

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

Ikt.szám: 1850-4/2019.

J E G Y Z Ó K Ö N Y V
**Kecskemét Megyei Jogú Város Közgyűlése
Személyszállítási Közszolgáltatás Ellátását Vizsgáló Ideiglenes Bizottság
2019. február 15-én megtartott üléséről**

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

Az ülés időtartama: 8 óra 00 perctől 9 óra 50 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:

4/2019. (II.15.) SZKVB. sz. határozat

Az ülés napirendje

- 1. A DAKK Dél-Alföldi Közlekedési Központ Zrt. 2012-2018. évek közötti gazdálkodása**
Előterjesztő: Dr. Homoki Tamás alpolgármester
- 2. Tájékoztató az autóbusszal végzett menetrend szerinti személyszállítási közszolgáltatás ellátásának lehetséges szervezeti változatairól**
Előterjesztő: Dr. Homoki Tamás alpolgármester

A határozatról értesülnek:

- A bizottság tagjai
- Irattár

1. Napirendi pont

A DAKK Dél-Alföldi Közlekedési Központ Zrt. 2012-2018. évek közötti gazdálkodása

Sipos László: megkérdezi a bizottság tagjait kinek van kérdése, hozzászólása, észrevétele az előterjesztéssel kapcsolatban?

Friedrich József: elmondja, a társaság nem hatékony gazdálkodó szervezet módjára viselkedett, a belső számokat nem tárná a nyilvánosság elé. Összességében megállapítható, hogy az inflációt sokszorososan meghaladó ráfordítások történtek.

Dr. Szabó József: magas közgazdasági ismerettel összeállított előterjesztést kaptak, és készítőjét dicséret illeti. Minden részletre kiterjed, s a tételenkénti végeredmény az országos átlaghoz történő összehasonlítást tartalmaz. Fontos, hogy bizalmasan kell kezelni, mert üzleti adatokat tartalmaz.

Dr. Orbán Csaba: megköszöni a dicséretet, az előterjesztést Hári Ernő a Városüzemeltetési Osztály munkatársa készítette.

Dr. Szabó József: megjegyzi, hogy a közzétett beszámolók a sok-sok átalakítás miatt nehezen összehasonlíthatóak.

Friedrich József: ha per lenne, akkor a DAKK Zrt konszolidált mérlegének költségoldalán további izgalmas dolgokat feszegetne. A csatolt vállalkozások mérlegadatai is érdekesek lehetnek.

Sipos László: Megkérdezi, hogy az önkormányzat és a DAKK Zrt között hogyan áll a levelezés?

Dr. Homoki Tamás: a DAKK Zrt. és az önkormányzat között a 2017. évi üzletei évre vonatkozóan elszámolási vita van, de várható, hogy a 2018. évi üzleti év is nagyobb számokkal és hangsúlyozottabban fog megjelenni. Függetlenül attól, hogy a DAKK Zrt-vel az önkormányzatnak a jelenlegi kapcsolata és a jövőbeni kapcsolata hogyan alakul, mert 2019 évben a közlekedési szolgáltatást a DAKK Zrt-vel kell lebonyolítani, s nem akar rossz viszonyt. Ez a szolgáltatás minősége és folyamatossága miatt is szükséges. Az önkormányzat úgy érzékeli, hogy ezt a DAKK Zrt. is hasonlóképpen látja, mivel az utóbbi hetekben már más hangnemet érzékeltek. A DAKK Zrt. nem a Nyíregyházi modellt kívánja követni, hiszen a menedzsmentjében 2018. szeptember 1. napjától nagy változás volt. A számok melyet 2017. évre teljes egészében látnak és a 2018. év adatainak túlnyomó része a régi menedzsment gazdálkodásával függ össze az az önkormányzat által nem indokoltnak vélt költség. Függetlenül attól, hogy Kecskemét jövője hogyan alakul az látható, a DAKK Zrt. részéről olyan törekvés van, hogy a saját berkeiken belül a múltat megakarják tisztítani.

A DAKK Zrt. rájött, hogy hosszú távon ez a fajta gazdálkodási szisztéma nem tartható fent. Ez nem csak Kecskeméten jelentkezik, hanem máshol is. A jelenlegi menedzsment

eltökélt szándéka, hogy próbál rendet tenni. Éppen ezért az önkormányzat ezekben a vitás kérdésekben igyekszik megállapodni és szakmai szinten folytatják az egyeztetéseket a 2017 évről és folytatni fogják 2018 évről is. A 2018 évre a város az indokolt költségeket tudja elfogadni, úgy mint 2017 évre. Az ellentételezés nagyságrendileg 800 millió forint körüli összeg. Az előzetes adatok alapján a DAKK Zrt-nek 1,2 milliárd forint igénye lesz, s a jelenlegi 140-150 millió forint 2018 évre 400 millió forint lesz.

Hangsúlyozza ezeket szakmai egyeztetéseken próbálják megoldani. Úgy gondolja, a DAKK Zrt-nek sem érdeke, hogy perre vigye a dolgot. Megállapítható, hogy a különbség nem csökkent, s az önkormányzat kérte nézzék meg a vitatott tételeket, egyeztessenek.

