



**Kecskemét Megyei Jogú Város
Alpolgármestere**

ELŐTERJESZTÉS

Kecskemét Megyei Jogú Város Közgyűlése

**2023. június 22-én
tartandó ülésére**

Tárgy: Az autóbusszal végzett menetrend szerinti helyi személyszállítási közszolgáltatásra vonatkozó szerződés módosításának előkészítése

Az előterjesztést készítette: Mérnöki Iroda
Dr. Gajdácsi Zoltán irodavezető
Közszolgáltatásszervezési és Környezetvédelmi Osztály
dr. Orbán Csaba osztályvezető

Kezelési megjegyzés: határozat-tervezet

Döntési változatok száma: 1

Mellékletek:

Véleményezésre megkapta:

Egyéb szervezet, külső szakértő: Kecskeméti Közlekedési Központ Kft.

Megtárgyalta:

Városüzemeltetési és Fejlesztési Bizottság
Környezetvédelmi, Városrendezési és
Agrár Bizottság

.../2023. (VI.19.) VFB. számú határozat
.../2023. (VI.20.) KVAB. számú határozat

Törvényességi észrevételem nincs:


Dr. Temesvári Péter
jegyző



**Kecskemét Megyei Jogú Város
Alpolgármestere**

Ügyiratszám: 10316-2/2023.

**ELŐTERJESZTÉS
Kecskemét Megyei Jogú Város Közgyűlésének
2023. június 22-én tartandó ülésére**

Tárgy: Az autóbusszal végzett menetrend szerinti helyi személyszállítási közszolgáltatásra vonatkozó szerződés módosításának előkészítése

Tisztelt Közgyűlés!

Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata autóbusszal végzett menetrend szerinti helyi személyszállítási közszolgáltatását 2019. évben hatályba lépett szerződések alapján látja el a Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. (a továbbiakban: Társaság), mint közlekedésszervező és az INTER TAN-KER Tanácsadó és Kereskedelmi Zrt. (továbbiakban: Szolgáltató), mint közlekedési szolgáltató.

A közgyűlés 218/2022. (X.13.) határozatával úgy döntött, hogy a Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata tulajdonában lévő 25 db Mercedes-Benz Citaro G BlueTec Hybrid autóbusszok kiváltása – a Közszolgáltatási Szerződésben jelenleg rögzített 2023. január 1-hez képest - 2025. január 1-től kezdődjön meg, tekintettel arra, hogy Szolgáltató által kialakított és folyamatosan biztosított szakszerű karbantartásnak, üzemeltetésnek köszönhetően az autóbusszok kockázatmentes üzemeltetése a 2013. évi beszerzéstől számítottan 12 évig, azaz várhatóan 2025-ig biztosan fenntartható lesz, így a gépjárművek várható állapota nem indokolja a korábbi, 2023. évtől tervezett cserét.

Szintén döntött a közgyűlés arról, hogy a kiváltandó autóbusszok cseréje csak olyan hajtáslánc alkalmazásával történhet meg, amely - Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata költségvetési rendeletében az erre a célra felhasználható források figyelembevételével - a kiváltandó autóbusszok károsanyag kibocsátásához képest kedvezőbb mértékben terheli a környezetet.

A Társaság és a Szolgáltató kezdeményezték, hogy a közgyűlési döntésnek megfelelő szerződésmódosítás előterjesztésének határideje a 218/2022. (X.13.) határozatban elfogadott 2022. december 31. napja helyett - az alternatív hajtásláncú eszközök szabályozási és pályázati rendszerében várható változásokra tekintettel - 2023. június 30. napja legyen, melyet a közgyűlés a 262/2022. (XII.8.) határozatának 3.) pontjában elfogadott.

Az eltelt időszakban megvizsgáltuk azokat a hajtáslánc technológiákat, amelyek egyrészt a közgyűlés 218/2022. (X.13.) határozatában kitűzött stratégiai céloknak megfelelnek, másrészt kielégítik a hatályos jogszabályi környezet által támasztott feltételeket is, különös tekintettel a tiszta közúti járművek beszerzésének az alacsony kibocsátású mobilitás támogatása érdekében

történő előmozdításáról szóló 397/2022. (X.20.) Korm. rendeletben (a továbbiakban: Korm. rendelet) foglaltakat. Megállapításainkat az alábbiakban foglalom össze.

