

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

Ikt.szám: 1850-6/2019.

J E G Y Z Ó K Ö N Y V
Kecskemét Megyei Jogú Város Közgyűlése
Személyszállítási Közszolgáltatás Ellátását Vizsgáló Ideiglenes Bizottság
2019. február 28-án megtartott üléséről

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

Az ülés időtartama: 10 óra 00 perctől 11 óra 10 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:

7/2019. (II.28.) SZKVB. sz. határozat

Az ülés napirendje

1. A közlekedésszervező társaság részére átadható feladatok

Előterjesztő: Dr. Homoki Tamás alpolgármester

2. Az autóbusszal végzett helyi menetrend szerinti közszolgáltatás tevékenységének és hálózatának felülvizsgálata során javasolt szakmai prioritási sorrend

Előterjesztő: Dr. Homoki Tamás alpolgármester

3. A 2019. I. félévében tervezett forgalomfelvétel és hálózati felülvizsgálat szakmai tartalma

Előterjesztő: Dr. Homoki Tamás alpolgármester

A határozatról értesülnek:

- A bizottság tagjai
- Irattár

1. Napirendi pont

A közlekedésszervező társaság részére átadható feladatok

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

Dr. Falusi Norbert: szerinte az átláthatóság nagyon fontos szempont, amit figyelembe kell venni. Elsősorban itt az online felületekre gondol. Szerencsésnek tartja, hogy az előterjesztésben a hálózat és a menetrend felülvizsgálata szerepel.

Király József: a szolgáltató megjelenését fontos dolognak tartja. Elmondja, hogy volt egy kitételük a közbeszerzési eljárás során, ami a buszok egységes arculatára vonatkozott, amely véleménye szerint erősíti a helyi identitást. Szeretné, ha ez az előterjesztésben is szerepelne.

Friedrich József: ez a kérés szakmai követelmény. Az utasnak minden esetben kell tudnia, ha meglát egy autóbust, hogy az helyi vagy helyközi járat.

Sipos László: véleménye szerint a követelménnyel nincs baj, de Kecskeméten a Volánbusz által üzembe helyezett autóbuszoknak legalább 10 féle „megjelenése” volt eddig. Az, hogy mi szerepel a jogszabályban, valamint az előírásban az nem egy érdemi szempont ebben az esetben.

Dr. Orbán Csaba: úgy gondolja, hogy a tájékoztatóban szereplő első pont (1. Közlekedésszervező forgalomfejlesztési feladatai) első francia bekezdését ki lehet egészíteni azzal a kéréssel, amit Király József felvetett az alábbiak szerint: „A menetrend szerinti közlekedés szerződészerű minőségi és mennyiségi követelmény rendszerének kidolgozását, megvalósulását, szükséges beavatkozások lebonyolítását, *ideértve a közlekedési szolgáltatásban résztvevő eszközök egységes arculatának kialakítását.*”

Sipos László: egyetért a kiegészítéssel. Megkérdezi a bizottság tagjait, hogy ki ért egyet az alábbi határozat-tervezettel?

A bizottság megtárgyalta Dr. Homoki Tamás alpolgármester fenti tárgyban készült 1078-20/2019. számú előterjesztését, és az alábbi határozatot hozta:

A bizottság a fenti tárgyban készült tájékoztatóban foglaltakat az alábbi kiegészítéssel tudomásul veszi.

A bizottság a tájékoztató 1. pontjának első francia bekezdését az alábbiak szerint egészíti ki:

- a menetrend szerinti közlekedés szerződészerű minőségi és mennyiségi követelmény rendszerének kidolgozását, megvalósulását, szükséges

beavatkozások lebonyolítását, **ideértve a közlekedési szolgáltatásban résztvevő eszközök egységes arculatának kialakítását.**

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

8/2019. (II.28.) SZKVB sz. határozat

A közlekedésszervező társaság részére átadható feladatok

A bizottság megtárgyalta Dr. Homoki Tamás alpolgármester fenti tárgyban készült 1078-20/2019. számú előterjesztését, és az alábbi határozatot hozta:

A bizottság a fenti tárgyban készült tájékoztatóban foglaltakat az alábbi kiegészítéssel tudomásul veszi.

