



**KECSKEMÉT MEGYEI JOGÚ VÁROS  
KÖZGYŰLÉSE**  
Városüzemeltetési és Fejlesztési Bizottság  
6000 Kecskemét, Kossuth tér 1.

3731-12/2023.

**J E G Y Z Ó K Ö N Y V**

**Kecskemét Megyei Jogú Város Közgyűlése  
Városüzemeltetési és Fejlesztési Bizottság  
2023. október 16-án megtartott üléséről**

**Az ülés helye:** Városháza  
Kecskemét, Kossuth tér 1. I/2. (Kada Elek terem)

**Az ülés időtartama:** 13.00 órától – 14.45 óráig

**Jelen vannak:** Király József elnök  
Sipos László alelnök  
Nemcsik Mátyás bizottsági tag  
Kósa József bizottsági tag  
Bulyovcsity Gabriella bizottsági tag  
Marczy Albert bizottsági tag

**Távol van:** Koskár István bizottsági tag

**Jelenlévő meghívottak:** A mellékelt jelenléti ív szerint.

**Jegyzőkönyvvezető:** Mócza Rita

**Király József:**

Köszönti a megjelenteket. A jelenléti ív alapján megállapítja, hogy a bizottság határozatképes; a bizottság 7 tagjából 6 fő van jelen. Koskár István előre jelezte távolmaradását.

Az ülést megnyitja, majd megkérdezi, kinek van a napirenddel kapcsolatosan módosító javaslata?

Megállapítja, hogy a napirendhez módosító javaslat nincs, ezért megkérdezi, ki ért egyet az ülés napirendjével?

Szavaztatást követően megállapítja, hogy a bizottság 6 igen szavazattal, ellenszavazat és tartózkodás nélkül elfogadta az ülés napirendjét a következő határozattal:

**38/2023. (X. 16.) VFB. számú határozat****Az ülés napirendje**

A Városüzemeltetési és Fejlesztési Bizottság az ülés napirendjét az alábbiak szerint fogadja el:

1. **Közúti forgalomszabályozási döntések**  
Előterjesztő: Dr. Homoki Tamás alpolgármester
2. **Az autóbusszal végzett menetrend szerinti helyi személyszállítási közszolgáltatásra vonatkozó szerződés módosításának jóváhagyása**  
Előterjesztő: Dr. Homoki Tamás alpolgármester  
(A Közgyűlés napirendjén az előterjesztés 23. sorszámmal szerepel.)
3. **Tájékoztatás a menetrend szerinti helyi autóbuszjáratok menetrendjének változásairól**  
Előterjesztő: Dr. Homoki Tamás alpolgármester
4. **Egyes önkormányzati rendeletek jogszabályváltozás miatti módosítása**  
Előterjesztő: Szemereyné Pataki Klaudia polgármester  
(A Közgyűlés napirendjén az előterjesztés 5. sorszámmal szerepel.)
5. **Kecskemét Megyei Jogú Város TOP PLUSZ Városfejlesztési Programtervének módosítása**  
(A határozat-tervezet melléklete kizárólag elektronikusan kerül megküldésre.)  
Előterjesztő: Szemereyné Pataki Klaudia polgármester  
(A Közgyűlés napirendjén az előterjesztés 14. sorszámmal szerepel.)
6. **A Városüzemeltetési és Fejlesztési Bizottság 2023. II. félévi munkaterve**  
Előterjesztő: Király József elnök

**A határozatról értesülnek:**

1-7.) A bizottság tagjai

8.) Irattár

\* \* \*

**1. NAPIRENDI PONT****Közúti forgalomszabályozási döntések**

Előterjesztő: Dr. Homoki Tamás alpolgármester

(Az alpolgármester 402-23/2023. számú előterjesztése a jegyzőkönyvhöz csatolva.)

**Király József:**

Ismerteti az előterjesztést és javasolja, hogy a bizottság pontonként folytassa le a vitát, majd tételenként szavazzon.

Megadja a szót a határozat-tervezet 1.1. pontjához jelentkező Leviczky Cirill képviselőnek.

**Leviczky Cirill:**

A Beretvás köz – amely a ballószögi utat köti össze a helvéciai úttal – problémája időről időre felmerül. Ez egy nagy forgalmú, de kis keresztmetszetű és rossz útszerkezetű kadafalvi út, ennek ellenére sokan nagy sebességgel használják. Az ott lakók kérésére kezdeményezte a sebességkorlátozás bevezetését a balesetveszély elkerülése érdekében mindaddig, amíg ennek az útnak nem valósul meg a végleges megoldása.

**Dr. Gajdácsi Zoltán,** a Mérnöki Iroda vezetője:

Arról tájékoztatja a jelenlévőket, hogy a Mérnöki Iroda kapcsolattartása a rendőrséggel folyamatos. Az itteni sebességellenőrzés során technikai probléma adódott, ugyanis túl rövid volt ugyanis a 30 km/h-s mérhető szakasz, de a későbbiekben meghosszabbították azt annak érdekében, hogy a rendőrség a sebességmérő műszerekkel érdemben ki tudjon vonulni a helyszínre és be tudja mérni a gyorsajtókat.

**Király József:**

Megállapítja, hogy több kérdés, hozzászólás nincs, módosító javaslat nem hangzott el, ezért megkérdezi, ki ért egyet a határozat-tervezet 1.1. pontjával?

Szavaztatást követően megállapítja, hogy a bizottság 6 igen szavazattal, ellenszavazat és tartózkodás nélkül a javaslatot elfogadta.

Megadja a szót a határozat-tervezet 1.2. pontjához jelentkező dr. Fekete Gábor képviselőnek.