Véleménye szerint, a per jó eséllyel elkerülhető lesz. Ha mégis per lesz, akkor ezek a számok lesznek az önkormányzat számai.

Dr. Falusi Norbert: megkérdezi, az önkormányzatnak mi a mozgástere, ha saját céget alapít vagy magához vonja a közösségi közlekedés finanszírozási kérdését? Az önkormányzat kisebb összegből szeretné működtetni a városi közösségi közlekedést, ez tartható-e? Megkérdezi, hogy mi az a maximális költségvetési keretösszeg, amiből tud gazdálkodni az önkormányzat és milyen összeget kell beterveznie a 2020. évi költségvetésébe?

Király József: úgy gondolja, valamilyen hatással kell lennie ennek a munkabizottságnak a DAKK Zrt-re, hogy változtasson a kialakult helyzeten. Ez azért is fontos, mert nem látja annak esélyét, hogy jövőre más társasággal tudja majd az önkormányzat a közösségi közlekedést megoldani.

Új céget csak akkor szabad létrehozni, ha az önkormányzat tudja, milyen városi közlekedést szeretne. Ezzel foglalkozni kell, s később lehet azon gondolkodni, hogy önálló cég vagy más megoldás lesz. Félelmét fejezi ki a tekintetben, hogy kormányzati beavatkozásra lesz szükség, ha a helyzet elmérgesedne. Ezt szeretné elkerülni.

Kéri, az önkormányzatnak ismételten legyen lehetősége részt venni a társaság életében, akár Felügyelő Bizottsági tagként. Ez korábban jól működött.

A kormányzatnak érdeke lenne, hogy minden nagyobb településen vagy a megyei jogú városokban ezt visszaállítsa. Ez a helyzet sok mindent meg tudna oldani, mert a város nem gazdálkodó szervezet. Egyre több minden kerül el az önkormányzattól, s ezt egyre nehezebb kezelni, nem csak a közlekedés tekintetében, hanem sok minden másban is. Ezek összefüggenek egymással, s ez egy nagyon komplex, összetett dolog.

Úgy gondolja, hogy nem sok lehetőség van elmozdulni más irányba. Bízik abban, hogy az önkormányzat és a DAKK Zrt. új vezetése kompromisszumos megoldást tud kötni a jövőt illetően, s egy olyan közös munkára bírni a DAKK Zrt.-t, ami alatt az önkormányzat meg tudja alapozni mit szeretne. Ezek ismeretében fogalmazzák meg, hogy szükséges-e új cég vagy sem.

Sipos László: a város már 10 évvel ezelőtt is gondolkodott az átalakításon. A városnak akkor nem volt saját buszállománya, nem volt telephelye. A helyzet olyan, hogy most ebből akkor jön ki jól a város, ha egy saját céget alapít.

A munkabizottságnak van még közel 10 hónapja arra, hogy ezt meg tudja valósítani. A realitása megvan annak, hogy egy működő céget hozzon létre az önkormányzat. Maga részéről ebbe az irányba menne el, mert, ha a Volánnak megéri, akkor az önkormányzatnak is megéri. Tisztán látják, hogy mi mibe kerül. A cég működését

tisztalappokkal lehet látni.

Dr. Homoki Tamás: Mennyi pénzről beszélünk? Különböző várospolitikai elképzelésekről van szó.

Mi a cél? A cél az, hogy a szolgáltatás jobb legyen. Három példát említ. (Veszprém, Győr, Debrecen)

A város a 800 millió forintos költséget jelentősen nem fogja tudni csökkenteni. A cél az, hogy ez ne legyen több. A szolgáltatás színvonalának nem csak azért kell javulnia, hogy a lakosság igényének megfelelően, hanem megfullad a város, ha nem fognak többen busszal járni. Az elképzelés, ami konkrét számokkal még nincs alátámasztva, hogy a cég 1,8 – 1,9 milliárdos költségből tudnak működni, amiből a bevétel 1,1 milliárd. Ez az az összeg, amit a város elbír és a DAKK Zrt-től is indokolt költségként elfogadnak. Álljanak be erre úgy, hogy a szolgáltatás színvonala egyértelműen javuljon. Ehhez a vonalhálózatba be kell nyúlni. Ezt nem csak az önkormányzat látja, hanem a DAKK Zrt. is elismeri, hogy a vonalhálózatban vannak nagyon retro történetek, de a város közben sokat változott. Ez a legnagyobb tétel. A várható költségeket nagyon befolyásolja, hogy milyen buszokba gondolkodik a város. A város nem akar buszokat venni, s a 2020. évi költségvetésbe sem fog beleférni, hogy 40 db új buszt vásároljanak.

A célt kell meghatározni, hogy a városnak a jelenlegi költségvetésébe férjen bele, de ezzel együtt radikálisan tudjanak javítani a színvonalon. Meg kell nézni, hogy mi fér bele, buszbérlés, buszok lízingelése és meg tudnak-e állapodni a DAKK Zrt.-vel a pontos költségeken. Erre többféle metodika van.