A bizottság a tájékoztató 1. pontjának első francia bekezdését az alábbiak szerint egészíti ki:

- a menetrend szerinti közlekedés szerződésszerű minőségi és mennyiségi követelmény rendszerének kidolgozását, megvalósulását, szükséges beavatkozások lebonyolítását, **ideértve a közlekedési szolgáltatásban résztvevő eszközök egységes arculatának kialakítását.**

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

Az autóbusszal végzett helyi menetrend szerinti közszolgáltatás tevékenységének és hálózatának felülvizsgálata során javasolt szakmai prioritási sorrend

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

Friedrich József: megjegyzi a forgalomcsillapítást nehezen tudja értelmezni. Szeretné tudni, hogy pontosan ezen mit értenek.

Dr. Orbán Csaba: elmondja, hogy a személygépjármű forgalomcsillapítás esetén a bevezetés kevésbé legyen komfortos a közösségi közlekedési módokkal szemben. Ezt azzal lehet elérni, ha lassítják a közösségi közlekedéssel szemben a személygépjárművek eljutási idejét. Példaként említi a buszsávok kialakítását, a jelzőlámpák előnyben

részesítésének a kidolgozását, a parkolóhelyek számának a csökkentését, illetve a parkolóhelyek drágulásával tudnák elképzelni. Mielőtt még félreérthető lenne elmondja, hogy jelenleg nincs ilyen jellegű döntés előkészítés, azonban ezzel járhat a személygépjármű forgalomcsillapításnak a bevezetése. Támogatná a város a stratégiaileg fontos területeken a P+R parkolóhelyeknek a kijelölését, amelyhez olyan előnyöket lehetne párosítani, hogy a P+R parkoló szolgáltatását igénybe vevő személygépjármű tulajdonosnak érdeke legyen átszállni az oda kiépített és rendszeresített autóbuszjára. Feladat tehát: a P+R parkolónak helyet találni, azt kiépíteni, a kiépítés mellé buszjáratot létrehozni, valamint kitalálni azt az érdekeltségi rendszert, hogy például aki a 44-es úton bejön Kecskemétre és a Reptérnél leteszi a gépjárművét, az egy kialakított P+R parkolóban komfortosan át tudjon szállni egy gyorsan közlekedő és megfelelő desztinációval rendelkező autóbuszra.

Dr. Falusi Norbert: megállapítja, hogy az előterjesztésben elsősorban a decentrumok létrehozására helyezik a hangsúlyt. A P+R parkolókat decentrumokként is lehet értelmezni. A lényeges szempont az, hogy az autós forgalmat ne engedjék be a városba.

Dr. Orbán Csaba: a városi decentrumok megvalósítására eddig is nagy szerepet fordítottak. Építettek már Hetényegyházán, és rövidesen elkészül a Margaréta Otthon mögött is. Kadafalván nemsokára egy buszfordulót fognak kiépíteni. Úgy gondolja, hogy eddig is ezt a szemléletet tartották szem előtt.

Dr. Falusi Norbert: úgy gondolja, hogy az emberek gondolkodásába be kell, hogy épüljön a decentrumok létrehozására való igény, valamint a gépjárműforgalom csökkentése a városban.

Hári Ernő: az integrációnak a megvalósulásával az előterjesztés 4. pontjában is foglalkoznak. A lágy egyéni közlekedési módoknál a nem motorizált közlekedési eszközökre gondolnak. Ha ezek összehangolásának az integrációját sikerül megvalósítani, akkor feltételezi a társadalom felkészülését arra, hogy a mindennapokba is befogadja.

Friedrich József: felvetődik benne, hogy miért kötelező a buszöböl kialakítása, ahol forgalmat akarnak csillapítani. Várja meg a hátul várakozó autós, amíg leszáll az utas. Ez is lehet egy forgalomcsillapítási megoldás.

Sipos László: mivel több hozzászólás nem érkezett, megkérdezi a bizottság tagjait, hogy ki ért egyet az alábbi határozat-tervezettel?

A bizottság megtárgyalta Dr. Homoki Tamás alpolgármester fenti tárgyban készült 1078-21/2019. számú előterjesztését, és az alábbi határozatot hozta:

A bizottság úgy dönt, hogy az autóbusszal végzett helyi menetrend szerinti közszolgáltatás tevékenységének és hálózatának felülvizsgálatához a következő prioritási szempontokat rögzíti.