1. Önkormányzat tulajdonát képező Mercedes-Benz Citaro G BlueTec Hybrid autóbuszok kiváltása

Önkormányzatunk részt vett a HUMDA Magyar Mobilitás-fejlesztési Ügynökség Zrt. által bonyolított Zöld Busz Demonstrációs Mintaprojektben, amelynek keretében lehetőség nyílt Düsseldorf, Wuppertal és Köln közlekedési szolgáltatóinak képviselőitől gyakorlati tapasztalatok megszerzésére, mind a tisztán elektromos autóbuszokra, mind pedig a hidrogén üzemű autóbuszokra vonatkozóan.

1.1 Elektromos meghajtású autóbuszok

Kecskeméten szintén a Zöld Busz Demonstrációs Mintaprojekt keretében 2021. I. félévében lehetőség nyílt 1 db elektromos szóló autóbusz tesztelésére.

A tesztidőszak alatt szerzett tapasztalatok alapján megállapítható, hogy az önkormányzat tulajdonát képező műszaki telephely jelenlegi diagnosztikai, karbantartási feltételei csekély összegű pótlólagos beszerzésekkel alkalmassá tehetők az elektromos autóbuszok javítási, karbantartási feladatainak ellátására.

Az autóbuszok töltéséhez a műszaki telephelyen jelenleg rendelkezésre áll a Zöld Busz Demonstrációs Mintaprojekt támogatásával beszerzett 1 db elektromos töltőberendezés, amely jelenleg a telephelyen rendelkezésre álló villamosenergia kapacitást is figyelembe véve 2 db szóló elektromos autóbusz éjszakai és hétvégi kiszolgálását tudná biztosítani.

Figyelemmel az ellátásbiztonságra, az elmúlt 1 évben kialakult és jelenleg is a mindennapjainkat meghatározó energiaválságra, illetve a városban rendelkezésre álló, vagy rövid időn belül elérhetővé váló elektromos áramot termelő alternatív lehetőségekre a Kecskeméti Termostar Kft.-vel folytatott egyeztetések alapján és velük is együttműködve a feltételek megteremtése után a későbbiekben lehetővé válhat akár több elektromos autóbusz elektromos árammal megbízható módon történő folyamatos kiszolgálása is.

Az elektromos meghajtású autóbuszok telephelyi tárolásának helyigénye a töltési infrastruktúra és a szükségszerűen alkalmazandó vagyonszükségleti előírások alapján 30 %-kal több, mint a hagyományos dízel autóbuszoké, ebből adódóan az elektromos meghajtású buszok beszerzése esetén a műszaki telephely tároló területét az elektromos autóbuszok számának megfelelően lesz szükséges átalakítani és fejleszteni (tűzszakaszhatárok mérete, száma, tárolási távolság és menekítési útvonalak meghatározása és kiépítése, tűzoltási rendszerek, eszközök beszerzése, tűzoltáshoz használt anyagok felgyűjtése, tárolása, ártalmatlanítása, stb.).

A menetrendszerinti személyszállítási szolgáltatás folyamatos biztosításához elengedhetetlen az azonos időszakban egyidejűleg használható, megfelelő számú üzemképes járműállomány is. Az eddigi gyakorlati tapasztalatok alapján megállapítható, hogy a jelenlegi járműtechnológiai feltételek mellett 1 db dízel autóbusz kiváltását 1,3 db elektromos autóbusz lehet képes megbízhatóan biztosítani. Az ebből adódó járműállomány növelésének szintén hatása van a műszaki telephelyen biztosítandó tárolási terület fejlesztésére és a műszaki kiszolgáláshoz köthető egyéb költségekre is.

A rendelkezésünkre álló tapasztalati adatok alapján Kecskeméten az elektromos szóló autóbusz áramfogyasztása éves átlagban 130-160 Kwh/100 km értéket vehet fel.

Az elektromos autóbuszok jelentős hátránya, hogy egy autóbusz elektromos árammal történő feltöltése a napi feladattól függően 4-6 órát vehet igénybe az akkumulátor rendszert is kímélő töltési módszer figyelembevételével.

Az olyan németországi szolgáltatók, amelyek több éve nagyobb darabszámú elektromos autóbusszflottát üzemeltetnek, eddigi tapasztalataik alapján úgy látják, hogy az elektromos autóbusszflotta karbantartási és javítási igénye a jelentősen csekélyebb számú alkatrészmennyiség ellenére nem kisebb sem munkaidő ráfordításban, sem a felmértülő javítási igények mértékében, sem a felhasznált anyagok költségében, így előzetes várakozásaikkal ellentétben eddig ezen a területen nem tapasztaltak megtakarítási lehetőséget a dízel technológiához képest.

