

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

lkt.szám: 1850-10/2019.

J E G Y Z Ó K Ö N Y V
Kecskemét Megyei Jogú Város Közgyűlése
Személyszállítási Közszolgáltatás Ellátását Vizsgáló Ideiglenes Bizottság
2019. október 1-én megtartott üléséről

Az ülés helye: Hírös Agóra Kulturális és Ifjúsági Központ
Kecskemét Deák Ferenc tér 1. Földszint 2. terem

Az ülés időtartama: 10 óra 00 perctől 11 óra 30 percig

Jelen vannak: a mellékelt jelenléti ív szerint

Sipos László: Köszönti a bizottság tagjait és a megjelenteket, megállapítja, hogy a bizottság 5 fővel határozatképes.

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

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

15/2019. (X.1.) SZKVB. sz. határozat

Az ülés napirendje

1. Tájékoztató elektromos midi autóbusszal történő menetrend szerinti kiszolgálás lehetőségeiről

Előterjesztő: Dr. Homoki Tamás alpolgármester

2. Tájékoztató utasszámlálásról és menetrendi kiskorrekciókra készített javaslatról

Előterjesztő: Dr. Homoki Tamás alpolgármester

A határozatról értesülnek:

- A bizottság tagjai
- Irattár

1. Napirendi pont

Tájékoztató elektromos midi autóbuszal történő menetrend szerinti kiszolgálás lehetőségeiről

Sipos László: megkérdezi kinek van kérdése, hozzászólása, észrevétele a tájékoztatóval kapcsolatban?

Dr. Homoki Tamás: elmondja, hogy több fronton zajlik a közösségi közlekedésen való gondolkodás. A Kecskeméti Közlekedési Központ megalakulásával egyrészt elindult az a folyamat, amivel január 1-jétől egy új szisztémának a beállításával fog működni a kecskeméti buszos közlekedés. Másrészt egy új vonalhálózat kialakítása is szükségessé vált. Ahhoz, hogy a vonalhálózat majdani optimális kialakítása megtörténjen, ahhoz újfajta dolgokban is gondolkodni kell. Többek között az az új fajta dolog, hogy bizonyos időszakokban – amikor az utasok száma nem igényli a nagy buszokat – kisebb fajta buszok szolgálnák ki az őket. Erre vonatkozóan készített Hári Ernő egy anyagot. Ebben a javaslatban 3 desztináció kialakításáról van szó. Egyrészt a piac megközelíthetősége különböző helyszínekről, másrészt az egészségügyi intézmények elérhetősége, harmadrészt a Mercedes Akadémia elérhetősége.

A tervezett időszakokból, ami a midi buszok közlekedésére vonatkozik és a tervezett célokból az leszűrhető – a Mercedes Akadémia kivételével – az idők számára jelent könnyebbséget. Az utasszámlálásokból viszont az is kiderül, hogy 10% nem fizet a szolgáltatásért. Ez a réteg szintén a nyugdíjas réteg. Ebből kifolyólag figyelembe szükséges venni, hogy mennyire éri meg az elektromos midi buszok beállítása.

Környezetvédelmi, klíma védelmi okok miatt viszont fontos lenne az elektromos buszok használatában gondolkodni a jövőre nézve. Közelségben komoly pályázati pénzek jelennek meg, erre mindenképp oda kell figyelni.

Hári Ernő: felhívja a figyelmet, ha ez a midi buszos szolgáltatás beindul és támogatottságot is kap, akkor ez gyakorlatilag a meglévő szolgáltatáson felüli szolgáltatásként értelmezendő. Az utasszámlálási adatok is alátámasztják, hogy reggeli és a délutáni csúcsban nem használhatóak a midi buszok.

Vannak hiányzó infrastrukturális elemek. Hol több, hol kevesebb, ez is a mérlegelés tárgyát képezi. Elemzik az adatokat, tapasztalatokat szereznek és mindezek alapján akár igényvezérelt szolgáltatásként megjelenhetnek a midi buszok.

Sipos László: elmondja, hogy korábban is volt szó a midi buszok használatáról, de a Volán szerint neki mindegy, hogy egy ember vagy 50 ember ül a buszon, ha mi kifizetjük a kieső időt. Úgy véli, sok esetben bevethetőek lennének ezek a midi buszok.