1. A közösségi közlekedés elsőbbségének biztosítása valamennyi közlekedésszervezési feladatnál, intézkedésnél az egyéni és különösen a személygépjárművel történő mobilitási igények kielégítésével szemben.
2. Az útépitések, úthálózati korrekciók és felújítások során alapvető és kiemelt szempont legyen a közösségi közlekedés hálózatát is optimálisan támogató és előnyben részesítő beruházások lebonyolítása, a technológiailag szükséges egyéb infrastrukturális feltételek megteremtésével. (autóbusz előnyben részesítése, megállóhelyek, a megállóhelyek megközelítését és elhagyását segítő forgalomtechnikai feltételek, stb.).
3. A személygépjármű forgalom folyamatos csillapítása.
4. Biztosítani szükséges a közösségi közlekedés alágazatai és a lágy egyéni közlekedési módok közötti integrációt. (egységes tarifarendszer, közös peronos kiszolgálás, stb.)
5. Biztosítani szükséges a menetrendszerinti közlekedéssel hatékonyan nem kiszolgálható település részek, valamint a közösségi közlekedés üzemidején belül, nem tömeges igények kielégítését is igényvezérelt szolgáltatás lehetőségének megteremtésével.
6. A közösségi közlekedés átszervezésénél alapvető szempont legyen a megváltozott településszerkezetből, a környéki közlekedési igényekből fakadó optimális területi lefedettség biztosítása.
7. A közösségi közlekedés átszervezésénél alapvető szempont legyen a megváltozott településszerkezetből, a környéki közlekedési igényekből fakadó egységes, optimális időbeli lefedettség biztosítása.
8. A közösségi közlekedés átszervezésénél alapvető szempont legyen a megváltozott településszerkezetből, a környéki közlekedési igényekből fakadó módváltáshoz elengedhetetlen kapacitások bővítése.
9. A közösségi közlekedés átszervezésénél alapvető szempont legyen a megváltozott településszerkezetből, a környéki közlekedési igényekből fakadó optimális, kiszámítható és könnyen megjegyezhető követési idők meghatározása.
10. Az eljutási idők lehetőség szerinti minimalizálása.
11. A megállóhelyek optimalizálása, következetes elvek szerinti kiosztása.
12. Könnyen áttekinthető, a lehető legegyszerűbb tarifarendszer kialakítása, mely biztosítani képes a személygépjárművel történő közlekedéssel szembeni versenyképességet.

13.A nagykörúton belüli területen áthaladó elővárosi, regionális és országos járatok részére alternatív útvonalak biztosítása oly módon, hogy azoknak a közlekedési munkamegosztáson belüli szerepe ne csökkenjen.

14.A szezonális hatások figyelembevétele a hálózati és menetrendi felülvizsgálatok során.

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

9/2019. (II.28.) SZKVB sz. határozat

Az autóbusszal végzett helyi menetrend szerinti közszolgáltatás tevékenységének és hálózatának felülvizsgálata során javasolt szakmai prioritási sorrend

A bizottság megtárgyalta Dr. Homoki Tamás alpolgármester fenti tárgyban készült 1078-21/2019. számú előterjesztését, és az alábbi határozatot hozta:

A bizottság úgy dönt, hogy az autóbusszal végzett helyi menetrend szerinti közszolgáltatás tevékenységének és hálózatának felülvizsgálatához a következő prioritási szempontokat rögzíti.

1. A közösségi közlekedés elsőbbségének biztosítása valamennyi közlekedésszervezési feladatnál, intézkedésnél az egyéni és különösen a személygépjárművel történő mobilitási igények kielégítésével szemben.
2. Az útépitések, úthálózati korrekciók és felújítások során alapvető és kiemelt szempont legyen a közösségi közlekedés hálózatát is optimálisan támogató és előnyben részesítő beruházások lebonyolítása, a technológiailag szükséges egyéb infrastrukturális feltételek megteremtésével. (autóbusz előnyben részesítése, megállóhelyek, a megállóhelyek megközelítését és elhagyását segítő forgalomtechnikai feltételek, stb.).
3. A személygépjármű forgalom folyamatos csillapítása.
4. Biztosítani szükséges a közösségi közlekedés alágazatai és a lágy egyéni közlekedési módok közötti integrációt. (egységes tarifarendszer, közös peronos kiszolgálás, stb.)
5. Biztosítani szükséges a menetrendszerinti közlekedéssel hatékonyan nem kiszolgálható település részek, valamint a közösségi közlekedés üzemidején belül, nem tömeges igények kielégítését is igényvezérelt szolgáltatás lehetőségének megteremtésével.
6. A közösségi közlekedés átszervezésénél alapvető szempont legyen a megváltozott településszerkezetből, a környéki közlekedési igényekből fakadó optimális területi lefedettség biztosítása.