Bizonyos konkrét döntéseket meg kell hoznia a bizottságnak ajánlások formájában, ezzel haladni kell. Abban valamilyen módon egyet tud érteni, hogy lehet olyan hibrid megoldást kitalálni, hogy a DAKK Zrt. is részt vegyen benne, de az önkormányzat növelje a befolyását a közösségi közlekedés irányításában.

Kecskemét speciális helyzetben van, mert sok olyan vagyontárgya van, ami másoknak nincs. Ezt a fajta üzleti befolyást növelni kell, akár a DAKK Zrt-vel partnerségben, vagy más formában.

Az új cég, amiben gondolkodnak nem feltétlenül egy belső szolgáltató. Akár egy belső szolgáltatót hoznak létre egy új cég által, akár egy megalakított cég legyen közvetlen befolyással, rugalmasabban tudna irányítani, nem pedig szolgáltatást vállal fel. Erre egy profi cég sokkal alkalmasabb, mint az, hogy a kollega a hivatalon belül viaskodjon a szolgáltatóval. Ehhez ki kell alakítani a Kecskeméti Közlekedési Központot, aki koordinálni, irányítani tudja piaci modell szerint, természetesen nem elvéve a tulajdonosi jogosítványokat.

A létrehozandó cég belső szolgáltató, vagy csak a szolgáltatás megrendelője lesz, ebben is hamarosan döntést kell hozni.

Sipos László: megjegyzi, az önkormányzat és a DAKK Zrt. között az utóbbi időben megromlott a kapcsolat.

Dr. Homoki Tamás: az önkormányzat és a DAKK Zrt. között üzleti tárgyalás van, de a tulajdonosok álláspontját sem ismerik. A tárgyalások során csak a saját megérzéseikre tudnak hagyatkozni. Ősz óta változás tapasztalható a DAKK Zrt. kommunikációjában. A Volán az utóbbi időben veszített 1-2 nagyvárost, de nem akkorát, mint Kecskemét. Van egy olyan érzés, hogy a DAKK Zrt. vezetésének jelezhetnék, Kecskemétet nem kellene

elveszíteni. Rugalmasabbak, mint novemberben és decemberben, de a tárgyalási folyamat a számok miatt akadtak meg. Most úgy tűnik, hogy Kecskemétet valamilyen módon meg tudják tartani. Ezért most próbálnak tenni érte. A helyzet most jobb, mint korábban.

Sipos László: olyan érzése van, eljártsszák, hogy jobbak, s kifutnak az időből, s a város kénytelen lesz szerződést kötni. A Volánnak a város közlekedése nem bevétel volt, hanem probléma. Lehet úgy bevétel ahogy a tavalyi és a tavalyelőtti elszámolások voltak. Olyan érzése van, hogy ez a közeledés nem őszinte, csak azért van, hogy tárgyaljanak, s később olyan helyzetbe kerülne a város, hogy kénytelen lesz elfogadni a DAKK Zrt. nézeteit.

Dr. Orbán Csaba: az egyik mérlegelendő kérdés, hogy Kecskemét tömegközlekedése alatt mit szeretnének érteni. Mi az a modell, mi az elvárt szolgáltatás. Az országban nagyon sok példát láttak. A közlekedésszervezés átalakításának mindenütt az volt az alapja, hogy egy nagyon komoly állapotfelmérést, elemzést kell készíteni, hogy meg tudja mondani a város, az önkormányzat mit szeretne. A városnak ezt a munkát el kell végezni. Szervezet megújulásáról beszélnek, a költségvetésben mellérendelt források nagyságáról, annak milyenségéről és szükségességéről. Úgy gondolja arról is érdemes beszélni, hogy a közlekedéssel szemben támasztott elvárásokat, igényeket miként tudják megfogalmazni. Vannak erre törekvések. Az utasfelvételekkel, a különböző tanulmányokkal alapozzák meg Kecskemét új közlekedési hálózatát. Erre már korábban voltak tanulmányok és városvezetői stratégiai elhatározások. Ezeket is figyelembe kell venni. Megfelelő szakmaiság, megfelelő felkészültség, megfelelő reakció, amely Kecskemét gyors fejlődéséhez igazodik. Közlekedésszervező beiktatásáról azért beszélnek, mert ezt a feladatot, ezt a folyamatos igényfelmérést, közvetítést remélik ettől a szervezettől. Úgy gondolja, hogy nem akarnak semmiféle kiugrást a tekintetben, hogy elengedik a közlekedést.