**Dr. Fekete Gábor:**

A határozati javaslatához hozzáfűzi, hogy a helyszíni bejáráson maga is részt vett, ahol a hivatal szakemberei indokoltnak tartották a változtatást, mert az utca nagyobb részén már 30 km/h-s sebességkorlátozás van és építkezés is folyik a területen.

**Király József:**

A városrészben többen kérték már a sebesség- és a súlykorlátozást, ezért megfontolandó lenne a lakó-pihenő övezet bevezetése ott. Ezt a maga részéről is indokoltnak tartja, ezért javasolja, hogy a későbbiek során folytassanak vizsgálatot erről.

Ezt követően megállapítja, hogy a több kérdés, hozzászólás nincs, módosító javaslat nem hangzott el, ezért megkérdezi, ki ért egyet a határozat-tervezet 1.2. pontjával?

Szavaztatást követően megállapítja, hogy a bizottság 6 igen szavazattal, ellenszavazat és tartózkodás nélkül a javaslatot elfogadta.

A határozat-tervezet 1.3. pontjához elmondja, hogy a kezdeményezéssel az utcában lévő magánbölcsőde és óvoda élt, illetve lakossági bejelentés is történt. Mivel az említett intézményeknél nagyon keskeny a járda, ezért nem lehet korlátot kihelyezni. Így viszont balesetveszélyes az a szakasz.

Megállapítja, több kérdés, hozzászólás nincs, módosító javaslat nem hangzott el, ezért megkérdezi, ki ért egyet a határozat-tervezet 1.3. pontjával?

Szavaztatást követően megállapítja, hogy a bizottság 6 igen szavazattal, ellenszavazat és tartózkodás nélkül a javaslatot elfogadta.

Röviden ismerteti a határozat-tervezet 1.4 pontját. Elmondja továbbá, hogy egyeztetett a terület önkormányzati képviselőjével is, aki támogatja a javaslatot. Ezt követően megállapítja, hogy kérdés, hozzászólás nincs, ezért megkérdezi, ki ért egyet a határozat-tervezet 1.4. pontjával?

Szavaztatást követően megállapítja, hogy a bizottság 6 igen szavazattal, ellenszavazat és tartózkodás nélkül a javaslatot elfogadta.

Ismerteti az előterjesztés 1.5. pontját. Szólásra jelentkezik egy érintett állampolgár, akinek megadja a szót.

#### **Dr. Kis Attila:**

A nyár folyamán, az Izsáki út forgalomelterelésével az ott lakók azt tapasztalták, hogy sokszorosára nőtt a forgalom, amely a Homok utca – Duna utca – Rába utca – Drégely utca - Kelemen László utca térségét érintette. A dunaföldvári útról érkező autók közül sokan nem a kijelölt útvonalon közlekedtek, hanem menekülő útvonalat kerestek ebben a térségben, így az említett utcákon haladtak végig. Ezzel az utak minősége jelentős mértékben romlott.

A Kelemen László utca végén található a Párkány utcai földutas rész, amely valóban rendkívül kátyússá vált. Ez az út néhány éve kavicsal felszórt felújítást kapott, azonban azóta olyan mértékben romlott annak minősége, hogy az már nemcsak az ott lakókat zavarta, hanem a közlekedők autói számára is komoly veszélyt jelentett. A hivatal illetékes osztályával egyeztetve kihelyezésre került ugyan egy tábla, de az sem oldotta meg a problémát. A belső egyeztetések eredményeként hosszútávú, végleges megoldásként merült fel az, hogy ez a földutas rész kerüljön lezárásra, mert ebben látják azt a megoldást, mellyel a későbbiekben is tehermentesíteni tudnák ezt a lakó-pihenő övezetet.

#### **Sipos László:**

A terület korábbi önkormányzati képviselőjeként elmondja, hogy ott német nyelvű óvoda került családi házakból kialakításra. A reggeli és délutáni órákban emiatt megnövekszik a forgalom és ehhez adódott az, hogy az autók a Homok utcát használták az Izsáki úti felújítások miatt menekülőútként. A maga részéről azt javasolja, hogy várják meg a döntéssel az Izsáki úti beruházás átadását, noha egyetért azzal, hogy a szóban forgó út minősége rossz. A lakosság türelmét kéri, hiszen már kevésbé terhelt ez a terület, mint az építkezés során. Éppen az óvoda miatt nem szeretné, ha lezárnák az utat, sokkal inkább annak aszfaltburkolattal történő ellátását szorgalmazza.

#### **Király József:**

Egyetért a hozzászólással. Véleménye szerint a bizottság mindig is osztotta azt a véleményt, hogy amikor kialakul egy utca, azt ne zárják le, hanem közlekedjenek rajta. Emellett egy lezárás során a hulladékszállítás és a tüzoltás is akadályokba ütközhet.

Mivel ezt az utat menekülőútként használták, bízunk abban, hogy visszaáll a rend az Izsáki út felújítását követően. Jelezni fogja az érintett képviselőnek, hogy ennek az útnak az aszfaltozását terveztesse be, mert véleménye szerint is indokolt. Erre tekintettel nem támogatja az útlezárást.

**Dr. Kis Attila:**

Elfogadja a bizottság álláspontját, de információi szerint a rendezési tervben a szóban forgó terület nem útként, hanem közterületként és zöldfelületként van nyilvántartva.

**Király József:**

Ebben az esetben a TRT-t módosítani kell, hiszen ott lakóházak vannak, ahová a lakók is beközlekednek. Kéri, hogy ezt hozzák vissza a bizottság elé, miután átadásra kerül az 52-es út rekonstrukciója. Amennyiben mégis gondot okoz a közlekedés, akkor a bizottság újra tárgyalni fogja ezt a kérdést.