7. A közösségi közlekedés átszervezésénél alapvető szempont legyen a megváltozott településszerkezetből, a környéki közlekedési igényekből fakadó egységes, optimális időbeli lefedettség biztosítása.
8. A közösségi közlekedés átszervezésénél alapvető szempont legyen a megváltozott településszerkezetből, a környéki közlekedési igényekből fakadó módváltáshoz elengedhetetlen kapacitások bővítése.
9. A közösségi közlekedés átszervezésénél alapvető szempont legyen a megváltozott településszerkezetből, a környéki közlekedési igényekből fakadó optimális, kiszámítható és könnyen megjegyezhető követési idők meghatározása.
10. Az eljutási idők lehetőség szerinti minimalizálása.
11. A megállóhelyek optimalizálása, következetes elvek szerinti kiosztása.
12. Könnyen áttekinthető, a lehető legegyszerűbb tarifarendszer kialakítása, mely biztosítani képes a személygépjárművel történő közlekedéssel szembeni versenyképességet.
13. A nagykörúton belüli területen áthaladó elővárosi, regionális és országos járatok részére alternatív útvonalak biztosítása oly módon, hogy azoknak a közlekedési munkamegosztáson belüli szerepe ne csökkenjen.
14. A szezonális hatások figyelembevétele a hálózati és menetrendi felülvizsgálatok során.

A határozatról értesülnek:

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

3. Napirendi pont

A 2019. I. félévében tervezett forgalomfelvétel és hálózati felülvizsgálat szakmai tartalma

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

Király József: a térinformatikai rendszer kapcsán szeretné tudni, hogy meg lehetne-e valósítani azt, hogy amikor az általános iskolába beiratkoznak a gyerekek, akkor megnézik, hogy merre laknak. Ezeket az adatokat célszerű lenne felvinni egy számítógépes rendszerbe és pontszerű letérképezéssel megnézni, hogy honnan járnak be és ehhez igazítani az órakezdet. Ezzel a szisztémával a Déli Iparterületet is meg kellene

vizsgálni. Az adatok figyelembevételével az iskolába járó gyerekeknek egy buszjáratot kellene biztosítani, ami felvenné minden reggel a gyerekeket és elvinné őket az iskolába. Ezzel meg lehetne szüntetni a reggeli közlekedési káoszt.

Sipos László: kiegészíti azzal az észrevétellel, hogy a Halasi úton is sűríteni kellene a buszjáratokat, mert az elmúlt három évben az ott lakók száma 50%-kal emelkedett. A buszjáratok ugyanabban a rendszerben működnek, mint három évvel ezelőtt. Az ott élők követelik, hogy a buszok alkalmazkodjanak az igényekhez.

Dr. Orbán Csaba: az iskolák és az óvodák ponttérkép szerinti feldolgozása már megtörtént polgármester asszony közreműködésével a 2018. évben, ami nem járt sikerrel. Elmondja, hogy terveztek egy iskolabusz rendszernek a bevezetését a városba, amelynek a megalapozó tanulmányában a különböző iskolákhoz felmérték, hogy milyen módon lehetne eljutni a diákokhoz és őket eljuttatni az iskolákba. Az iskoláktól kapott adatoknak megfelelően - odafigyelve a személyiségi jogokra - pontszerűen feldolgozták, hogy honnan érkeznek jellemzően az iskolások egy-egy iskolába, melyek vonatkozásában az önkormányzat rendelkezik egy ilyen jellegű adattal. A Déli Iparterület különböző szolgáltatói ilyen fajta adatokat nem tudtak szolgáltatni az önkormányzat részére. A munkáltatók ezekre az adatokra kellőképpen vigyáznak. Megközelítőleg vannak azonban erre vonatkozó adatok, amit fel tudnak használni. A nagyobb munkáltatók, mint például a Mercedes Benz, a dolgozói indulási pontokat felmérte és saját maga szervezett autóbuszjáratokat az adatok ismeretében.

Ezek az adatok az önkormányzatnak is nagyon hasznosak. Véleménye szerint Sipos László kérését az 1.3 pont 4. bekezdésébe lehetne beépíteni az alábbiak szerint: „Kikérdezések közterületeken és parkolóban a közösségi közlekedést nem vagy nem elsődlegesen használók preferenciáinak megismerésére a közösségi közlekedéssel el nem látott területeken is. Ez azt is tartalmazza, hogy nem azért nem használja a helyi autóbuszokat, mert nem szeretné, hanem mert nincs.