Az elektromos autóbuszok beszerzési ára a jelenleg elérhető adatok alapján több, mint kétszerese egy dízel szóló autóbusz beszerzési árához képest.

A meghajtási lánc esetében lokálisan jelentkező környezetterhelés nincs.

1.2 Hidrogén meghajtású autóbuszok

A hidrogén meghajtású buszként nevezett technológiáról előjáróban rögzíteni érdemes, hogy az ekként nevezett meghajtás is elektromos motorhajtást jelent, de az elektromos energia ez esetben nem egy hosszú akkumulátortöltési folyamat részeként van jelen az autóbuszban, hanem hidrogéncellákban tárolt ellentétes töltésű részecskék ütköztetése során keletkezik és hasznosul közvetlenül, vagy esetleg átmeneti tárolást követően az elektromos meghajtású motorban.

2023 januárjában Pakson a HUMDA Zrt. által bonyolított Kelet- és Közép-Európai Hidrogén Busz Roadshow keretében lehetőségünk nyílt 1 db hidrogén hajtáslánccal rendelkező szóló autóbusz és azt hidrogénnel ellátó berendezés megtekintésére, illetve tájékoztatást kaptunk az eddigi helyi és európai tapasztalatokról.

2023 márciusában pedig Wuppertal városában kaptunk részletes tájékoztatást a helyi szolgáltatótól, ahol 20 db hidrogéncellás szóló autóbust üzemeltetnek pilot projekt jelleggel.

A hidrogén alapú hajtáslánccal üzemelő járművek üzembeállításánál Wuppertalban jelentős átalakítási és fejlesztési feladatokat kellett végrehajtani a járműtelephelyen (pl.: szikramentesség és folyamatos szellőztetés biztosítása stb.), illetve speciális célszerszámok és diagnosztikai eszközök beszerzéséről is gondoskodni kellett. A pilot projekt részeként gondoskodtak a járműjavító személyi állomány komplett képzéséről is.

Míndezzen fejlesztési igények egy kecskeméti bevezetés esetén is szükségesek.

A hidrogén alapú hajtáslánccal üzemelő járművek üzembehelyezése racionálisan akkor képzelhető el, ha azt egy komplett energetikai lánc fejlesztésével együtt tesszük meg, amely magában foglalja a hidrogén előállítását is, lehetőleg megújuló energiaforrás felhasználásával. Az energetikai lánc kialakításáig az elvi lehetősége megvan a hidrogén helyszínre szállításának, tárolásának és kiszolgálásának.

A hidrogén alapú hajtáslánccal üzemelő járművek bevezetése mellett szól, hogy Magyarország Nemzeti Hidrogénstratégiája (a továbbiakban: Stratégia) nevesíti, hogy a Stratégia közlekedésre vonatkozó általános célja a tiszta közlekedési módokra való átállás, amely a nehézgépjármű szektorban az akkumulátortechnológia korlátaira tekintettel elsősorban a hidrogén alapú hajtáslánccal részesíti előnyben. Kiemelt részcélként a hidrogénmobilitás városi busz közlekedésre és hulladékiszállításra való kiterjesztése, illetve ezzel párhuzamosan a hidrogéntöltő-infrastruktúra sziget, valamint korridor logika mentén történő kiépítése fogalmazódott meg. A technológia elterjedése és így beruházási és üzemeltetési forrásigényének csökkenése a Stratégia szerint 2030-2035-től várható, ami egybe eshet a 2020-ban újonnan üzembeállított dízel Mercedes Reform/Connecto szóló autóbuszok cseréjéhez szükséges döntés meghozatalának időszakával.

A technológia kialakításának forrásigényét jól mutatja, hogy Wuppertalban a hidrogénmeghajtású buszflotta, hulladéktelepen kialakított hidrogénelőállító és tároló, valamint 1 db töltő kapacitás kialakításának bekerülési költsége 2020-ban 11 M EUR volt.