Éppen ellenkezőleg. Ahhoz, hogy Kecskemét közlekedési szolgáltatása minőségileg és hosszú távon meg tudjon újulni, valószínűleg belső cég létrehozásával oldják meg, amihez partner kell. Egyáltalán nem garantált az, hogy azzal a partnerrel nem lenne annyi konfliktus, mint a DAKK Zrt-vel. Ez benne van minden közös vállalatban. Meg kell nézni Debrecent. Debrecenben az ITK, mint bevont szolgáltatóval kezdetben több pere volt a városnak, illetve az ottani közlekedési vállalatnak. Nagyon komoly érdekérvényesítéssel összefüggő harcok zajlottak a cégek között. Úgy gondolja, hogy az önkormányzat ezt nem nagy örömmel élte meg. Itt egyáltalán nem biztos, hogy az a modell, amit adott esetben elindítanak kockázatoktól, érdeksérelmekről mentes lesz. Megítélésük szerint kell olyan közbenső szervezet, amelyik az igények pontos ismeretében az adható közlekedésszakmai válaszokat meg tudja fogalmazni és ezeket folyamatosan tudja közvetíteni a közlekedési vállalat felé. Legyen az egy belső vagy egy pályázaton kiválasztott szolgáltató. A kettő között, hogy mi a különbség azt jól összefoglalták a következő anyagban. Ahhoz, hogy itt a közlekedésszervezéssel folyamatosan tudjanak foglalkozni erőforrások kelljenek. Kell a szervezet és ezt a szervezetet kellőképpen fel kell ruházni jogosítványokkal és a munkához szükséges forrásokkal. Heti rendszerességgel a munkáltatók, a polgárok, a lakosok, a politikusok, a képviselők igényeket közvetítenek a közlekedési szolgáltatásra vonatkozóan, akkor legyen arra forrás is. Megfelelő keretek legyenek arra, hogy ezeknek az igényeknek a jogosságáról, valódiságáról megfelelő

rugalmassággal meg tudjanak győződni. Ha nem megfelelő az igény, akkor szakmai alapokkal tudják mondani, hogy az nem megalapozott. Ha jogos, akkor tudjanak közvetíteni a cég felé. Ezt a fajta közvetítő szervezetet mindenféleképpen első lépésként javasolják felállítani. A másik oldal, hogy az idő nagyon rövid. Az idő minél jobban halad, a DAKK Zrt. annál inkább pozícióba kerül. A jelenlegi előkészítő munka nem arról szól, hogy egy irányt kijelöltek. Több irányban gondolkodnak.

A DAKK Zrt. mögött egy olyan érdekérvényesítő csoport áll, amelyiknek nem lehet az érdeke, hogy egy helyi közösségi közlekedés ellehetetlenüljön. A DAKK Zrt-nek jó vagy rossz működését lehet revideálni és az önkormányzat oldalára állítani, de ehhez szükséges egy folyamatos kontroll, egy folyamatos érdekérvényesítés, amit a közlekedésszervező vállalaton keresztül tudnak érvényesíteni.

Dr. Homoki Tamás: Kecskemét a saját közlekedési vagyonelemeit úgy tudta betenni a közlekedésbe, hogy ingyenesen átadta a szolgáltatónak használatra. Ennek voltak jó és rossz oldalai is. Felmerült kérdésként, hogy vajon a más tulajdonával jól tud-e bánni és vigyázni a szolgáltató. Úgy gondolja, hogy az autóbusztelephelyet nem szabad odaadni ingyenes használatba egy szolgáltatónak, aki nem tud megfelelőképpen vigyázni a meglévő értékre. Figyelembevéve az előző évek tapasztalatait úgy látja jónak, ha egy szorosabb kontroll, egy azonnali beleszólási jogot, valamint azonnali értesülési lehetőségre jogot formálhatnának.

Király József: az első napirendi pontot szeretné kiegészíteni a tulajdonviszonyokkal. Úgy gondolja, hogy mindenképpen ismerni kell, hogy a fenntartó hogyan gondolja a gazdálkodását. Nem érti, hogy mi az oka annak, hogy Szegeden is a DAKK Zrt. végzi a személyszállítást és ott zavartalanul működik a szolgáltatás. Ezt ki kellene vizsgálni. Egyetért azzal, hogy szükséges Kecskemét város tömegközlekedésére minél hamarabb megoldást találni. Szerinte ahhoz, hogy az utasszámot tudják növelni, nem csak a szolgáltató kell, hanem olyan szabályozást is be kell vezetni, hogy gépjárművel ne lehessen bemenni adott szakaszokra. Ehhez egy közös gondolkodásra lenne szükség az állami fenntartóval. Fontos dolognak tarja, hogy folyamatosan fejlődik Kecskemét ipara, amiről folyamatos beszámolót kapnak, de ez azt jelenti, hogy aki szolgáltató, annak növekedni fog a kiadása is. Tehát meg kell tudni fogalmazni a szolgáltatásnak az irányát. Elsősorban a Déli Iparterületre, a Homokbányára, valamint Alsó-Felső Széktóra gondol. Ezekre a helyekre szolgáltatásokat kellene kitelepíteni, decentrumokat létrehozni. Az lenne a jó megoldás, ha a külső peremen élőknek nem a városba kellene bejönni egy bevásárlás, vagy egy postán való csekk befizetése miatt. Példaként megemlíti, hogy Hetényegyházán felszámolták az egyetlen OTP Bankot. Így akinek kézpénzt kell felvenni, be kell mennie Kecskemétre.

