári Ernő:**

Az ITK buszhoz megjegyzi, hogy elkészült az első jármű, amit a DKV Debreceni Közlekedési Zrt. vett át üzemeltetésre Debrecenben. 2018. novemberében adták át Debrecen helyi közlekedésében. Ezt nem tartja hosszú tapasztaltszerzésnek, de az eddigi tapasztalatok azt mutatják, hogy mindenféle meghibásodás nélkül tudják üzemeltetni a diesel üzemű helyi járatra kifejlesztett autóbuszt.

### **Dr. Orbán Csaba:**

Megjegyz, hogy önjáró alváza van, ami azt jelenti, hogy motorral együtt szerelt alvázról van szó. Tehát a főbb alkatrészek nem prototípus jellegűek, hanem más felépítményekkel is futnak.

### **Dr. Homoki Tamás:**

A környezetvédelmi szempontot is fontos megemlíteni. Ha ezt a szempontot figyelembe veszik, akkor nagyon fontos az elektromos buszok létjogosultsága. Kétségtelen, hogy a legjobban környezetbarát az elektromos busz, de a legújabb diesel busz is nagyon jó mutatókkal rendelkezik. Sajnos az elektromos busz beszerzési ára sokszorosa a modern diesel busz árának. Egy darab modern diesel busz ára 70-80 millió forint, míg egy elektromos busz 200-300 millió forintba kerül. Jelen pillanatban úgy gondolja, hogy a város nem engedheti meg magának, hogy ilyen költségen vegyen elektromos buszokat. Véleménye szerint a tárgyalási csomagba bele lehet tenni az ITK, vagy az EvoBus felé, hogy abban az esetben tudnak szerződést kötni, ha kap a város néhány elektromos buszt is reális áron. Sajnos el kell fogadni, hogy jelen pillanatban olyan árkülönbség van a buszok között, hogy nem tudja finanszírozni Kecskemét városa.

### **Dr. Szabó József:**

Azt a következtetést vont le a tájékoztatásból, hogy saját buszokat akar venni a város magának. Tehát 3.2 Mrd forinttól 12 Mrd forintig terjed a buszok beszerzési ára. Milyen irányba szeretne gondolkodni a város?

### **Dr. Homoki Tamás:**

Szó sincs arról, hogy a város jelen pillanatban buszokra tudna fordítani akár 3 Mrd forintot. A költségvetésben erre a célra nincs elkülönítve semennyi összeg. Akár ITK, akár Kraftex buszokat hoznak a városba, egy olyan szerződést szeretnének kötni, hogy bérlet útján, vagy valamilyen konstrukcióban álljanak elő a buszokkal, garantálják, hogy a buszokat Kecskeméten működtetik. Ez idő alatt egy elhúzódó részletfizetésben, vagy egy adott konstrukcióban gondolkodnak. A lényeg, hogy a szolgáltatónak is térüljön meg hosszú távon a költsége, úgy hogy ez a várost ne terhelje.

### **Király József:**

Aggálya van a múlt és a jelen megfelelő kezelésével. A szolgáltatás zökkenőmentes működését szeretné. Úgy gondolja, hogy szükség van alapszerződésre, valamint egy zárt ülés keretében a cégek adatait át kell beszélni. A menetrendhez is hozzá kell nyúlni. Véleménye szerint a bizottságnak nagyon fontos szerepe van, mert egy városi közlekedési koncepciót kell megalkotni. Fontosnak tartja a zéró emissziós zóna teljesítését. Egyetért azzal, hogy a közgyűlés júniusi ülésére készüljön előterjesztés, amiben taglalják a 2020. januártól elképzelt irányt a város közlekedéséről. Fontosnak tartja a munkavállalók felé a tájékoztatást, valamint biztosítani kell őket, hogy számítanak rájuk. Meg kell nyugtatni a vállalkozókat.

### **Sipos László:**

Úgy gondolja, hogy át kell nézni az elszámolást, mert felháborítónak tartja az 1.3 Mrd forint követelést. Fontosnak tartja a cél kitűzését. Véleménye szerint amióta képviselő, mindig probléma volt az anyagi követeléssel. A közgyűlésnek kell döntést hoznia, hogy hogyan tovább. Szerencsére vannak megfelelő szakemberek, akik elősegítik a döntés meghozatalát.