E folyamat előkészítésére az önkormányzat sikeresen pályázott az European City Facility – „Városokkal a városokért” (a továbbiakban: EUCF) elnevezésű szervezet által koordinált pályázati felhívásra és kidolgozta a „Green & Cool” Kecskemét című beruházási koncepciót, projektötletet, amelyet a közgyűlés a 2023. május 25-i ülésén fogadott el. A beruházási koncepciót az EUCF várhatóan év végéig bírálja el, amely alapján lehetőség nyílna további Európai Unió források megszerzésére előbb a részletes műszaki dokumentációk, majd a kivitelezés elvégzésére.

Az önkormányzat a beruházási koncepció elfogadásával elismerte elkötelezettségét a hidrogén technológia iránt. A fejlesztési irányok meghatározására, a beruházási koncepcióban foglaltak kidolgozására jelenleg is folyik a munka a Neumann János Egyetem szakembereinek a bevonásával.

Az eddigi gyakorlati tapasztalatok alapján megállapítható, hogy a menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatás folyamatos biztosításához a jelenlegi járműtechnológiai feltételek mellett 1 db dízel autóbusz kiváltását 1 db hidrogén autóbusz képes lehet megbízhatóan biztosítani, így állománynövelésre az elektromos buszoknál írtakkal ellentétben várhatóan nem kerülne sor.

A rendelkezésünkre álló tapasztalati adatok alapján Kecskeméten a szóló autóbusz hidrogénfogyasztása várhatóan 11-13 kgH₂/100 km értéket vehet fel.

Az autóbuszok hidrogénnel történő feltöltése a napi futásteljesítmény igénytől függően Kecskeméten várhatóan csak kevéssel haladná meg a dízel autóbuszok tankolásához szükséges időt, feltételezve, hogy a kiszolgáló állomás is a műszaki telephelyen lenne. Ha ez nem a műszaki telephelyen kerülne biztosításra, akkor ez a hidrogénkiszolgáló állomás távolságától függően több üres futást és munkaidő ráfordítást igényelne, aminek szintén jelentős költséghatása lehet.

Tekintettel arra, hogy ez a hajtáslánc technológia még a fejlesztés fázisában van, így az eddig elkészült autóbuszok prototípusnak tekinthetők. Gyártó és szolgáltató egymást segítve fejleszti az ezzel a hajtással rendelkező autóbuszokat, amely fejlesztési folyamatba viszont érdemes bekapcsolódni.

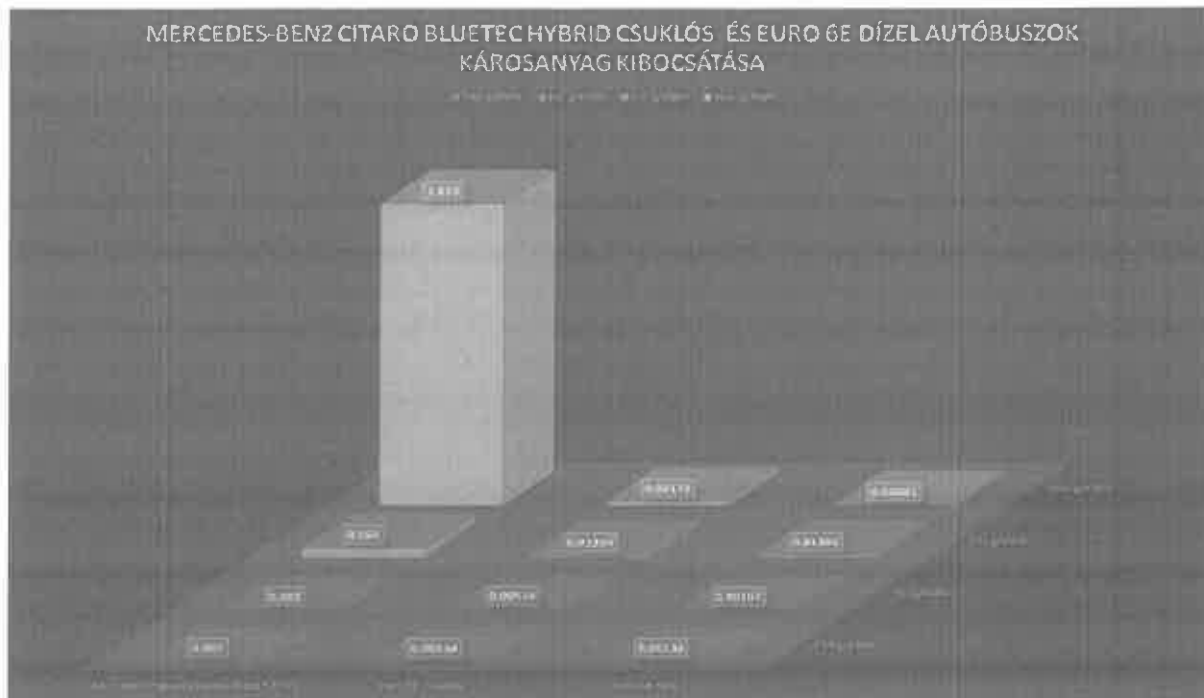
A hidrogén alapú hajtással üzemelő járművek beszerzési ára a jelenleg elérhető adatok alapján közel háromszorosa egy dízel szóló autóbusz beszerzési árához képest, azonban ezek az árak a fejlesztési folyamatok felgyorsulásával, a szériagyártás megindulásával rohamosan csökkenni fognak.