Sipos László: jelenleg a gépjárműforgalom növekedését bizonyos időszakokban a Szeleifaluban lehet érezni a leginkább. Utánanézték annak, hogy a lakosság növekedése esetleg szerepet játszik-e a gépjárműforgalom növekedésében. A számok azt bizonyítják, hogy Kecskemét városának a lakossága évről-évre csökkenő tendenciát mutat. Tehát ez nem befolyásolja a megnövekedett gépjárműforgalmat. Kerekegyháza, Helvécia, Ballószög településekről járnak be folyamatosan. Úgy gondolja, hogy Kecskemét közlekedését nem a Kecskeméten lakók nehezítik meg, hanem a városba beközlekedők.

Friedrich József: a jelen helyzetről az a véleménye, hogy mindenki beleszól abba, amihez nem ért és nincs rálátása. Az idő rövidsége az egyik fontos dolog, amit figyelembe kell venni. A másik, hogy a döntést a közgyűlés fogja jóváhagyni.

Tehát a közgyűlés működésének fő irányvonalát nem a közösségi közlekedés megoldására fogja fókuszálni. A közösségi közlekedést illetően 2019. év első félévében döntést kell hoznia, ezért sürgető nagyon a feladat. Most is fenntartja azt az álláspontját, hogy menetrend változtatás nélkül nem lehet a szolgáltatást mérni, a pályázatot kiírni. Arra a következtetésre jutott, hogy 2019. évben a közlekedés teljes átszervezését nem lehet megvalósítani, objektív okok miatt az kidolgozhatatlan. Egyrészt nincs szolgáltatója a helyi közlekedésnek, ezt a problémát fel kell vállalnia valakinek. Megoldásként jöhet szóba, ha kiváltja ezt a feladatot egy olyan szervezet, aki ebben a témában kompetens. Ezt a vállalkozást „KKK-nak” nevezte el. A cég tud foglalkozni a felmerülő problémával, vannak szakemberei, van rálátása a dolgokkal kapcsolatosan. Valakinek ezzel foglalkoznia kell, mert elő kell terjeszteni a közgyűlésre. A szervezet egy folyamatos és konkrét folyamattal ellátott szervezet legyen, amit mihamarabb létre kell hozni. A másik alapvető dolog, amit mindenkinek a figyelmébe ajánl, az a Szegedi Közlekedési Kft. működése. A villamosenergia meghajtású közlekedés Szeged város saját tulajdona. Igazságügyi szakértőként volt szerencséje belelátni a Szegedi Közlekedési Kft., a Debreceni Közlekedési Zrt., valamint Nyíregyházán az Észak-magyarországi Közlekedési Központ működésébe. Tehát a bizottságnak el kell jutni odáig, hogy prioritásokat tudjon meghatározni. Véleménye szerint a legjobb minőség biztosan nem lesz a legolcsóbb. Valahol törekedni kell a megfelelő szint minőségére. Ezt a minőséget csak folyamatában lehet elérni. Feltételezi, ha a „KKK” megalakul, akkor folyamatos tárgyalási lehetőség lesz a szolgáltatóval. Szolgáltató nélkül a vonalhálózatot, a közösségi közlekedés rendjének a változtatását nem szabad elkezdni. Úgy gondolja, hogy a megfelelő irány, ha közös vállalat valamiféle konstrukció irányába megy az önkormányzattal. A DAKK Zrt.-nél, ha van egy értelmes közgazdász az el tudja dönteni, hogy 1 Mrd Ft nagyságrendű bevételkiesés a Zrt. számára mit jelent. Elképzelhetőnek tartja, hogy a DAKK Zrt. üzletrészként üzemeltet Kecskeméten egy közös vállalatot. Valószínű, hogy benn akar maradni ezen a piacon. Úgy gondolja, hogy azok a cégek, akik szóba jöhetnek, kérdezzék meg tőlük, hogy mit tudnának elképzelni a tömegközlekedés reformálásáról záros időn belül. Tájékoztassák Kecskemét városát ajánlat jelleggel, hogyan tudnák elképzelni 2020-tól a szolgáltatást, mik az elképzeléseik és egy esetleges lehetőségként egy közös cég megalapításán is gondolkozzanak el.

Sipos László: megkérdezi, hogy ha a „KKK” megalakulna akkor, hány főre gondoltak, az milyen költséggel járna? Véleménye szerint, ha ez egy plusz költséggel jár, akkor a vállalat működésére nincs semmi szükség. Az az álláspontja, ha valamin tudnak takarékoskodni és jobb irányba tudják terelni a feladatokat, akkor arra oda lehet adni azt a plusz pénzt, amit megtakarítanak. Ha tíz fővel megalakulna a vállalkozás, akkor annak a költsége nagyságrendileg 20 M Ft-ba fog kerülni havi szinten. Az a kérdés, hogy annak lesz-e ellentételezése? Akkor látja, hogy van értelme megalapítani a céget, ha az meg tudja „keresni” azt a pénzt, amibe belekerül.