### **Friedrich József:**

Véleménye szerint a közösségi közlekedést nem lehet jól végezni. Szerinte nem írható ki semmilyen pályázat addig, amíg nem tudják, hogy mi a szolgáltatás tárgya, mert ez az egész szerződés alapja és mindent determinál. A nehézséget abban látja, hogy hogyan tudják megállapítani a látens igényeket. Amire még érdemes hangsúlyt fektetni, az a bizalmi kérdés: az adott vállalat mennyire enged betekintést a könyvelésbe. Elmondja, hogy amíg üzletszerű elszámolásra nincs rálátása a megbízónak, addig érdemi tárgyalásra nincs is módja.

### **Dr. Homoki Tamás:**

Elmondja, hogy jelen pillanatban a 2017. évi elszámolásban az önkormányzat által el nem ismert ellentételezési összegre megkapta az önkormányzat a fizetési felszólítást a szolgáltatótól. Az erre vonatkozó észrevétel és ellenérvek összefoglalása folyamatban van.

### **Hári Ernő:**

Megjegyzí, hogy a fizetési felszólításra megküldte az önkormányzat a válasz levelét, amelyben közölték a DAKK Zrt-vel, hogy a további egyeztetéstől nem zárkoznak el. Átutalásra került a DAKK Zrt. felé a 2018. decemberi közgyűlési határozatnak megfelelően megszavazott összeg. Jelen pillanatban a 2017. évi indokolt költsége 863.202.000 Ft. Ebből az önkormányzat elfogadott és megtérített a DAKK Zrt. részére 713. 096.000 Ft-ot. Ebből az következik, hogy nagyjából a vitatott összeg 150. M Ft. Felteszi a kérdést, hogy a különböző objektív hatásokon belül milyen gazdasági események következtek be, amik indokolják a plusz finanszírozást? A 2018. évi elszámolás még folyamatban van. Várhatóan a 2018. évi igényük 1.2-1.3 Mrd Ft körül lesz. Ebből megtérített az önkormányzat 400 M Ft-ot tíz egyenlő részletben. Azt lehet látni, ha 2015. évtől megnézik az adatokat, hogy minden második évre a bevételekkel nem fedezett, indokolt költségigény megduplázódik. Gyakorlatilag szinte nulla %-os inflációs környezetben, viszonylag stabil devizaárfolyam környezetben, és egy olyan környezetben, amikor ténykérdés, hogy van egy hároméves bérmegállapodás és azt illik is végrehajtani. Meg van az a speciális helyzet, hogy a hároméves bérprogramban lévő béremelés összegét az állam más forrásból a DAKK Zrt.-nek megtérítette 99,9%-ban. Ezeket a számokat a DAKK Zrt. nem is titkolja. Elmondja, hogy évről-évre nő az ellentételezési igény, valamint hozzá jön az, hogy a Kecskeméti kizolgáló helyi állományban van 25 darab Mercedes autóbusz, aminek az üzemeltetése szerény költségekkel járt 2018. évben is. Nem egyértelmű, hogy miért emelkedett meg ilyen mértékben a bevétellel nem fedezett költség, holott a bevétel konstansnak mondható. Itt első sorban a menetdíj bevételeire és az ahhoz kötődő szociálpolitikai menetdíj támogatásra gondol.

### **Dr. Homoki Tamás:**

A DAKK Zrt. szakszervezetei irányába tettek egy óvatos kezdeményezést. Tájékoztatták a szakszervezeteket, hogy a buszsofőrökre, az emberi állományra szükség lesz. Ez a folyamat megakadt, mert a DAKK Zrt. elnökétől kapott az önkormányzat egy levelet, amiben nehezményezte, hogy a DAKK Zrt. szakszervezeteivel akarnak leülni egyeztetni, és ezt az ő belső szervezeti viszonyaikba történő beleszólásnak minősítette. Éppen ennek okán a 2019. évben a jó viszony fenntartásának az érdekében lemondtak az egyeztetésről, és erről elnök asszonyt tájékoztatták. Mindettől függetlenül a DAKK Zrt. munkavállalóit tájékoztatták arról, hogy teljesen mindegy, hogy ki lesz a szolgáltató 2020-tól, rájuk szükség lesz és nyugodjanak meg, mert lesz munkájuk. Egyetért azzal az állásponttal, hogy nem csak a meglévő utasokat kell megszámolni, hanem azt a látens igényt is fel kell mérni, hogy ki lehet az, akit még buszra lehet szállítani. Éppen azért az a fajta vizsgálat, amit 2019. márciusban szeretnének elvégezni, az nem csak egy

hagyományos utasszámlálás, hanem egy igényfelmérés is, hogy egy reprezentatív képet kapjanak arról, hogy hogyan lehet megszólítani azokat, akik még nem használják a buszt.