Friedrich József: mint egykori volános elmondja, hogy egyértelműen bizonyítható egyszerű számítással, hogy a midi buszok ebbe a szolgáltatási rendszerbe plusz költséget jelentenének. Fenn kell tartani ezeket is, és még az egyébként a csúcsidőre tervezett állományt is. Az üzemköltsége a kétféle busznak relatív.

Támogatandónak tartja a piac, vasút, busz kapcsolatát. Javasolja a Széchenyi téri végállomás bevonását. Ez adná meg a folyamatos, cirkulációs rendszerét annak, hogy a helyi közlekedés majdnem minden vonala találkozzon vasúttal és a helyközi busszal érkezőkkel. Az útvonaltervezéseknél felmerülő lehetőségként említi csak a

menetrendszerinti helyi járatok számára a nagytemplom mögötti átjáró megnyitását. Lényeges költségkímélés, spórolás jönne ki belőle. A nagy házak körül a Malom center és a tér körül a forgalom irányát meg kellene fordítani. Az egészségügyi intézmények becsatolása a buszok útvonalába, ez semmiképpen nem helyettesíti a szervezett betegszállítást! Ez nem arra van kitalálva.

Király József: alpolgármester úr által elmondottakkal maximálisan egyetért, de ennek ellenére próbálja a koncepciót megfordítani a következő javaslattal: a midi buszok legyenek a gerincei a buszközlekedésnek és a kiegészítő buszok legyenek a csuklós buszok, ezek a reggeli és az esti csúcsban segítenék a midi buszokat. **Új alközpontként javasolja az Auchant is beilleszteni.** A közösségi közlekedést muszáj megoldani, hogy Kecskemét egy élhető város legyen.

Azzal nagyon nem ért egyet, hogy ha Kecskemétre jön egy beruházó, akkor a város mindent odavisz elé. Az utat, az energiát, a közműveket, a buszt, stb. Úgy véli, hogy a napközbeni szállítást nem a város feladata megoldani.

A midi buszok közlekedésében javasolja, hogy a felszálló helyek fixek legyenek, a leszálló részek alternatívák. Az utasok igényei szerint.

Dr. Szabó József: kérdezi, hogy mennyibe fog kerülni, mekkora többlettel jár az üzemeltetés?

Friedrich József: ha csak az üzemeltetést, vagy a fenntartást kalkulálnak, akkor olcsóbb, mintha a nagy buszok lennének beállítva.

Dr. Orbán Csaba: szeptember 20-án hirdette meg a kormány a „Zöld busz” stratégia elfogadásáról szóló kormányhatározatot. Nagy eséllyel a következő évben várhatóak a pályázatok. Akkor derülnek ki, hogy milyen részletekkel rendelkező buszokra tudnak pályázni. Ez az anyag egyfajta előkészítése a pályázatra.

Dr. Falusi Norbert: úgy látja, hogy egészében jó a koncepció. Kérdezi, hogy ha ez egy plusz szolgáltatás lesz, ez napi szintű lenne, vagy heti? Vagy ezt teljesen külön kell kezelni külön menetrenddel? Mennyi buszt terveznek erre?

Hári Ernő: elmondja, hogy a piacot érintően igen, a kiemelt napokra terveznék a szolgáltatást. Ezekben a napokban menetrend szerint közlekednének.

Javasolja összekötni a Széchenyi teret a Noslopy Gáspár parkkal. Ezzel ugyanis minden számított vonal összekötésre kerül. Az egészségügyi intézményekkel kapcsolatosan inkább hiánypótló szolgáltatás lenne. Ha minden alternatívára meglesz a döntés, akkor a tartalékállománnyal együtt kb. 8-10 autóbuszra lesz szükség.

Ha a kosárakadémiánál sikerül összehozni egy olyan pontot, ahol az emberek leteszik az autót, akkor 15 percenként folyamatosan jönni kell egy busznak, mert különben nem élnek a lehetőséggel.