Friedrich József: ezt egy nagyon nehéz kérdésnek gondolja, mert nem tudja senki, hogy ténylegesen mennyi az, amiből meg tudják spórolni a tevékenységet.

Dr. Falusi Norbert: úgy gondolja, hogy a városnak nagyobb autonómiát kell szereznie. A döntésben látja a problémát, mert látni kell a költségkeretet. Ha létre hoznak egy céget, akkor azt hogyan árazzák be? Szükség van egy költségvetési tervezetre. Látni kell a főszámokat az önálló cég, a belső cég, vagy a közös konstrukció esetén is. Fontosnak tartja, ha létre hoznak egy céget, akkor annak adni kell indikátorokat. Tehát szükség van vízióra, azaz a városban minél kevesebben közlekedjenek személygépkocsival. Górcső alá kell venni az elmúlt tíz év kialakult stratégiáit is, hogy egyáltalán abból van-e olyan, ami használható. Ha tényleg fontosnak tartják, hogy a város lakosai és a városba érkezők bizonyos százaléka használja a tömegközlekedést, akkor egy felelősségteljes döntést kell hozni, látni kell egy tervezetet. Ezért kéri, hogy a következő ülésre egy tervezetet állítsanak össze.

Sipos László: jelzi, hogy volt korábban szó a PPP parkolókról. Ha az Auchan környékén lenne egy ilyen parkoló, akkor pl. a Mercedesbe járó dolgozókat rá lehetne kötelezni arra, hogy ott tegye le az autóját és onnan busszal menjen tovább.

Dr. Falusi Norbert: a Tesconak is vannak buszai. Egy multinacionális cégnek ilyen buszokat működtetni nem nagy költség. Szerinte a multikat is be kell vonni és kérni, hogy legyenek partnerek.

Dr. Szabó József: a közlekedés szervező céget jó ötletnek tartja. Az előterjesztés tartalmazza is, hogy az utak, járdák, kerékpárutak, taxik, minden átkerülne az irányításuk alá. Mindenképpen a saját vállalatot támogatja.

Dr. Homoki Tamás: úgy véli, itt még nem tartunk. Most egy folyamatról beszélünk. Ha ennek a létrehozandó szervezetnek minden olyan feladatot odaadnánk, ami eddig elhangzott, akkor az egy nagy és drága szervezet kell legyen.

Részéről egy kicsi, olcsó szervezet elindításában gondolkodik. Most a legfontosabb a szervezeti dolog kialakítása, az utasszámláló rendszer kialakítása, valamint a telephely gazda szintű ellátása. Egyenlőre, egy 3 milliós Kft. néhány fő részvételével, kis költséggel működhetne. A folyamat során látható lesz majd, hogy mi testálható erre a cégre. Később ennek tükrében alakulna a költségvetése és a létszámbővülése.

Ha van olyan cége az önkormányzatnak, mely folyamatában, napi rendszerességgel kontrollálja, kifogásolja, akkor ez nem fog két év alatt 500 millió Ft-ba kerülni. Körülbelüli elképzeléseket erre össze tudnak valamit állítani. Cél nem az, hogy most a költségvetést 100 milliós Ft nagyságrendű új céggel megterheljék.

Dr. Orbán Csaba: néhány éve pályázati forrásokból összeállított közlekedési-informatikai rendszernek volt olyan modulja, amely valós időben folyamatos kontrollra ad lehetőséget. Ez akkor működik hatékonyan, ha ezt használja is valaki. Ez a rendszer alkalmas a hibák feltárására, és lehetőséget teremt az azonnali beavatkozásokra a megtakarítás érdekében. Abban hisznek, hogy az új cég ebből a hatékonytalannak, pazarlónak nevezett gazdálkodás megváltoztatásán keresztül fog tudni működni a megtakarításban.

Hári Ernő: Békéscsabán a felmerült költségekkel kapcsolatban igen éles viták zajlanak le. Jelenleg ott a DAKK úgy látja el a szolgáltatást, hogy az önkormányzat nem is

szándékozott velük közszolgáltatási szerződést kötni. Egy önkormányzati határozatban utasította a szolgáltatás ellátására előre meghatározott költségkerettel. Ezt a DAKK először elfogadta, majd később kifogásolta, hogy csak ennyi keretet kap.

Szegeden úgy tudja, hogy nem tudják teljesíteni az általuk vállalt közszolgáltatást, ezért az önkormányzat havonta több tízmilliós nagyságrendű kötbért ró ki rájuk. Szegednek is elege van a DAKK-ból.

Király József: ha van olyan adat, hogy meddig lehet elmenni a jövő évi szolgáltatás kapcsán, akkor az kerüljön meghatározásra. Jó ötletnek tartja, hogy elindításra kerül a KKK. Egyetért azzal, hogy ez egy olyan cég legyen, amibe belefér a kerékpáros közlekedés vagy az úttal kapcsolatos intézkedések. Szeretné, ha komplexen lenne ellátva ez a rendszer.