### **Hári Ernő:**

A partnerektől, akik a munkában segítséget tudnak nyújtani az önkormányzatnak, azt kérték, hogy készüljön el egy reprezentatív háztartásfelvétel. Erre vannak megfelelő módszertanok, vannak kiképzett cégek, akik megfelelő adatbázisokkal rendelkeznek.

Ennek a szempontrendszernek a kidolgozása és egyeztetése folyamatban van ahhoz, hogy eljusson mindenkihez. Tehát nem csak azokhoz, akik most használják a tömegközlekedést, hanem azokhoz is, akik nem használják. A másik információs bázis, az, ami a lakosoktól beérkezik. Ezeknek nagyon nagy hányada használható. Ezekben vannak olyan észrevételek a város több részét illetően, amiket már végrehajtott a város a menetrend módosítással, vagy olyan dolgok, amik a „polcon” vannak. Fontosnak tartja, hogy a városnak van egy infrastrukturális adottsága, hogy hol vannak autóbuszmegállók és hol nincsenek. A körjárat és a hurokjáratból adódóan sok helyen egy oldali megállóhelyek vannak bizonyos szakaszokon. Az az elvárás fogalmazódott, meg hogy aki az adatokat feldolgozza, és a kutatást végzi, az ne egy korlátos tényezőként kezelje ezt a tényt. Ha valahol objektíven és alátámasztottan jobb szolgáltatást lehet nyújtani a jelenleg kiépített infrastruktúrához képest, akkor jelöljék meg azt is, hogy mi a véleményük, hol lehet alkalmas terület arra, hogy kiépítsék a megállóhelyet. Beszámol egyben arról is, hogy a KÖZOP-os pályázati projekten belül beszereztek egy szoftverkörnyezetet, ami műveli a 77 darab megállóhelynek a meghajtását. Továbbá a partnerek felé megfogalmazásra került az is, hogy az adatokhoz hozzá tud férni és az biztosítva van a partnerek felé. Kéri, hogy a felmérésnél ezt vegyék figyelembe. Elsősorban itt arra gondol, hogy bizonyos kereszteződésekben hány másodpercig áll egy jármű. Annak már van egy üzenete, hogy miért áll ott annyi ideig. Ezekből az adatokból már fel lehet állítani egy szűk keresztmetszeti hálózati részt.

Orbán Csaba: elmondja, hogy a jelentős városstratégiai döntések már megfogalmazódtak. Az igények felmérésén túl fontos, hogy a város mit szeretne. A dokumentációkban sok olyan cél van, amelyet érvényesíteni kell. Pl. a városban az átmenő forgalmat ki kell zárni.

Dr. Falusi Norbert: az adatok alapján nem mindegy, hogy mit kérnek be a DAKK Zrt-től. Az elmúlt 5 év gazdálkodással, utasokkal kapcsolatos adatokat javasolja bekérni. A pontos adatok alapján lehet majd tudni, hogy mi vezetett az 1,3 milliárdos tartozáshoz.

Nagyon fontosnak tartja a megfelelő kommunikációt. Ha nincs kommunikáció a lakosság felé, akkor jogos a felháborodás. Javasolja, hogy legkésőbb őszre képpen kell legyen a bizottság, hogy ha egy új cégben gondolkodnak, akkor az mennyibe kerülne az önkormányzatnak.

Sipos László: már korábban is felvetődött annak a lehetősége, hogy külsős vállalkozást keressenek, de akkor még nem volt a piacon. Anno is igény volt változtatásokra. Pl. járatszám bővítés. Most megérett a helyzet arra, hogy előre kell lépni.

Dr. Homoki Tamás: fontosnak tartja, hogy akár pályázat kiírásra kerül sor, akár belső szolgáltató bevonásnál kell egy önkormányzati szervező cég, aki ezt bonyolítani fogja. Erre vonatkozóan a márciusi közgyűlésre bevinne egy javaslatot.

A bizottság állásfoglalására van szükség az utasszámlálás és reprezentációs igényfelmérés tekintetében. Ennek körülbelül március végéig meg kell történni. Ahhoz, hogy átfogó képet kapjon a bizottság a szolgáltatás megrendelés végett, ezeket az adatokat tudni kell. Kéri, hogy majd ezt a bizottság véleményezze.