Dr. Falusi Norbert: jelzi, hogy a kerékpár és az autó jól „kijön egymással” oly módon, hogy a kerékpárosok hamarabb ülnek autóra, mint buszra. Technikailag javasolná, hogy a buszon megoldott lehetne a kerékpár szállítása. (Elöl, hátul felakasztva.)

Király József: **korábban elhangzott mondanivalóját kiegészítené azzal, hogy a fürdőt is összekapcsolná a kosárlabda akadémiával.** A fürdőnél hátul nagy a parkoló felület az is működhethetne.

Dr. Homoki Tamás: Király József „fordított” koncepciójára reagálva, teljesen egyetért. Úgy véli, hogy a kisebb buszok azt az utaslétszámot, melyeket most a csuklós buszok visznek, majdnem mindig el tudnák vinni. A jelenleg használt 25 Citaro busznak van egy pályázati fenntartási kötelezettsége 2022-ig. Addig ezeket a buszokat működtetni kell. Nyilvánvalóan lehet azon gondolkodni, hogy hogyan lehetne ezeket a nagy buszokat kisebb buszokkal kiváltani.

A kiváltás nem biztos, hogy a midiben történjen, hanem azokba 12-13 méteres buszokba, melyek a világon el vannak terjedve a városi tömegközlekedésben. Mindenképpen kicsinyítés lesz mind a tömegben, mind a terhelésen.

A másik felvetés, miszerint fel kell ültetni az embereket a buszokra, ez ne jusson el olyan szintig, hogy saját költségvetésből a nagyvállalatok dolgozóit utaztatjuk. Ez legyen a nagyvállalatok problémái.

Az emberek 10%-ának veszi meg a bérletét a munkáltató. Ezen drasztikusan változtatni kell. Azok a munkáltatók, akik a dolgozóknak megveszik a bérleteket (nem szervezett munkásszállítás) azok valamilyen módon kapjanak kedvezményt. Tehát, legyenek érdekelve, hogy bérletet vegyenek.

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 tájékoztatóját, 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:**

16/2019. (X.1.) SZKVB. sz. határozat

Tájékoztató elektromos midi autóbuszal történő menetrend szerinti kiszolgálás lehetőségeiről

A bizottság megtárgyalta Dr. Homoki Tamás alpolgármester fenti tárgyban készült tájékoztatóját, 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

2. Napirendi pont

Tájékoztató utasszámlálásról és menetrendi kiskorrekciókra készített javaslatról

Sipos László: átadja a szót Csippan Andrásnak.

Csippan András: Kecskemét Önkormányzata 2019. március 26-án vállalkozási szerződést kötött a Mobilissimus Kft.-vel a Kecskemét város területén autóbusszal végzett menetrend szerinti helyi autóbussz-közlekedési hálózat igényalapú átalakításához szükséges feladatok elvégzésére.

A szerződés alapján 2019. májusában és júniusában kikerdezeses igényfelmérés, teljes körű, valamennyi járatot érintő utasszámlálás és online igényfelmérés történt. Mindezek alapján javaslatokat tettek a menetrend és a vonalhálózat korrekciós változtatására. Pozitívan tapasztalta, hogy nagyon sokan válaszoltak és javaslatokat formáltak meg. Igény van az ezzel kapcsolatos kommunikációra.

Elsősorban a pontosság és a megbízhatóság terén várnak nagy előrelépést az utasok.

A Kecskeméti vonalhálózat, hogy körjáratos rendszerű, jónak mondható, itt ott csiszolásra szorul, de érték van a kezükben.

Egyetért alpolgármester úrral, miszerint ösztönözni kell a munkáltatókat, hogy bérletekkel támogassák a dolgozókat.

Dr. Falusi Norbert képviselőnek is igaza van a tekintetben, hogy a kerékpárosok nem nagyon ülnek buszra, inkább az autót választják.

Egy nap 2016-os felmérés alapján 33 ezer utas volt a helyi buszokon. (esős napon) Most kevesebbnek tűnik, de a számláláskor szép idő volt. Vannak csúcsok hajnalban és késő este. Van az alkalmazottak és a diákok hulláma reggel, ezt váltják a nyugdíjasok, délután a diákok vannak többségben, aztán ismét az alkalmazottak, majd későn este a melósok mennek haza.