Dr. Falusi Norbert: kérdezi, ha ennyi városban ilyen típusú sérelmek vannak az állami céggel szemben, akkor mi biztosítja azt, ha létre lesz hozva egy kicsi, olcsó cég, megoldja a problémákat? Lehetséges, hogy a régió városoknak egységben kell fellépnie az állami céggel szemben, hogy történjen valami. Az új cég nem biztos, hogy alkalmas lesz "erőgyakorlásra".

Dr. Homoki Tamás: nem az a cél, hogy egy szolgáltató legyen, hanem hogy a város irányító szerepe meglegyen, valamint több kisebb cég vállalna különböző feladatokat az oszd meg és uralkodj elven.

Király József: ne feledkezzen meg a bizottság arról, hogy a helyközi járatokat ezek üzemeltetik, és e tekintetben nagy a nyomás. A DAKK-al muszáj együttgondolkodni. Viszont a kormányzat részéről jó lenne, ha valaki felügyelné a DAKK-ot. A problémákat közösen de így vagy úgy, meg kell oldani.

Sipos László: sajnós a DAKK mamutcéggé nőtte ki magát, és elindultak egy olyan irányba, amit nehéz rendbe tenni. Még akkor is, ha olyan a vezető, aki rendet szeretne tenni. Kérdés, hogy az apparátus hagyja-e? Igyekezni kell, mert ha elhúzzák januárig, akkor muszáj szerződni velük.

Friedrich József: a két fél között mindig lenni kell döntésképes embereknek. Javasolja, hogy a potenciális partnereket kérdezzük meg, hogy ők hogy látják ezt a helyzetet? Ha nem-mel válaszolnak, az is egy válasz. Ha valamit válaszolnak, akkor ez már tárgyalási alap, amin el lehet indulni.

Dr. Orbán Csaba: folyamatosan haladnak a tárgyalások, diskurzusok a DAKK-al. Legutóbb a szolgáltatás mikéntjével kapcsolatosan keresték meg őket. Azt kérték, hogy a közgyűlés mondja ki, hogy a DAKK Kecskeméten közgyűlési döntés alapján teljesít feladatot. A közgyűlési határozat úgy lett megfogalmazva, hogy a közgyűlés kinyilvánítja, hogy a személyszállítási törvény meghatározott szakasza alapján, a 2018. évben fenn álló szerződés szerint köteles a közszolgáltatást teljesíteni legfeljebb 2019. december 31-ig.

Dr. Homoki Tamás: a törvényi felhatalmazást alapján kérték, hogy erősítse meg az önkormányzat a kijelölésüket. Teljesen technikai kérdés.

Friedrich József: nem azért kértek közgyűlési határozatot, hogy azt meg lehessen támadni?

Dr. Homoki Tamás: biztos, hogy nem. A törvényre való hivatkozását erősíti meg a határozatban az önkormányzat. Jegyző asszony, vagy az aljegyző úr fogalmazza meg úgy, hogy mi nem új határozatot akarunk hozni 2019-re, hanem a törvényi felhatalmazás alapján történő ellátási kötelezettségét deklaráljuk.

Dr. Orbán Csaba: erre azért van szüksége a DAKK-nak, mert nem tudja felmutatni, hogy Kecskemét vonatkozásában miért szolgált. Ez a mostani közgyűlésen kiosztott anyag lesz.

Sipos László: egyetért az elhangzottakkal. Egyáltalán nem bízik a DAKK-ban, nem bízna rájuk semmit. Egyre többen közlekednek autóval, az utasszám a 10 évvel ezelőttihez képest sem változott.

Hári Ernő: az utasszám lekövetése addig igen nehéz, míg minden buszon nincs elektronikus utasszámláló rendszer. Sok dolgot ki lehet emelni. Pl a nyugdíjtörvény megváltoztatása. A korhatár közeledik a 65 évhez. Amíg 62 volt a korhatár, addig a 62 és a 65 év közöttiek megvették a nyugdíjas bérletet. Ők regisztrált utasok voltak, sejtetni lehetett, mennyi utazást fog végrehajtani. Ez a rész szűkül, ezért az eladott díjtermékek száma csökken. Sőt, lehet, hogy több van. Ezt egzaktul mérni kellene. Nem regisztrált utazás, de ott van.

Dr. Homoki Tamás: akárki lesz a szolgáltató, és ha nem szeretnénk a nyugdíjasok jogait csorbítani, kötelezővé lesz téve, hogy az ő regisztrálhatóságuk ingyenes szolgáltatás fejében is meglegyen. Pl. a buszon közlekedő nyugdíjas rendelkezzen Kecskemét kártyával és felszálláskor csippantsa le. Katasztrófa esetén is nagyon jó, ha tudjuk mennyien vannak egy buszon.

Ha tudjuk, hogy melyik vonalon milyen sűrűséggel utaznak utasok, akkor ez a vonalhálózat kialakításánál követendő szempont. Folyamatosan egy megállónál 5 várakozó utas miatt nem kell nagybusz, elég egy taxi. Kell egy igényvezérelt rendszer, mely ezt ellátja hatékonyan.