Király József: úgy látja, hogy a jelen szolgáltatás mellett nincs értelme újabb utas felmérést végezni. Tulajdonképpen mire is kíváncsi a bizottság?

Dr. Homoki Tamás: a megrendelt külső-belső szolgáltatást. Ez egy szakmai módszertani alap. Elfogadja a szakemberek véleményét ahhoz, hogy majd mit kérjenek a partnertől. Ehhez pontos adatok kellenek.

Sipos László: a jelenlegi szolgáltató részéről az is rendben van, ha egy esti járaton egy 70 személyes buszon rendszeresen 5-en utaznak. Véleménye szerint, ez nincs rendben. Ennek a vizsgálatnak volna értelme a járatszámok, az utas igények tükrében, különös tekintettel az üzemanyag fogyasztásra.

Fridrich József: ha egy taxi költsége egy kilométer alatt 300,- Ft, akkor mennyibe kerülhet egy autóbusz költsége? Támogatja a felmérést.

Király József: ha több gyerek összefog, akkor a 4 db menetjegy árából taxit tud fogadni.

Dr. Szabó József: a múltbéli elszámolás valóban ráér, de a jövőbeni tervekkel kapcsolatban javasolja a bizottságnak, hogy kérjen fel egy független könyvvizsgálót, aki ellenőrzi a bevételek és kiadások igazságát.

Hári Ernő: egyetért a kivizsgálással, de a problémát a hatékonyság romlásában látja. Pl. a különböző közbeszerzésekből származó beszerzések.

Dr. Orbán Csaba: a közlekedési szolgáltatás folyamatos kontrollja biztosítható, csak speciális szakismeret, folyamatos odafigyelés szükséges. Ez jelen helyzetben korlátozottan megoldható. Sok helyen jártak e miatt az országban, és a tapasztalatok azt mutatják, hogy mindenféleképpen szükséges egy ellátásért felelős szerv, azaz egy önkormányzat. A szolgáltatást végző cég felett kell egy kontroller, aki folyamatosan jelen van, érzékeli a lakossági elvárásokat és tudja ezt közvetíteni a szolgáltató irányába. Tulajdonképpen ez lehet az a bizonyos „közlekedési központ”. A közlekedési központ működésére vannak okos megoldások pl Budapesten is. A szervezet feladata a szakmai munka támogatása.

Dr. Falusi Norbert: a város célja az, hogy a kiskörúton belüli autós forgalmat kiszorítsa, a városban a lakosság jóval nagyobb %-ban tömegközlekedjen. Szerinte akkor lehet egy jó felmérést készíteni, ha az tényleg a lényegre célozza meg.

Hári Ernő: a kérdés 2500-3000 háztartást érintene. Ez alkalmas már egy reprezentatív minta adására. Azok a cégek akik ezt vállalják, egy megfelelő módszertannal dolgoznak. A lakosság szemlélet formálása is nagyon fontos.

Dr. Orbán Csaba: az idő sürget, ezért egy online tematikus mobilitási kérdőív is kiküldésre kerülne. Községi közlekedést használók részére, jellemzően gyalogos, kerékpárt használók részére, valamint egyéni közlekedést választók részére. A kérdőíveket a cég a bizottsággal egyeztetve állítja össze.

Javasolja a kikérdezéseket autóbuszon, végállomásokon, közterületeken, parkolóknál. Megvan az elszántság, hogy megújítsuk a közlekedést. Ezt megfelelően kommunikálni kell.

Hári Ernő: javasolja, hogy ezt 5 évente érdemes újrakérdezni. Így előbb utóbb kialakul egy tendencia. Fontosnak tartja, hogy szombat, vasárnap is készüljön részhálózati felmérés. Mindezek alapján lehet, hogy elég egy-egy kombinált buszjárat is.

Dr. Homoki Tamás: javasolja, hogy a márciusi közgyűlésre be kell kerüljön egy céglétrehozási anyag Kecskeméti Közlekedési Központ néven. A bizottság eddig állást kell, hogy foglaljon. Az áprilisi közgyűlésen rendeletalkotás történjen meg.

Bármelyik partner profi csapat. Ha azt látják, hogy az önkormányzat folyamatosan menetel előre, méri fel az igényeket, akkor ebből látják, hogy komoly munka folyik. Akár egy versenyhelyzet kialakulhat a lehetséges partnerek között.