A hidrogén alapú hajtással üzemelő járművek esetében lokálisan jelentkező környezetterhelés nincs és az akkumulátorok életciklusának végére jellemző jelentős környezetterheléssel sem kell számolni.

1.3 Dízel meghajtású autóbuszok

A mindenkor hatályos előírások szerint végzett melegüzemű mérések alapján a dízel autóbuszokra vonatkozó károsanyagkibocsátási értékeket a következő ábra mutatja be.

MERCEDES-BENZ CITARO BLUETEC HYBRID CSUKLÓS ÉS EURO 6E DÍZEL AUTÓBUSZOK
KÁROSANYAG KIBOCSÁTÁSA



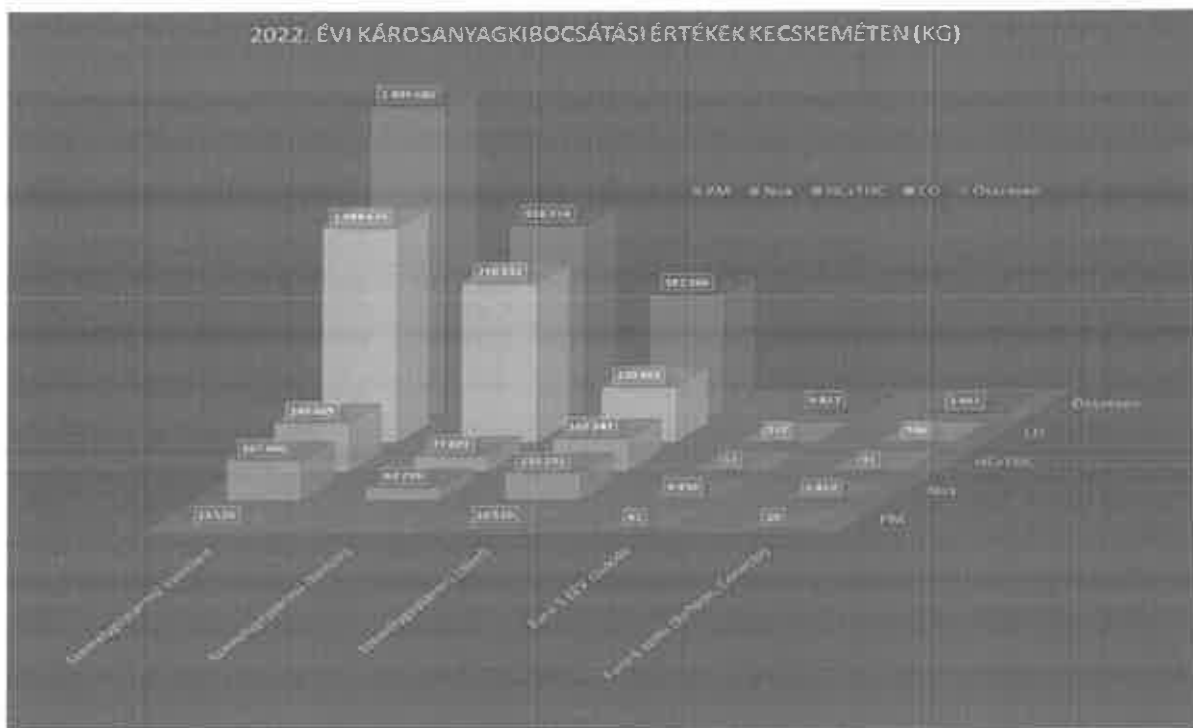
A 2022. évi tény adatok felhasználásával megállapításra került, hogy amennyiben a kiváltandó 25 db Mercedes-Benz Citaro G BlueTec Hybrid csuklós autóbusz 15 db EURO-6E csuklós és 10 db EURO-6E szóló dízel autóbuszra kerülne kiváltásra, akkor a kibocsátott károsanyag terhelést 98 %-kal a jelenlegi évi 9.827 kg-ról 290 kg-ra lehetne csökkenteni. A műszaki telephelyen az infrastrukturális feltételek jelenleg is rendelkezésre állnak.