**Kósa József:**

Véleménye szerint indítványként kellene kezelni Sipos László képviselő javaslatát, melyhez a bizottság tegyen javaslatot a költségvetés készítésekor.

**Király József:**

Úgy gondolja, a javaslat bekerülhet a TRT módosításba. Amíg viszont nincs információ arról, hogy mennyi a bekerülési költsége, addig a bizottság nem tud a költségvetéssel kapcsolatosan egy forgalomszabályozási kérdéskörben ilyen döntést hozni.

**Sipos László:**

Az előterjesztés mellékletét képező térkép szerint is egy kialakult útról van szó, amely azonban a gyakorlatban nem út. Ennek a helyzetét kell tisztázni a TRT-ben, hiszen ott családiházak is vannak. Az erdő felőli rész valóban a Párkány utca, de véleménye szerint ez a szakasz nem. Megkérdezi ezért, hogy milyen házsíszámok kerültek itt kiosztásra?

**Dr. Temesvári Péter jegyző:**

Megköszöni a jelzéseket, majd elmondja, hogy az új településrendezési tervben erre a szakaszra külön oda fognak figyelni. Attól, hogy a rendezési tervben nincs kijelölve a terület bármiféle közlekedési útvonalnak, még kaphatott nyilvántartott utcanevet és házsíszámot.

**Király József:**

A jegyzőt kérdezi, hogy szavazzon-e az indítványról a bizottság, vagy pedig fogadja el azt, hogy a jelenlévő irodavezető felvállalja ezt a leendő TRT-módosítás kapcsán?

**Dr. Gajdácsi Zoltán,** a Mérnöki Iroda vezetője:

Fontos elmondani, hogy a szóban forgó területrészt nem út, ezért a fenntartó nem tudja szavatolni annak használatosságát, fenntarthatóságát. Nem útról van szó, amit közlekedésre

alkalmassá kell tennie az önkormányzatnak. Meg fogják vizsgálni technikailag, jogilag, illetve az ütügyi szabályok szerint, hogy ez az „út” hogyan tud út lenni, majd ezt követően be tudják hozni a dokumentációt.

Elmondja továbbá, hogy a Duna utca és a Kelemen László utca közötti szakasz a térkép szerint útként került feltüntetésre. A Kelemen László utca és a Könyves Kálmán krt. közötti rész viszont úgy van jelenleg, ahogyan az a használat során kialakult. Ez utóbbi szakasz valószínűleg nem útként nyilvántartott.

**Kósa József:**

Úgy módosítja indítványát, hogy ez esetben a munkatervbe kerüljön be a Párkány utca rendezése (költségvetés, TRT módosítás).

**Király József:**

Felhívja a figyelmet arra, hogy jelenleg a forgalomszabályozási döntések napirendjét tárgyalja a bizottság.

**Dr. Temesvári Péter jegyző:**

A határozat-tervezet ezen részét át lehet fogalmazni a módosító indítványnak megfelelően: A bizottság most nem támogatja azt, azonban felkéri a szakosztályt, tegye meg a megfelelő lépéseket annak érdekében, hogy a közterület kialakuljon az út funkcióra.

**Király József:**

Ezt követően megállapítja, hogy az 1.5. ponthoz több kérdés, hozzászólás nincs. A bizottság a most nem közterületen lévő területnek a szabályozását kéri az illetékes osztálytól. Megkérdezi, milyen határidő legyen erre?

**Dr. Gajdácsi Zoltán, a Mérnöki Iroda vezetője:**

A TRT-módosítás legalább egy év.

**Kósa József:**

Ez esetben a határidő folyamatos legyen.

**Király József:**

Megkérdezi, ki ért egyet a módosított határozat-tervezettel az elhangzottak szerint?

Szavaztatást követően megállapítja, hogy a bizottság a módosító javaslatot 6 igen szavazattal, ellenszavazat és tartózkodás nélkül elfogadta.

Megkérdezi, ki ért egyet azzal, hogy a bizottság a határozat-tervezet 1.5. pontját nem támogatja?

Szavaztatást követően megállapítja, hogy a bizottság 4 igen szavazattal, 1 ellenszavazattal, 1 tartózkodással elfogadta, hogy nem támogatja a határozat-tervezet 1.5. pontját.

A következőkben a határozat-tervezet 1.6. pontját ismerteti. Véleménye szerint a javaslat egyértelmű és támogatható.

**Kósa József:**

Megkérdezi, hogy a határozati javaslat kapcsán megkereste-e a hivatal a terület önkormányzati képviselőjét? Elmondja, hogy korábban előkészítő munka folyt a Petőfiváros különböző szakaszain 30 km/h-s sebességkorlátozás bevezetésére, amit a lakosság egyáltalán nem támogatott. Tart attól, hogy az érintett képviselő nem tud az előterjesztésről, emiatt pedig a bizottság nem hoz helyes döntést.

**Király József:**

A kialakult eljárásrend szerint a forgalomszabályozási döntések csak úgy kerülhetnek a bizottság elé, ha a javaslatokat egyeztetik az érintett képviselővel.

**Dr. Gajdácsi Zoltán,** a Mérnöki Iroda vezetője:

Nem tudja megmondani, hogy az egyeztetés megtörtént-e. Általánosságban elmondható, hogy valamennyi képviselőt megkeresnek ezekben a szakmai kérdésekben, illetve a lakossági kéréseket is nagyrészt a képviselők szokták tolmácsolni.

Emellett elmondja, hogy egy kis szakasról van szó, ahol nincs sebességkorlátozás és időközben a környezet is nagyban változott. Ez a határozati pont is a lakosok kérésére került a bizottság elé, amely szakmailag és lakosságpolitikai szempontból egyaránt megfelelő. Feltétel, hogy lakossági többség kérje a változtatást.