Sipos László: javasolja, hogy konkrét dátum szerint ossza fel a feladatokat.

Király József: kéri, hogy fontolja meg a városvezetés, hogy a Városfejlesztési Kft. közlekedéssel kapcsolatos anyagai is kerüljenek felhasználásra. Nem javasolja, hogy egy teljesen új céget hívjon életre a város.

Dr. Orbán Csaba: javasolja, hogy február 15-én üljön össze újra a bizottság. Addig összeállításra kerülnek a DAKK Zrt. elmúlt 5 év számszaki adatai.

A közlekedési központ kialakításának jogszabályi, racionális indokai is összefoglalásra kerülnének, de nem biztos abban, hogy ezek lehetnének a VG. Kft. feladatai.

Sipos László: a bizottság még nem fogadta el ügyrendjét, melyben a helyettesítési és a jegyzőkönyv aláírásnak sorrendjét meg kell határozni.

- Javasolja, hogy a bizottság elnökét és alelnökét akadályoztatása esetén a bizottság két képviselő tagja, az alábbi sorrendben jogosultak helyettesíteni:
  - Király József
  - Dr. Falusi Norbert
- Javasolja, hogy az alelnök akadályoztatása esetén, valamint abban az esetben, amikor az ülést az alelnök vezeti le, a következő bizottsági tagok, az alábbi sorrendben jogosultak a jegyzőkönyv aláírására:
  - Király József

- Dr. Falusi Norbert

Sipos László: szavazásra bocsátja az elhangzott javaslatokat.

Király József és Dr. Falusi Norbert bizottsági tagok bejelentik érintettségüket, és hogy a szavazásban nem kívánnak részt venni.

A szavaztatás után megállapítja, hogy a bizottság 4 igen, 0 nem 0 tartózkodás mellett a javaslatokat elfogadta.

Kérdezi a bizottság tagjait, hogy így a fenti kiegészítéssel együtt elfogadják-e a bizottság ügyrendjét?

**Szavaztatás után megállapítja, hogy a bizottság 5 igen, 0 nem és 0 tartózkodás mellett az alábbi határozatot hozta:**

**2/2019. (II.5.) SZKVB. sz. határozat**

**Kecskemét Megyei Jogú Város Közgyűlésének Helyi Személyszállítási Közszolgáltatás Ellátását Vizsgáló Ideiglenes Bizottság Ügyrendjének elfogadása**

A Helyi Személyszállítási Közszolgáltatás Ellátását Vizsgáló Ideiglenes Bizottság megtárgyalta Sipos László elnök 1850-1/2019. számú előterjesztését és az alábbi határozatot hozta:

Kecskemét Megyei Jogú Város Közgyűlésének Helyi Személyszállítási Közszolgáltatás Ellátását Vizsgáló Ideiglenes Bizottság Ügyrendjét az alábbiak szerint állapítja meg:

## **ÜGYREND**

**A Kecskemét Megyei Jogú Város Közgyűlése (a továbbiakban: Közgyűlés) által a 232/2018. (XII.13) határozattal felállított, a Helyi Személyszállítási Közszolgáltatás Ellátását Vizsgáló Ideiglenes Bizottság a Közgyűlés és Szervei Szervezeti és Működési Szabályzatáról szóló 4/2013. (II.14.) rendelet (a továbbiakban: SZMSZ) 50.§ (1) bekezdésében foglalt felhatalmazás alapján a működési szabályait meghatározó ügyrendjét (a továbbiakban: Ügyrend) az SZMSZ valamint a Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény rendelkezéseire figyelemmel az alábbiak szerint állapítja meg:**

### **I.**

#### **Általános rendelkezések**

1.) A bizottság hivatalos megnevezése, címe:

##### **1.1 Megnevezés**

teljes név: **Helyi Személyszállítási Közszolgáltatás Ellátását Vizsgáló Ideiglenes Bizottság**

(a továbbiakban: Ideiglenes Bizottság)

rövidített név: **Személyszállítási Közszolgáltatást Vizsgáló Bizottság**

**1.2. A Vizsgáló Bizottság címe:**

**6000 Kecskemét, Kossuth tér 1.**

## **2.) Az Ideiglenes Bizottság megbízatásának időtartama:**

A bizottság munkáját 2018. december 13-tól a 232/2018. (XII.13) határozatban meghatározott feladatai elvégzéséig látja el.