A KSH és a Társaság saját adatai alapján került összeállításra a következő ábra, amely Kecskeméten és a vonzaskörzetben forgalomban lévő személyautók, valamint Kecskemét helyi személyszállítási szolgáltatásának lebonyolításában résztvevő gépjárművek átlagéletkorát mutatja be a 2006-2022. közötti időszakban.



Kerekítve 15 és 18 évvel ezelőtt Euro 4-es kategóriával lehetett üzembe állítani a dízel/benzines személygépkocsikat, ezzel szemben Kecskeméten már jelenleg is kizárólag Euro-5 EEV, Euro-6C és Euro-6D besorolású autóbuszok vesznek részt a helyi személyszállítási közszolgáltatásban.

A rendelkezésre álló 2022. évi adatok alapján a Társaság meghatározta az egyes autóbusz kategóriák, valamint a Kecskeméten és a vonzáskörzetben forgalomban lévő személygépjárművek által okozott környezetterhelési értékeket. A számítások az autóbuszok esetében a tény futásteljesítményen, a személygépjárművek esetében pedig egy mintavételes becslésen alapulnak, melynek felvett értéke 38,5 km/hét Kecskemét közigazgatási határán belüli futásteljesítményt jelent.



A személygépjárművek által okozott környezetterhelés 2022. évben mindösszesen 113-szor nagyobb terhelést okozott, mint az átlag 4,92 éves autóbuszállomány. Ez az arány, ha csak Euro-6E dízel autóbuszokra cserélnék le a 25 db Mercedes-Benz Citaro G BlueTec Hybrid autóbust, már tovább növekedne. Ebben az esetben pontosan 399-szer jelentené már nagyobb környezeti terhelést a várost használó személygépjárművek a helyi autóbuszokhoz képest.

Ha az autóbuszállomány fejlesztése során mind a 72 db autóbust lokálisan zéró emissziós kibocsátású hajtáslánccal üzemeltetnénk, akkor is csak a jelenlegi állomány figyelembevételével 13.294 kg környezeti terhelést tudnánk „megspórolni“, a személygépjárművek által okozott és csak nagyon óvatos becsléssel számított 1.499.680 kg-hoz képest.

Ha a jelenleg tárgyalt autóbuszállomány megújítása során csupán a dízel technológia mellett születne döntés, akkor a helyi autóbuszállomány mindösszesen csupán 3.757 kg károsanyaggal terhelné a város levegőjét a személygépjárművek által okozott és csak nagyon óvatos becsléssel számított 1.499.680 kg-hoz képest.

1.4 A Társaság javaslata a beszerzendő hajtáslánc és kapacitás meghatározására

A 25 db Mercedes-Benz G BlueTec Hybrid csuklós autóbusz kiváltására a Társaság a következő javaslatot fogalmazta meg.

Figyelemmel a közgyűlés 218/2022. (X.13.) határozatában foglaltakra, mely alapján kiemelt figyelemmel kell lenni a város költségvetésének teherbíróképességére is, valamint a rendelkezésre álló információkra új beszerzéseként elegendő lehet 17 db dízel csuklós autóbusz beszerzése és ebből adódóan további 10 db szóló autóbusz beszerzéséről kell döntést hozni.

Tekintettel a környezetünk védelmének kiemelt fontosságára, a jelenlegi infrastrukturális adottságokra, valamint az előterjesztésben is említett alternatív módon történő elektromos áram előállításával, tárolásával összefüggésben részben már zajló, részben pedig előttünk álló feladatok összetettségére, valamint a hidrogénhajtáslánccal kapcsolatos fejlesztések jövőbe mutató és egyben gyors változására, a javaslat szerint 2 db alternatív és lokálisan zéró kibocsátású, hidrogénon alapuló hajtáslánccal rendelkező szóló autóbusz beszerzésével biztosíthatóvá válna az új hajtáslánc technológia beállításával, üzemeltetésével, műszaki kiszolgálásával összefüggő helyi információk, tapasztalatok megszerzése és elemzése.