Végül elmondja, hogy a városrész egészére elkészült a átfogó forgalomszabályozó terv.

**Király József:**

Megállapítja, hogy több kérdés, hozzászólás nincs, módosító javaslat nem hangzott el, ezért megkérdezi, ki ért egyet a határozat-tervezet 1.6. pontjával?

Szavaztatást követően megállapítja, hogy a bizottság 6 igen szavazattal, ellenszavazat és tartózkodás nélkül elfogadta a javaslatot.

Ismerteti az előterjesztés 1.7. pontját és megjegyzi, hogy a terület önkormányzati képviselőjeként nem kapott egyeztetésre megkeresést a Mérnöki Irodáról.

A javaslattal egyetért a 8 m-es hossz kivételével, hiszen 2 db szemeteskuka egymás mellett 3 m-t is elfoglal az ott tapasztalható egyébként is szűkös helyen. Mivel az utcában sok a garázs kijáró és a parkolóhely, ezért javasolja, hogy a legminimálisabb hely kerüljön tiltás alá, valamint burkolati jellel fessék fel ezt a területet. Ehhez kapcsolódóan megkérdezi, van-e lehetőség a határozat-tervezet ilyen jellegű módosítására? Szükséges-e 8 m-es tiltást bevetni a kukák kihelyezése miatt? Meg lehet-e ezt oldani egy rövidebb szakasszal? Amikor ugyanis ott parkol egy autó és kihúzzák a kukákat a lakók, akkor nem tudja a kukásautó üríteni az edényeket.

**Kasza Gábor**, a Közterületfenntartási és Beruházási Osztály csoportvezetője:

A 8 m egy szűkös szám, hiszen egy parkolóhely hossza 6 m. Ha már a kukák is ott vannak, jellemzően nem lehet mellettük még parkolót is kijelölni. Az osztály még egy helyszíni szemlét fog tartani és megvizsgálja a kérdést. Ez esetben a „különösen veszélyes hely” burkolati jellel jelölik ki a kukák helyét, a fennmaradó helyet pedig megpróbálják parkolóként fenntartani.

**Király József**:

Megkérdezi, hogy lehet-e az elhangzottak szerint szavazni?

**Dr. Temesvári Péter** jegyző:

Igen.

**Király József**:

Ez esetben az elhangzottak szerint a 8 m nem támogatandó, hanem a várakozási korlátozás csak az elengedhetetlenül szükséges úthosszúságban, burkolati jel felfestésével a parkolás lehetséges mértékéig.

Ezt követően megállapítja, hogy az 1.7. ponthoz több kérdés, hozzászólás nincs, ezért megkérdezi, ki ért egyet az elhangzottak szerint a módosító javaslattal?

Szavaztatást követően megállapítja, hogy a bizottság 6 igen szavazattal, ellenszavazat és tartózkodás nélkül a módosító javaslatot elfogadta.

Ezt követően megkérdezi, ki ért egyet a határozat-tervezet 1.7. pontjával?

Szavaztatást követően megállapítja, hogy a bizottság 2 igen szavazattal, 4 ellenszavazattal, tartózkodás nélkül a határozat-tervezet 1.7. pontját nem fogadta el.

A határozat-tervezet 1.8. pontja tekintetében megkérdezi, hogy egy földúton lehet-e előzési tilalmat bevezetni?

**Kasza Gábor**, a Közterületfenntartási és Beruházási Osztály csoportvezetője:

A földút előzési tilalma - ha egyébként kellő szélességű a kétirányú forgalomra anélkül, hogy az autóknak egymást kellene kerülgetniük - ugyanúgy lehetséges, mint szilárd burkolatra.

Az Irinyi utca két szélső szakasza a Károly Róbert körút felől, illetve a város irányából kellő hosszúságú ahhoz, hogy ott az autók megpróbáljanak előzni. A középső részen viszont egy villanyoszlop sor található, ami beszorítja a közlekedést, ezáltal kerülgetik az autók az oszlopokat. Az útnak kialakult forgalmi rendje természetesen földútként nincs, de kritikusnak tartják azt, hogy be nem fejezett előzések legyenek ott, beszorítva egymással szemben a járműveket. Szakmailag ezért indokolt a javaslat. Ha kellőképpen széles az út, lehet forgalomkorlátozásokat, így előzési tilalmat is bevezetni.



**Király József:**

Megkérdezi, hogy a szóban forgó útnak a tervezése rendben van-e?

**Kasza Gábor**, a Közterületfenntartási és Beruházási Osztály csoportvezetője:

Igen, elindult a tervezési folyamat.

**Király József:**

A bizottság kérheti azt, hogy erre mielőbb fordítson pénzt a város, hiszen ismert, hogy a lejjebb lévő szakaszoknál is azért van probléma. Ezt mielőbb pótolni kell.

Ezt követően megállapítja, hogy több kérdés, hozzászólás nincs, módosító javaslat nem hangzott el, ezért megkérdezi, ki ért egyet a határozat-tervezet 1.8. pontjával?

Szavaztatást követően megállapítja, hogy a bizottság 6 igen szavazattal, ellenszavazat és tartózkodás nélkül a javaslatot elfogadta.

Ezt követően megkérdezi, ki ért egyet az elfogadott módosításokkal együtt a határozat-tervezettel?