**3.) A bizottság tagjai:**

**Sipos László elnök**  
**Dr. Falusi Norbert tag**  
**Király József tag**  
**Friedrich József külsős tag**  
**Dr. Szabó József külsős tag**

A bizottság elnökét akadályoztatása esetén a bizottság képviselő tagjai az alábbi sorrendben jogosultak helyettesíteni:

- Király József
- Dr. Falusi Norbert

## **II.**

### **Az Ideiglenes Bizottság feladat- és hatásköre**

A Kecskemét megyei jogú város közigazgatási területén autóbusszal végzett menetrend szerinti helyi személyszállítási közszolgáltatás jövőbeni ellátásának a személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény 29. § (2) bekezdése szerinti vizsgálata és javaslatok megfogalmazása a közgyűlés számára.

## **III.**

### **Az Ideiglenes Bizottság elnökének és tagjainak jogosítványai és kötelezettségei**

#### **1. A bizottság elnöke:**

- összehívja és vezeti a bizottság üléseit,
- kiadmányozza a bizottság döntéseit,
- ellenőrzi a bizottság határozatainak végrehajtását,
- képviseli a bizottságot,

- a bizottsági ülések között munkakapcsolatot tart fenn a Polgármesteri Hivatal tárgy szerinti szervezeti egységeinek vezetőivel és az intézményvezetőkkel.

## **2. A bizottság tagja:**

- részt vesz a bizottság ülésein,
- részt vehet a bizottsági döntések előkészítésében, javasolhatja a témakörök napirendre tűzését,
- a bizottság elé kerülő témakörökkel kapcsolatban külső szakértő segítségét kérheti, javasolhatja az elnöknek a bizottság ülésére való meghívását,
- az elnök megbízása alapján képviselheti a bizottságot.

3. A bizottság nem képviselő tagjait a bizottság ülésein a bizottság képviselő tagjaival azonos jogok illetik meg.

4. A bizottsági tisztség megszűnésére az SZMSZ 54. §-át kell alkalmazni.

## **IV.**

### **Az Ideiglenes Bizottság működése**

1. A bizottság üléseit az elnök – az ülést megelőzően legalább 3 nappal – írásban hívja össze.
2. Az ülésre a tagok a napirendet tartalmazó meghívót és a napirendek tárgyalásához készített anyagot kapnak.
3. Indokolt esetben a bizottság rendkívüli ülést tarthat. A rendkívüli ülés összehívásakor a bizottsági ülésre szóló meghívót a bizottsági elnök az ülés előtt legalább 24 órával korábban, telefonon történő értesítéssel egyidejűleg – az összehívás okának megjelölésével – küldi meg.
4. Az Ideiglenes Bizottságot össze kell hívni Kecskemét Megyei Jogú Város Polgármestere, illetve legalább 3 bizottsági tag indítványára is.
5. A meghívót a hivatalos hirdetőtáblán kell kifüggeszteni, illetve Kecskemét város honlapján történő megjelentetéssel kell közzétenni.
6. A polgármester, alpolgármester, a települési képviselő, a jegyző, aljegyző, a települési nemzetiségi önkormányzat elnöke, a Polgármesteri Hivatal érintett osztályvezetője – vagy az általa megbízott személy –, a szakmai civil kerekasztalok megbízott képviselői tanácskozási joggal vesznek részt a bizottság ülésén.
7. A bizottság ülései nyilvánosak.

## **V.**

### **Határozatképesség, döntéshozatal**

1. A bizottság határozatképes, ha az ülésen a tagjainak több, mint a fele (3 fő) jelen van.
2. A bizottság döntéseit szavazással hozza. Az eldöntendő javaslatokat a bizottság elnöke bocsátja szavazásra.
3. A szavazás nyíltan, kézfelemeléssel történik. A határozati javaslatról a bizottság tagjai „igen”, „nem”, „tartózkodom” nyilatkozattal szavaznak.
4. A javaslat elfogadásához a jelenlévő tagok több, mint a felének „igen” szavazata szükséges.
5. A bizottsági döntéshozatalból kizárható az, akit, vagy akinek hozzátartozóját személyesen érinti az ügy.
  - A személyes érintettséget az érdekelt köteles bejelenteni.
  - A kizárásról, elnök esetén a polgármester, bizottsági tag esetén a bizottság dönt minősített többséggel.
  - A kizárt bizottsági tagot a határozatképesség szempontjából jelenlévőnek kell tekinteni.
6. A bizottság döntését tartalmazó határozatokat külön-külön, a naptári év elejétől kezdődően, folyamatos sorszámmal, évszámmal és a döntés tartalmára utaló tömör címmel kell ellátni.