A Társaság szakmai javaslatában szorgalmazza figyelembe venni, hogy a lokálisan zéró kibocsátású hajtáslánc ennél nagyobb mértékű bevezetéséhez szükségessé válhat egy ún. teljes energetikai lánc fejlesztésének megtervezése és kivitelezése is, valamint ezzel párhuzamosan az akkumulátor- és hidrogéntekológia fejlesztésének fókuszaiban is az energiasűrűség növelése és az előállítási technológia olcsóbbá tétele áll.

Amíg a várt eredmények nem jelennek meg a sorozatgyártású járművek között, addig ezek az autóbuszok csak kompromisszumok mellett üzemeltethetőek. Jelenleg még jelentős kockázatot rejt az üzemeltetők számára az elektromos hajtáslánccra vonatkozóan a járművekben használt akkumulátortelegek hasznos élettartama és a szükségszerű cserék várható költségének nagysága, illetve a használt akkumulátorok kezelése, újrahasznosítása vagy környezetkímélő megsemmisítése is, míg a hidrogénhajtáslánc esetében a hidrogén, mint üzemanyag előállítása, szállítása, tárolása és kiszolgálása mellett a nagynyomású tartályok üzemeltetése és karbantartása.

Mindezen kérdések tisztázása és a kockázatok minimalizálása középtávon, mintegy 5 év alatt meg kell, hogy történjen, ami azt jelenti, hogy a további 8 db szóló autóbusz beszerzése esetében 2027-2028. években javasolható szintén lokálisan zéró kibocsátású, hidrogénon alapuló hajtáslánccal rendelkező szóló autóbusz beszerzése.

A beszerzések ütemezésére az alábbi javaslatot teszem

- Tervezetten 2025. január 1-én 2 db lokálisan zéró kibocsátású, hidrogénon alapuló hajtáslánccal rendelkező szóló autóbusz és 5 db dízel csuklós autóbusz kerülne forgalomba állításra.
- 2026. január 1-én 6 db dízel csuklós autóbusz,
- 2027. január 1-én szintén 6 db dízel csuklós autóbusz,
- 2028. január 1-én pedig 8 db lokálisan zéró kibocsátású hajtáslánccal rendelkező szóló autóbusz beszerzésére kerülne sor.

Az ütemezett beszerzés esetében is biztosítható, hogy a jelenleg hatályos közszolgáltatási szerződés időbeli hatálya újabb pályázat kiírása nélkül a szerződés időtartamának felével, azaz 2034. december 31-ig meghosszabbításra kerüljön, illetve biztosítható az a szerződéses feltétel is, hogy 2029. január 1-én a teljes autóbuszállományra nézve az átlagéletkor értéke a 7,6 évet nem fogja meghaladni.

A Társaság és a Szolgáltató előzetes egyeztetéseket folytatott a Korm. rendeletben foglaltak maradéktalan betartása érdekében az erre kijelölt állami szervezettel, a VPE Vasúti Pályacapacitás-elosztó Kft.-vel, melynek alapján a tervezett beszerzés a jogszabálynak történő megfelelést kielégíti.

1.5 Kitekintés a 2029-től induló időszakra

Az ütemezett beszerzésnek köszönhetően kellő tapasztalatot tudunk szerezni a hidrogén hajtáslánccal rendelkező autóbuszok további üzembeállításával kapcsolatban.

A pilot jellegű üzembeállítás során részesei lehetünk annak a folyamatnak, amely során a gyártó és szolgáltató egymást segítve a gyakorlati üzemeltetési tapasztalatok alapján finomítják a technológia kialakítását és annak alkalmazási, karbantartási, műszaki biztonsági feltételeit.

Az európai pilot/K+F projektek célja a fogyasztás érdemi csökkenésének elérése és az üzemanyagcellához szükséges platina kiváltása más, kevésbé ritka anyaggal.

A technológia rövid távon történő magyarországi bevezetését ugyan gátolja a jármű és a töltőinfrastruktúra magas ára, a hidrogén termelést, tárolást, felhasználást biztosító energetikai lánc kialakításának hiánya, illetve a hazai/nemzetközi autóbuszüzemeltetési tapasztalatok korlátozott volta, de a pilot projekt során megszerezhetjük azokat a tapasztalatokat, amelyek az EU CF közreműködésével tervezett, a „Green & Cool Kecskemét” projekt részeként a hidrogén előállításához és közlekedési alkalmazáshoz szükséges tanulmányok elkészítését a valóságban is alkalmazhatóvá teszik.