Szavaztatást követően megállapítja, hogy a bizottság 6 igen szavazattal, ellenszavazat és tartózkodás nélkül a következő határozatot hozta:

**39/2023. (X. 16.) VFB. számú határozat**  
**Közüti forgalomszabályozási döntések**

A bizottság megtárgyalta dr. Homoki Tamás alpolgármester 402-23/2023. számú előterjesztését és az alábbi határozatot hozta:

## 1. A bizottság

- 1.1. a Beretvás köz Tövis utca és a 0980/30 helyrajzi számú utca közötti szakaszán 30 km/h sebességcsökkentést és súlykorlátozást vezet be (5t – kivéve célforgalom és menetrend szerinti autóbusz) mindkét forgalmi irányból 2023. november 16. naptól kezdődő hatállyal;
- 1.2. a Zsigmond Ferenc utca Bernáth János és Katona Zsigmond utcák közötti szakaszán 30 km/h sebességkorlátozást vezet be mindkét forgalmi irányból 2023. november 16. naptól kezdődő hatállyal;
- 1.3. a Jókai utca Erdősi Imre és Mihó utcák közötti útszakaszra 30 km/h sebességkorlátozást vezet be mindkét forgalmi irányból 2023. november 16. naptól kezdődő hatállyal;
- 1.4. a Kaszap utca teljes hosszára vonatkozóan 30 km/h sebességkorlátozást vezet be mindkét forgalmi irányból 2023. november 16. naptól kezdődő hatállyal;

- 1.5. A bizottság a Kelemen László utca útcsatlakozás felől a Párkány utcában a fizikai lezárás létesítését nem támogatja.

A bizottság kéri a Településrendezési Terv módosításának előkészítését annak érdekében, hogy a Kelemen László utca térségében a közlekedési terület kijelölésére sor kerüljön.

- 1.6. az Egyetértés utcán az Izsáki út és Eper utca közötti szakaszon 30 km/h sebességkorlátozást vezet be mindkét forgalmi irányból 2023. november 16. naptól kezdődő hatállyal;

- 1.7. A bizottság a Dellő utcán, a Dellő utca 5. sz. szövetkezeti épület gyalogoskijáró előtt a megállási tilalom bevezetését 8 m hosszúságban nem támogatja.

A bizottság kéri annak vizsgálatát, hogy a várakozási korlátozás kizárólag az elengedhetetlenül szükséges úthosszúságban történjen - burkolati jel felfestésével - annak érdekében, hogy a parkolás a lehetséges mértékig megmaradjon.

- 1.8. Az Irinyi út folytatásának Domby Lajos utca és Károly Róbert körút közötti teljes szakaszán tehergépkocsi forgalmat érintően behajtási tilalmat, 20 km/h sebességkorlátozást és előzési tilalmat vezet be mindkét forgalmi irányból 2023. november 16. naptól kezdődő hatállyal.

2. A bizottság felkéri dr. Homoki Tamás alpolgármestert, hogy jelen döntéséről a kezdeményezőket tájékoztassa, továbbá gondoskodjon a forgalmi rend változásokhoz kapcsolódó közúti jelzések elhelyezéséről.

**Határidő:** értelemszerűen

**Felelős:** Dr. Homoki Tamás alpolgármester

**A határozatról értesülnek:**

- 1-7.) A bizottság tagjai  
 8.) Dr. Gajdácsi Zoltán, a Mérnöki Iroda vezetője  
 9.) Horváth András, a Közterületfenntartási és Beruházási Osztály vezetője  
 10. Borbélyné Balogh Katalin, a Várostervezési Osztály vezetője  
 11.) Irattár

\* \* \*

**2. NAPIRENDI PONT**

**Az autóbusszal végzett menetrend szerinti helyi személyszállítási közszolgáltatásra vonatkozó szerződés módosításának jóváhagyása**

**Előterjesztő:** Dr. Homoki Tamás alpolgármester

(Az alpolgármester 18.458-2/2023. számú előterjesztése a jegyzőkönyvhöz csatolva.)

**Király József:**

A júniusi ülésen nagy vita volt a szerződés előkészítéséről, és elhangzott is, hogy ne hozza megmásíthatatlan helyzetbe a közgyűlés a következő képviselőtestületet, valóban el kell indítani a jogi folyamatokat. Kéri az előterjesztés összefoglalását.

**Hári Ernő, a Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. ügyvezetője:**

A közgyűlési döntés arról szólt, hogy a szóló autóbuszok tekintetében a hidrogénhajtás mellé, a csuklós buszoknál pedig az Euro6-os, vagy már a beszerzéskor az Euro7-es dízelnormáknak megfelelő járművek kerülnek beszerzésre.

Ennek megfelelően dr. Homoki Tamás alpolgármester vezetése mellett a maga részéről (Kecskeméti Közlekedési Központ Kft.) dr. Orbán Csaba Közszolgáltatásszervezési és Környezetvédelmi Osztályvezetővel, az INTER Tan-Ker Zrt. képviselőivel, a Magyarországon szakmailag megbízott és szakmailag bonyolító céggel, valamint a Magyarországon képviselőt ellátó hidrogénautóbust forgalmazó képviselőkkel is személyesen egyeztettek az elmúlt három hónapban. Ennek az összefoglaló számait tartalmazza az előterjesztés.

A jelenlegi tendenciákat, árakat, árfolyamokat, uniós belüli inflációt figyelembe véve belátták, hogy a mai előterjesztéssel nem tudnak konkrét összegeket hozni. Az viszont szerepel az előterjesztésben, hogy milyen nagyságrendekkel lehet számolni akkor, amikor ezek a beszerzések megtörténnek. Számos bizonytalansági tényező van, mert ha pl. 2025. január 1. napjával tervezetten szeretnék az autóbuszokat üzembe helyezni, ugyanakkor a későbbi hónapokban szállítják azokat, akkor már a gördülő állomány értékcsökkenése, finanszírozási költsége változik.