A bizottság határozatainak jelölése: ...../2019 (hó,nap) SZKVB. számú határozat. A zárójelben feltüntetett dátum a határozat meghozatalának – a bizottság ülésének – időpontja.

## **VI.**

### **A bizottság üléseinek jegyzőkönyve**

1. A bizottság üléseiről a tanácskozás lényegét és a bizottság döntéseit szó szerint tartalmazó írásos jegyzőkönyvet kell készíteni, az ülésen készült hangfelvétel alapján. A bizottság jegyzőkönyvét a bizottság elnöke, valamint a következő bizottsági tagok az alábbi sorrendben jogosultak az aláírni:
  - Király József
  - Dr. Falusi Norbert
2. A jegyzőkönyv – a zárt üléseiről készült jegyzőkönyv kivételével – nyilvános. A zárt ülés jegyzőkönyvét elkülönítetten kell kezelni, betekintésre csak a zárt ülésen részvételi joggal rendelkező személyek jogosultak.
3. A jegyzőkönyv egy példányát meg kell küldeni a kormányhivatalnak az ülést követő 15 napon belül.

## VII.

### **Záró rendelkezések**

1. Az Ügyrend elfogadása napján lép hatályba.
2. Az Ügyrendben nem szabályozott kérdésekben az SZMSZ szabályai az irányadók.
3. Az Ügyrendet az Ideiglenes Bizottság a 2/2019.(II.....) SZKVB. számú határozatával fogadta el.

#### **A határozatról értesülnek:**

- A bizottság tagjai
- Irattár

Sipos László: kéri, hogy a bizottság február 15-i soron következő ülésére az alpolgármester közreműködésével legyen előkészítve a Dél-Alföldi Közlekedési Központ Zrt. előző 5 év helyi közösségi közlekedés vonatkozásában a Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzat irányába tett gazdálkodási adatszolgáltatás összesítése.

Mivel több hozzászólás, javaslat nem hangzott el, megkérdezi a bizottság tagjait, hogy ki ért egyet az alábbi határozat-tervezettel?

A Helyi Személyszállítási Közszolgáltatás Ellátását Vizsgáló Ideiglenes Bizottság megtárgyalta Sipos László elnök szóbeli előterjesztését és az alábbi határozatot hozta:

A Bizottság felkéri Dr. Homoki Tamás alpolgármestert, hogy a bizottság 2019. február 15-i soron következő ülésére készítse elő a Dél-Alföldi Közlekedési Központ Zrt. előző 5 év helyi közösségi közlekedés vonatkozásában a Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzat irányába tett gazdálkodási adatszolgáltatás összesítését.

Sipos László: **Szavaztatás után megállapítja, hogy a bizottság 5 igen, 0 nem és 0 tartózkodás mellett az alábbi határozatot hozta:**

#### **3/2019. (II.5.) SZKVB sz. határozat**

**Kecskemét Megyei Jogú Város Közgyűlésének Helyi Személyszállítási Közszolgáltatás Ellátását Vizsgáló Ideiglenes Bizottság munkájának előkészítéséhez szükséges adatszolgáltatás kérése**

A Helyi Személyszállítási Közszolgáltatás Ellátását Vizsgáló Ideiglenes Bizottság megtárgyalta Sipos László elnök szóbeli előterjesztését és az alábbi határozatot hozta:

**A Bizottság felkéri Dr. Homoki Tamás alpolgármestert, hogy a bizottság 2019. február 15-i soron következő ülésére készítse elő a Dél-Alföldi Közlekedési Központ Zrt. előző 5 év helyi közösségi közlekedés vonatkozásában a Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzat irányába tett gazdálkodási adatszolgáltatás összesítését.**

**A határozatról értesülnek:**

- A bizottság tagjai
- Dr. Homoki Tamás alpolgármester
- Dr. Orbán Csaba osztályvezető, Városüzemeltetési Osztály
- Irattár

Sipos László: Megállapítja, hogy a bizottság a munkáját befejezte, megköszöni a részvételt, az ülést 11 óra 55 perckor bezárja.

**K.m.f.**

**Sipos László**  
elnök

**Király József**  
elnök helyettes