Sipos László: elmondja, hogy a járat sűrűsége kevés az utasok részére. A másik nagy probléma, ha úgy gondolja a sofőr, akkor nem megy be adott területre. Lakossági fórum lesz 2019. március 14-én és akkor biztosan fognak a problémájukról beszélni a Halasi úton lakók.

Király József: a fejlődés szempontjából lehet látni, hogy a város milyen irányba indult el és ennek következtében hol nincs megfelelő közlekedési ellátottság. Úgy gondolja, hogy célzottan meg lehetne ezt a problémát oldani választókerületi gyűlésekkel. Erre jobban odafigyelnek az érintettek.

Dr. Falusi Norbert: véleménye szerint az iskolakezdés miatt reggel 7.00-8.00 óra között, valamint délután 16.00-17.00 óra között tragikus a város forgalma. Szerinte meg kellene változtatni az iskola kezdésének az idejét. Szerinte ezzel sikert lehetne elérni a város életében.

Dr. Orbán Csaba: elmondja, hogy néhány évvel ezelőtt volt egy kezdeményezés, amely az iskolafenntartó változásával összefüggő folyamatok miatt félbemaradt. Az iskolafenntartó már nem az önkormányzat, hanem a tankerület. Szerinte ezt a kezdeményezést fel

lehetne újra vetni.

Hári Ernő: 2018-ban próbálták bevezetni a reggeli időszakban az iskolások autóbusszal való szállítását a városban kialakult gépjármű tehermentesítés kapcsán. Az érintett intézményvezetőkkel is sokat beszélgettek a város gépjárműforgalmának a könnyítéséről. Arra az eredményre jutott, hogy általános szülői gyakorlat az, hogy az általános iskola 4. osztályáig nem engedik a gyereket egyedül közlekedni, hanem mindenhova autóval viszik el őket. A másik észrevétele, hogy azok az alapfokú oktatási intézmények, amelyek a nagykörúton belül helyezkednek el - Zrínyi Ilona Általános Iskola, Református Általános Iskola, II. Rákóczi Ferenc Általános Iskola, a Piarista Általános Iskola -, már módosították az óra kezdésének az időpontját. Ennek következményeként a legkorábbi becsöngetéshez kellett igazítani a menetrendet. Volt olyan gyerek, aki már fél nyolcra beért az iskolába, de a tanítás csak nyolc órakor kezdődik. Az eltolt rendnek a személygépkocsi-forgalom szempontjából lehet pozitív hozadéka, de a közösségi közlekedésnek nem biztos, hogy az érdeke. Lehet az egy cél, hogy mindenkit szolgáljanak ki úgy, hogy mindenkinek jó legyen, de akkor azt biztosan nem tudják megoldani egy autóbusszal.

Friedrich József: egyes számú prioritás. Felteszi, hogy mi lenne abban az esetben, ha az iskolakezdés igazodik a menetrendhez, és így alakítanák ki a menetrendet?
A lakosokat hogyan lehetne rávenni, hogy tegyék le az autójukat?

Hári Ernő: úgy véli, hogy a közösségi közlekedés megújítása a városban akkor lehet sikeres, hogy ha nem a társadalom teljes vertikumát akarjuk megszólítani, hanem kijelöljük azokat a célcsoportokat, akiket reálisan meg lehet szólítani.

Kanalas Imre akkori munkatársával próbálták összeszedni, hogy mennyi munkáltató van a városban. Körülbelül 65-67 ezer munkahely van a városban. A dolgozók 8%-a vásárol dolgozói bérletet. Megnézték, hogy mennyi diák vásárol diák bérletet Kecskeméten. Kb. 17%. Ebből azt a következtetést vonta le, hogy nagyjából a 25-55 éves korosztályt – aki dolgozik - lehetne megszólítani, de a tömeges kiszolgálás a klasszikus 3 műszakban dolgozók esetében, gyakorlatilag égbe kiáltott szó és forrás. Nagyon sok munkahely támogatja benzintérítéssel a gépkocsival közlekedő munkatársakat, illetve nagyon sok a céges autó. Őket közösségi közlekedésre rávenni nem igen lehetséges.

A célcsoportokat kell megszólítani. Ők a 12-13 éves korosztálytól az egyetem végéig terjedő korosztályig. A dolgozó rétegből a tömeges 3 műszakosokra kell fókuszálni, javítani a szolgáltatáson, akár a komfort fokozaton is. Akik még fontosak, az a nyugdíjas korosztály. Igaz, nincs bevétel, de attól még utaznak.