Az INTER Tan-Ker Zrt. javaslatára próbáltak keresni egy olyan mutatószámot, ami számukra is elérhető pl. a hitelezés során, és ugyanúgy betartva a közösen kialakított metodikát, amely szerint működik a közszolgáltatás is: Minden csak akkor változhat, ha a két féltől független, objektív körülményekből meghatározható mutatók változását fogadják be. Így választották ki azt a BIRS hitelmutatót is, amelyet a Magyar Nemzeti Bank tesz közzé és abból elérhetőek különböző évekre és hónapokra előrejelző adatok is.

Nagyon sok az olyan tényező, ami miatt a konkrét összegeket akkor fogják tudni, amikor az üzembeállítások is megtörténnek, viszont a közgyűlési előterjesztésben is szereplő számok néhány százalékos tűrési határon belül fognak várhatóan változni. Természetesen az Euro árfolyamára egyik félnek sincs ráhatása, de nem ismert az sem, hogy az Eurozónán belül mekkora infláció lesz a következő években. Nem tudják azt sem, hogy az alkatrészarak a gyártósoron milyen hatásokat gyakorolnak a költségekre. Mindezek figyelembevételével és megfontolásával arra jutottak, hogy megismerésre és elfogadásra javasolják a bizottságok és a közgyűlés számára az oly módon összeállított határozati javaslatot, amiről azt gondolják, hogy ezt a kérdést a megfelelő rugalmassággal kezeli és nem ró már most teljesíthetetlen feladatokat a város majdani költségvetésére sem.

**Király József:**

Korábban, a közgyűlés ehhez kapcsolódó napirendjénél kérte a maga részéről azt, hogy az elektromos buszok kérdését se vessék el. Akkor válaszul az hangzott el, hogy a hidrogén alapú hajtásláncoknak sincs még meg a kezelési technológiája.

A városnak már voltak elektromos buszai és az országos, ezzel foglalkozó társaság szintén több városban is kipróbálásra ajánlotta tudomása szerint az elektromos buszokat. Meg lehet-e fogalmazni azt, hogy a döntés elsősorban erre irányult? Kérdésként merül fel az is, hogy adott esetben meg kell vizsgálni az elektromos buszoknak bevezetését is.

A módosítással egyetért, miszerint a valorizáció fél éves gyakoriságú, de véleménye szerint itt meg kellene jelölni azt, hogy ez az üzemanyagra vonatkozik.

**Hári Ernő**, a Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. ügyvezetője:

Az elektromos autóbuszokkal kapcsolatos felvetésre elmondja: Ahogyan a júniusi előterjesztéssel kapcsolatos közgyűlési és bizottsági vitán is elhangzott, azért javasolták, hogy 2028-ban kerüljön beszerzésre még 8 db hidrogén szülő autóbusz, mert abban állapodtak meg, hogy az első két beszerzés végtapasztalatai alapján lehet ezt módosítani a hajtásláncok közül bármire, amit a jogszabályi környezet megenged, vagy amit a leghasznosabbnak és legköltséghatékonyabbnak tartanak. Tehát ez nem annulálódott, mert erre a lehetőség továbbra is fennáll.

Az üzemanyag valorizációval kapcsolatosan elmondja, a határozat mellékletét képező anyagban is szerepel, hogy a közszolgáltatási szerződés szövegéből emelték ki a jelenlegi szöveget, majd írták be azt, hogy mire változzon. Egyedül az üzemanyag valorizációval kapcsolatban térnének át a fél éves gyakoriságról negyedévesre. Ez a városnak a közszolgáltatással kapcsolatos költségterheit nem növeli.

**Király József**:

Megkérdezi, hogy a közszolgáltatási szerződés 5. számú módosításába belefoglalható-e az itt elhangzottak az elektromos tekintetében? Abban a módosításban nincs lehetőség elektromos buszokra.

**Hári Ernő**, a Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. ügyvezetője:

A júniusi közgyűlési határozat szerint lokálisan zéró kibocsátású, hidrogénalapú hajtáslánccal rendelkező szülő autóbuszról van szó, így ezzel kell dolgozni. Arra a felvetésre, hogy ezt kiegészítsék egyéb hajtásláncú buszokkal, az a vélemény, hogy az elektromos buszoknak nagyon nehéz lehet az alkalmazhatósága itt a városban. Ennek az az oka, hogy az elektromos áramot nagyon nehezen, vagy egyáltalán nem tudják tárolni, mert annak nincs meg sem a helyi lehetősége, de az országos villamoshálózat sem képes befogadni megtermelt családiházak energiát sem. Ugyanakkor azok a fejlesztési beruházások, amelyek a városban már lezajlottak vagy végéhez közelednek, képesek elegendő elektromos áram megtermelésére, pl. a BACSVÍZ Zrt-nél lévő szürkevíz állomány felhasználásával, viszont a hidrogéneken keresztül a megképződő elektromos áramot tárolni tudják. Hidrogén formájában akkor használható fel és annyi használható fel, amikor és amennyire szükség van, illetve, ha annyi hidrogént tudnak gyártani, akkor annak a piaci értékesítése sem kizárt.

Szakmai érvek alapján elmondható, hogy ma egy elektromos busz a legmodernebb akkumulátor technológiával a gyakorlatban 230-250 km-t tud megtenni úgy, hogy mindenféle segédberendezést is üzemeltet. A hidrogén technológiánál fővárosi körülmények között nem egészen 6 kg hidrogént fogyasztott el 100 km-en az autóbusz. (Budapesten volt egy hidrogén szülő autóbusz, amelyet 2 hónapon keresztül üzemeltettek a városi hálózaton.) Ez azt jelenti,

hogy már ma ott tart a hidrogén autóbusz technológia, hogy a jármű 450-500 km-t tud teljesíteni tankolás nélkül. Ezzel szemben jelenleg egy elektromos autóbusz feltöltése 4-7 órát vesz igénybe, míg egy hidrogén üzemű autóbusz megtankolása nagyjából annyi, mint egy hagyományos dízel üzemű autóbuszé. Ez az eszközhatékonyság és rugalmasság óriási érték és tény.