Amennyiben ezek a kockázatok már a fentiekben ütemezett beszerzések során kiküszöbölhetők, már a 2027-2028 években sor kerülhet hidrogén technológiájú hajtáslánccal szerelt lokálisan zéró kibocsátású szóló autóbusz beszerzésére is, továbbá a jelzett projektek eredményeként a hidrogén technológia bevezetésére a 2020-ban üzembeállított Mercedes Reform/Connecto szóló autóbuszok lecserélésekor kerülhet sor 2030-35 években.

A Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata tulajdonában lévő 25 db Mercedes-Benz Citaro G BlueTec Hybrid autóbuszok jelen előterjesztésben tárgyalt leváltásának ütemezéséből adódóan szükséges a hatályban lévő közszolgáltatási szerződés érintett pontjainak módosítása.

A közszolgáltatási szerződés érdemi módosítását viszont meg kell, hogy előzze az autóbuszok cseréjével összefüggésben a közszolgáltatás teljesítésének ellentételezésére vonatkozó számítások újragondolása is, hiszen a beszerzésre kerülő járművek ellenértékének a közszolgáltatási szerződés hatálya alatt meg kell térülnie.

Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlésének a Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata közlekedésszervezési feladatainak ellátásáról szóló 11/2019. (IV. 25.) önkormányzati rendelete 7. § (1) bekezdése alapján a közszolgáltatási szerződést a Társaság a Szolgáltatóval saját nevében, de az önkormányzat előzetes hozzájárulásával köti meg.

Mindezekre tekintettel kérem, hogy a Tisztelt Közgyűlés fogadja el a járművek cseréjére vonatkozó, környezetvédelmi, fenntarthatósági szempontokat maradéktalanul érvényesítő stratégiai döntést a csere ütemezéséről és az új eszközökkel szembeni elvárásokról, és egyben kérje fel a Kecskeméti Közlekedési Központ Kft.-ét, hogy az Inter Tan-Ker Zrt.-vel közösen

részletesen dolgozza ki a hatályos közszolgáltatási szerződés 1. sz. mellékletében található pénzügyi ajánlat és a közszolgáltatási szerződés ennek megfelelő módosítását.

Kérem a Tisztelt Közgyűlést, hogy az előterjesztést megtárgyalni és a határozat-tervezetet elfogadni szíveskedjen.

Kecskemét, 2023. június 12.



HATÁROZAT-TERVEZET

**Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlése
.../2023. (VI.22.) határozata**

Az autóbusszal végzett menetrend szerinti helyi személyszállítási közszolgáltatásra vonatkozó szerződés módosításának előkészítése

Kecskemét Megyei Jogú Város Közgyűlése megtárgyalta Dr. Homoki Tamás alpolgármester fenti tárgyban készült 10.316-2/2023. számú előterjesztését és az alábbi határozatot hozta:

- 1.) A közgyűlés úgy dönt, hogy a Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata tulajdonában lévő 25 db Mercedes-Benz Citaro G BlueTec Hybrid autóbuszok kiváltása az alábbi ütemezés szerint valósuljon meg:
 - 2025. január 1-én forgalomba állításra kerül 2 db lokálisan zéró kibocsátású, hidrogén alapú hajtáslánccal rendelkező szóló autóbusz és 5 db dízel csuklós autóbusz,
 - 2026. január 1-én forgalomba állításra kerül 6 db dízel csuklós autóbusz,
 - 2027. január 1-én forgalomba állításra kerül 6 db dízel csuklós autóbusz,
 - 2028. január 1-én forgalomba állításra kerül 8 db lokálisan zéró kibocsátású hidrogén alapú hajtáslánccal rendelkező szóló autóbusz.
- 2.) A közgyűlés felkéri a Kecskeméti Közlekedési Központ Kft.-ét, hogy az Inter Tan-Ker Zrt.-vel közösen az 1.) pont szerinti döntés alapján részletesen dolgozza ki a hatályos közszolgáltatási szerződés 1. sz. mellékletében található pénzügyi ajánlatot és a közszolgáltatási szerződés ezzel összefüggő módosítását.

Határidő: 2023. október 31.

Felelős: Szemereyné Pataki Klaudia polgármester