Álma, hogy egy megfelelően előkészített autóbusszmegálló helyeken biztosítani kellene a biztonságos kerékpártároló helyeket.

Dr. Falusi Norbert: fő cél, az autós közlekedés csökkentése. Egyre több kerékpáros közlekedik az úttesten. Az autóstársadalomnak tudomásul kell venni, hogy a kerékpárosoknak is ugyanúgy joguk van használni az úttestet, mint nekik. Az infrastrukturális fejlesztéseket ez irányba kell mozdítani. Kerékpározásra kell rábírnunk a lakosságot. Az autósforgalmat ilyen, olyan eszközökkel vissza kell szorítani. Kényelmetlen

legyen a kiskörúton belül tartózkodnia.

Király József: kéri, hogy a napirendi pontra szorítkozzanak a tagok, bár hallható pár jó ötlet.

Sipos László: felmerültek korábban helyszínek, ahol az autót le lehet tenni és tömegközlekedéssel folytatni az utazást. Ki kell vizsgálni, hogy mekkora igény van erre.

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

A bizottság megtárgyalta Dr. Homoki Tamás alpolgármester fenti tárgyban készült 1078-22/2019. számú előterjesztését, és az alábbi határozatot hozta:

A bizottság a fenti tárgyban készült tájékoztatóban foglaltakat tudomásul veszi.

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

10/2019. (II.28.) SZKVB sz. határozat

A 2019. I. félévében tervezett forgalomfelvétel és hálózati felülvizsgálat szakmai tartalma

A bizottság megtárgyalta Dr. Homoki Tamás alpolgármester fenti tárgyban készült 1078-22/2019. számú előterjesztését, és az alábbi határozatot hozta:

A bizottság a fenti tárgyban készült tájékoztatóban foglaltakat tudomásul veszi.

A határozatról értesülnek:

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

Egyebek:

Király József: jelzi, hogy a Városrendezési és Városüzemeltetési Bizottság részéről már többször volt szó és javaslat az őrzött kerékpártárolókról. Kérdezi, hogy a költségvetésben van erre lehetőség?

Dr. Orbán Csaba: a költségvetésben erre nincs fedezet.

Király József: ami ki lett dolgozva, az a Malom Center átjárónál, hátul kialakítható lenne

egy kb. 50 kerékpár számára kialakított tároló. Ott kamera is van, tehát megfigyelt terület.

Dr. Falusi Norbert: minél több a kerékpár, annál kevesebbet lopnak el.

Dr. Orbán Csaba: Lakitelek felé néhány éve kiépült a 44-es út mellett egy kerékpárút Nyárlőrinc határáig. Meg lehet figyelni, hogy a külterületi szakaszokon a buszmegállónál kerékpártárolók kerültek kialakításra az ott közlekedők által. Oda lekötik a kerékpárt és senki nem viszi el.

Sipos László: a városban, de legfőképp a belvárosban biztonságosabbá kell tenni a tárolókat a kerékpárosok miatt.

Dr. Orbán Csaba: jelzi, hogy egy kecskeméti cég forgalmaz egy olyan kerékpártároló rendszert, amit Barcelonában alkalmaznak. Biztonságos, hitech és okostelefonnal valamint kártyával biztonságban lefoglalható a hely.

Dr. Falusi Norbert: egy tapasztalt kerékpáros tudja, hogy a városban melyek azok a helyek, ahol lerakhatja a kerékpárt és melyek, ahol nem. Ha nincs tároló, akkor bármihez, amihez tudja (oszlophoz, fához, korláthoz) odaköti a kerékpárt.

Friedrich József: lehet tudni, hogy mekkora összegbe kerül a számlálóbiztosok és a felmérés?

Dr. Orbán Csaba: indikatív ajánlatai vannak, kb. nettó 14 millió Ft összeg. Ezért az összegért számos számlálóbiztos foglalkoztat majd a megbízott, valamint elkészíti a menetrendi korrekciókat, amivel ez zárul.

Dr. Szabó József: a szolgáltató kiválasztása az mikor várható?

Dr. Orbán Csaba: ma délután mennek ez ügyben Budapestre tárgyalni, de voltak Debrecenben is. Keresik a partnereket, lehetőségeket.

Sipos László: egyeztetés után megállapítja, hogy a bizottság következő ülése 2019. 03. 27-én 8.30 órakor lesz.

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

K.m.f.

Sipos László

Király József

elnök

elnök helyettes