#### **Kósa József:**

Nem tartja szerencsésnek, ha újra napirenden lenne az elektromos buszok kérdése. A korábbi ülésen részletes tájékoztatást kaptak a bizottsági tagok az európai tapasztalatokról, a buszok hátrányairól. Bármilyen szempontot figyelembe véve nem jelentenek alternatívát, ezért sem tartalmazza az elektromos buszokat az előterjesztés.

#### **Király József:**

Fenntartja a korábbi véleményét, miszerint a következő generációnak ne szabjanak ilyen feltételeket. Most egy szerződésmódosítás került a bizottság elé, amelyet majd a közgyűlés fogad el. Nem tudni, hogy milyen változások jönnek 2028-ra, de ez a következő közgyűlésnek pénzbe kerülhet, mert a cég most rááll egy olyan technológiára, amely hibátlanak látszik, aztán mégsem a most elgondolt irányba fognak menni a fejlesztések. Azért tartja indokoltnak az általa ismertetett kiegészítést, hogy módosíthatóak legyenek bizonyos tételek.

#### **Dr. Temesvári Péter jegyző:**

Egy olyan szerződésmódosításról van szó, amelyet a másik féllel már egyeztettek. Ezért bármilyen újabb elem esetén azt újra meg kell tárgyalni a másik féllel is, tekintettel arra, hogy a közgyűlés egyoldalúan nem alakíthatja ezt a jogviszonyt. Ez nem kizáró ok, a bizottság megfontolására javasolja. A későbbiek során is csak a másik fél hozzájárulásával lehet módosítani, noha lehetséges a módosítása a jelenlegi szerződésnek a későbbiekben.

#### **Király József:**

Ezt követően megállapítja, hogy több kérdés, hozzászólás nincs, módosító javaslat nem hangzott el, ezért megkérdezi, ki ért egyet a határozat-tervezettel?

Szavaztatást követően megállapítja, hogy a bizottság 6 igen szavazattal, ellenszavazat és tartózkodás nélkül a következő határozatot hozta:

#### **40/2023. (X. 16.) VFB. számú határozat**

**Az autóbusszal végzett menetrend szerinti helyi személyszállítási közszolgáltatásra vonatkozó szerződés módosításának jóváhagyása**

A Városüzemeltetési és Fejlesztési Bizottság megtárgyalta dr. Homoki Tamás alpolgármester 18.458-2/2023. számú előterjesztését és az alábbi határozatot hozta:

A bizottság a fenti tárgyban készült közgyűlési előterjesztést a közgyűlés számára elfogadásra javasolja.

**A határozatról értesülnek:**

- 1-7.) A bizottság tagjai
- 8.) Dr. Gajdácsi Zoltán, a Mérnöki Iroda vezetője
- 9.) Dr. Orbán Csaba, a Közszolgáltatásszervezési és Környezetvédelmi Osztály vezetője
- 10.) Irattár

\* \* \*

**3. NAPIRENDI PONT****Tájékoztatás a menetrend szerinti helyi autóbuszjáratok menetrendjének változásairól****Előterjesztő: Dr. Homoki Tamás alpolgármester****(Az alpolgármester előterjesztése a jegyzőkönyvhöz csatolva.)****Király József:**

Az előterjesztést megismerve látható, hogy valóban igazodnak a járatok az utazóközönség kívánalmaihoz és a cégek munkarendjéhez is.

A maga részéről nem tartja jónak a több számjegyű számozásokat, mert az utazóknak nehéz kiigazodniuk és nehéz eldönteniük, melyik busz milyen irányba megy. Bizonytalanságot okoznak a bonyolult számozások. Megkérdezi, van-e lehetőség a számozási rend átláthatóbbá tételére?

Emellett megkérdezi, hogy a gépjárművezetők miért nem használják a kiépített buszöblöket a megállásra? Miért nem hajtanak be oda és miért robognak el 50 km/h-s sebességgel a busz megálló mellett? Sok esetben szélárnyékban vagy takarásban várakoznak az utasok. Nyomatékosan kéri, hívják fel erre a buszvezetők figyelmét.

**Hári Ernő, a Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. ügyvezetője:**

Egyetért a vonalszámozással kapcsolatban felvetéssel, valóban rendet kell rakni.

A kollégák egy 3 számjegyből álló rendszert dolgoztak ki, amelyet a szándékuk szerint rövid időn belül alkalmazni kezdenek. Több decentrum van a városban (Noszlopy Gáspár park a vasútállomásnál, Széchenyi tér, Margaréta Otthon), ezért ezekből 100-assal, 200-assal, vagy 300-assal vagy 400-assal kezdődő számrendszer szerint fognak indulni a járatok. A középső számban, illetve a harmadik számjegyben a jelenlegi vonalszámot tudják megjeleníteni, így csökkentve azt a tájékoztatatlanságot, amit Király József elnök felvetett és amellyel egyetért.

A 600-as számozást ideiglenes járatokra tartják fenn. Ilyen számokkal jártak a nyár folyamán az Izsáki út felújítása során is a járatok. Ezzel azt szeretnék jelezni az utazóközönség számára, hogy ezek nem hosszútávon üzemeltetett, hanem ideiglenes vonalak.