Friedrich József: korosztálya nevében mondhatja, hogy ingyen utazik. Utazásai során sokszor hallja, hogy a negatív kritikákat ez a korosztály fogalmazza meg. Ha jól megy a járat, azt nem mondják, az természetes.

Egy időben meg volt tiltva az ingyen utazók statisztikai felmérése. A rendszer véletlenül stabil maradt, holott az utazóközönség aránya a nyugdíjasok felé tolódott.

Király József: javasolja, hogy foglalják össze, hogy mi az, amit a következő ülésen várnak. Kerüljön összefoglalásra, hogy a bizottság elkezdett dolgozni.

A következő közgyűlésen, ha bekerül ez a módosítás, akkor az elnök úr beszéljen a bizottság működéséről. Az emberek kíváncsiak rá.

Dr. Homoki Tamás: vállalja, hogy ismerteti az eddigi tevékenységét a bizottságnak. Vitát nem kellene indítani, mert ez technikai kérdés.

Sipos László: mivel a napirendi pontok összefonódtak, így kéri, most szavazzon róla a bizottság.

Megkérdezi a bizottság tagjait, hogy ki ért egyet az alábbi határozat-tervezettel?

A Helyi Személyszállítási Közszolgáltatás Ellátását Vizsgáló Ideiglenes Bizottság megtárgyalta Dr. Homoki Tamás alpolgármester 1078-13/2019. számú előterjesztését és az alábbi határozatot hozta:

A bizottság a fenti tárgyban készült tájékoztatót tudomásul veszi.

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

5/2019. (II.15.) SZKVB sz. határozat

A DAKK Dél-Alföldi Közlekedési Központ Zrt. 2012-2018. évek közötti gazdálkodása

A Helyi Személyszállítási Közszolgáltatás Ellátását Vizsgáló Ideiglenes Bizottság megtárgyalta Dr. Homoki Tamás alpolgármester 1078-13/2019. számú előterjesztését és az alábbi határozatot hozta:

A bizottság a fenti tárgyban készült tájékoztatót tudomásul veszi.

A határozatról értesülnek:

- A bizottság tagjai
- Dr. Homoki Tamás alpolgármester
- Öveges László irodavezető, Mérnöki Iroda
- Dr. Orbán Csaba osztályvezető, Városüzemeltetési Osztály
- Irattár

2. Napirendi pont

Tájékoztató az autóbusszal végzett menetrend szerinti személyszállítási közszolgáltatás ellátásának lehetséges szervezeti változatairól

Sipos László: megkérdezi a bizottság tagjait, hogy ki ért egyet az alábbi határozat-tervezettel?

A Helyi Személyszállítási Közszolgáltatás Ellátását Vizsgáló Ideiglenes Bizottság megtárgyalta Dr. Homoki Tamás alpolgármester 1078-14/2019. számú előterjesztését és az alábbi határozatot hozta:

A bizottság a fenti tárgyban készült tájékoztatót tudomásul veszi.

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

6/2019. (II.15.) SZKVB sz. határozat

Tájékoztató az autóbusszal végzett menetrend szerinti személyszállítási közszolgáltatás ellátásának lehetséges szervezeti változatairól

A Helyi Személyszállítási Közszolgáltatás Ellátását Vizsgáló Ideiglenes Bizottság megtárgyalta Dr. Homoki Tamás alpolgármester 1078-14/2019. számú előterjesztését és az alábbi határozatot hozta:

A bizottság a fenti tárgyban készült tájékoztatót tudomásul veszi.

A határozatról értesülnek:

- A bizottság tagjai
- Dr. Homoki Tamás alpolgármester
- Öveges László irodavezető, Mérnöki Iroda
- Dr. Orbán Csaba osztályvezető, Városüzemeltetési Osztály
- Irattár

Sipos László: javasolja, hogy fogalmazza meg a bizottság a következő ülés előterjesztéseit és az ülés időpontját. Kérdezi, hogy a forgalom számlálás ügyében történtek lépések?

Dr. Orbán Csaba: kértek be indikatív ajánlatokat olyan szervezetektől, akik ilyen munkát el tudnak végezni. A beérkezett javaslatok első körben nem voltak összemérhetőek. Most várják az ajánlatokat.

Király József: javasolja, hogy a DAKK elnökét hívják meg az ülésre.

Dr. Homoki Tamás: jobbnak látja, hogy ha a bizottság tagjai menet közben összeszedik kérdéseiket és inkább azokat juttatnák el az államtitkárhoz.

Friedrich József: véleménye szerint gyorsabban haladna a bizottság, ha előterjesztés készülne a közösségi közlekedés prioritásai kérdésében.

Dr. Falusi Norbert: az indikátorok szerepét hangsúlyozza.

Sipos László: egyeztetés után megállapítja, hogy a bizottság következő ülése 2019. 02. 28-án 10 órakor lesz.

Megállapítja, hogy a bizottság a munkáját befejezte, megköszöni a részvételt, az ülést 9 óra 50 perckor bezárja.

Sipos László
elnök

K.m.f.

Király József
elnök helyettes