Általában aki rendszeresen használja buszt, az jobb véleménnyel van róla, mint aki csak alkalomszerűen.

A belvárosban nagyon lehet érezni a motorizációt, nagyon nehéz parkolóhelyet találni. Egy nagyobb szigorítás adná meg az alapot, hogy az emberek tömegközlekedésben kezdjenek el gondolkodni.

Amit megkaptak összefoglaló anyagot, abban leírták, hogy milyen javaslataik vannak, melyek funkciók alapján születtek. Felhívja a figyelmet az online jegy vásárlás lehetőségére, mert ezt sokan hiányolták.

Dr. Homoki Tamás: január 1. után a jegy és bérleteladásokkal a KKK fog foglalkozni, természetesen már az elektronikus felületükön lesz ilyen lehetőség. Maximálisan egyetért a belvárost érintő szigorítási szabályokkal, melyekkel igyekeznek folyamatosan szorítani kifelé a belvárosból az egész napra parkolókat használókat.

Király József: korábban bizottsági ülésen volt szó róla, hogy foglalkozni kell a kiskörút közlekedésének, és a parkolások újragondolásával. Távlatokban gondolkodva a Rávagy

téren volna parkoló felület. A szolgáltatással kapcsolatban javasolja a wifi elérhetőséget a buszokon. A mai fiataloknak, sőt lassan minden korosztálynak ez fontos szempont. Természetesen az online jegyeket és a jegy automatákat támogatja.

Friedrich József: javasolja egy prioritási kör felállítását, hogy mi, mitől lesz igazán jó. Döntő kérdésnek tartja a követési időket. Ez támogatja a kisbusz létét, mert kisbusz rövidebb követési idővel közlekedne, igaz többletköltséggel. De a megbízhatósági szintet egyértelműen emeli, a vonalhosszabbítást csökkenti.

Kérdezi, hogy mi volna akkor, ha az elkerülő szakasz környékére telepítenének parkolót és a zsák-települési (619 és környéke, temető, Hunyadiváros) részek nyitnak erre a parkoló irányába?

Hetény kapcsán kérdezi, hogy ha az a bizonyos elkerülő - ami nagyon hiányzik – elkészül, akkor az út terhelése, hogy fog kinézni? És a becsatlakozásról is kell foglalkozni, ami tovább csökkenti az utak terhelését.

A Műkertváros, Hunyadiváros kiemelt részeiről érdemes lenne legalább a reggeli csúcsidőben gyorsjáratban is gondolkodni. Pl. Hetény ABC- Széchenyi tér zárt ajtóval végig. Rögtön leveszi az utasok jelentős részét. Így a további járatok pontossága is nőni fog.

Tervezőktől kéri, hogy ezeket a prioritási részeket, javaslat szinten adják meg.

Hosszú évekig küzdött azzal, hogy a buszok a Széchenyi térről ne óra-perc pontossággal egyszerre induljanak el. Sok panaszlevél érkezett, hogy a csatlakozásokat nem érik el. Ez jogos, hiszen nem lehetett eldönteni a követési időkből, hogy kinek kell a másikhoz csatlakoznia. Ha ez az idő 80-10 perc követéssel történik, fel sem vetődik az átszállási probléma.

Csippán András: gyorsjáratban nem gondolkodtak. Egy jól működő rendszer alapjait tették le koncepcionálisan. A részletek kidolgozása Hári Ernőék feladata lesz.

Sipos László: elmondja, hogy maga az anyag mélyreható vizsgálaton alapul, mely nagy segítségére lesz a városnak ahhoz, hogy tovább tudjon lépni a személyszállítás terén. Javasolja a tájékoztató tudomásul vételét.

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 tájékoztatóját, 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:**

17/2019. (X.1.) SZKVB. sz. határozat

Tájékoztató utasszámlálásról és menetrendi kiskorrekciókra készített javaslatról

A bizottság megtárgyalta Dr. Homoki Tamás alpolgármester fenti tárgyban készült tájékoztatóját, 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

Sipos László: Megállapítja, hogy a bizottság a munkáját befejezte, megköszöni a részvételt, az ülést 11 óra 30 perckor bezárja.

K.m.f.

**Sipos László
elnök**

**Király József
elnök helyettes**