Az 500-assal kezdődő vonalak pedig azok lesznek, amelyek egyik decentrumot sem érintik (pl. Hetényegyháza-Daimler I. kapu, vagy Homokbánya-Daimler I. kapu között).

Így várhatóan a 15D jelű vonal 515-ös, az 1D várhatóan 501-es, a régi, tradicionális 1-es járhat pedig 101-es lesz. Az előkészítés bonyolult informatikai munkát jelent, de a távlati cél az ilyen formában történő megjelenítés. Ezért is van, ha a új vonal indul, azt már a hármas számjeggyel próbálják bevinni a köztudatba, hogy a későbbiek során gyorsabb és egyszerűbb legyen a kommunikáció.

**Király József:**

Megállapítja, hogy az előterjesztéshez több kérdés, hozzászólás nincs, módosító javaslat nem hangzott el, ezért megkérdezi, ki ért egyet a határozat-tervezettel?

Szavaztatást követően megállapítja, hogy a bizottság 6 igen szavazattal, ellenszavazat és tartózkodás nélkül a következő határozatot hozta:

**41/2023. (X. 16.) VFB. számú határozat****Tájékoztatás a menetrend szerinti helyi autóbuszjáratok menetrendjének változásairól**

A Városüzemeltetési és Fejlesztési Bizottság dr. Homoki Tamás alpolgármester fenti tárgyban készült tájékoztatójában foglaltakat tudomásul vette.

**A határozatról értesülnek:**

1-7.) A bizottság tagjai

8.) Dr. Gajdácsi Zoltán, a Mérnöki Iroda vezetője

9.) Dr. Orbán Csaba, a Közszolgáltatásszervezési és Környezetvédelmi Osztály vezetője

10.) Irattár

\* \* \*

**4. NAPIRENDI PONT****Egyes önkormányzati rendeletek jogszabályváltozás miatti módosítása**

**Előterjesztő:** Szemereyné Pataki Klaudia polgármester

(A polgármester 16.376-5/2023. számú előterjesztése a jegyzőkönyvhöz csatolva.)

**Király József:**

Megkérdezi, hogy a társasházak bejárata előtt nem kell-e csikk-tárolót kihelyezni? A Széchenyivárosban nagyon sok helyen van a társasházak előtt csikkbedobó.

A javaslat az üzletekre vonatkozik.

**Dr. Gajdácsi Zoltán, a Mérnöki Iroda vezetője:**

Társasházak bejáraira nem vonatkozik a helyi rendelet. A végső cél, hogy a közterület állapotát tartsák fenn. A társasházakon belül helyezhetők el, mint ahogyan a szeméttárolók is alapvetően a társasház rendelkezési területén vannak.

Minden más, kereskedelmi-szolgáltató telephelynél közforgalomnak megnyitott helyiségbe történő belépésről van szó.

**Marczi Albert:**

Ahol eredetileg kialakítottak ilyeneket, azok nagy részét ma már nem használják. 1 m-en belül a társasház felelős érte.

**Király József:**

Megkérdezi, ha ezt a rendelkezést bevezetik, akkor milyen ajánlása van a város főépítésének vagy az irodának, hiszen ezek a dolgok közterületre kerülnek. Ha előír a közgyűlés most egy kötelezettséget, akkor meg kell határozni a küllemét, kivitelezését is, pl. lábon álló legyen, falra szerelhető, mekkora úrtartalmú.

**Dr. Gajdácsi Zoltán,** a Mérnöki Iroda vezetője:

A jelenlegi ajánlást megtekintették és megállapították, hogy a hagyományos csikkartók, amelyek jelenleg a közterületeken vannak, nem alkalmasak erre. Mindenképpen mobil rendszerűek lennének az edények, melyeket a telephely üzemeltetői kihelyeznek, majd záráskor visszavesznek. Vannak elképzelések és a hivatal egy segédletet fog kiadni, meghatározva a forma- és színvilágot, valamint az anyaghasználatot.

**Király József:**

Megköszöni a választ, de a rendeletben nem az található, hogy a tulajdonos saját maga gondoskodik a kihelyezésről és arról, hogy a bezáráskor beviszi az üzletébe. Ez hogyan lesz? Valóban igaz, hogy a Rákóczi úton pl. egymás után lévő üzleteknél sorra kint lesznek ezek az edények. Nem a bevezetés ellen van, de káoszt sem akar a városban.

Kiegészíthető-e ez a rendelet azzal, hogy a Várostervezési Osztály által meghatározott kivitelezésben történjen ez meg? Hasonlóan a kerékpártámaszokhoz, hiszen azok is szabályozottak a városban.

**Dr. Patay Balázs,** a Szervezési és Jogi Iroda vezetője:

Ez alapvetően városképi kérdés, a városképi rendeletben lenne célszerű meghatározni. Ugyanakkor nem látja akadályát ennek a javaslatnak. A közgyűlés megfontolja, de javaslata szerint inkább arra vonatkozóan legyen egy előkészítő anyag, hogy milyen formában kerüljön majd be a bizottság és a közgyűlés elé, és a későbbiekben kiegészül a rendelet.

**Dr. Gajdácsi Zoltán,** a Mérnöki Iroda vezetője:

A Várostervezési Osztály már munkálkodik ezen. Amikor az üzlet tulajdonosa a küszöbön kívülre helyezi az edényt, akkor azt már közterületre helyezi ki azt. Ennek pedig egy másik jogszabályt érintő eljárásrendje van. Közterületre nem helyezhető ki bármi, csak az engedélyezési eljárás lefolytatását követően. A saját területén pedig – bármilyen szabályozást hoz a testület - a tulajdonos nem köteles betartani.

**Kósa József:**

A beterjesztett előterjesztésről döntsön a bizottság, a szakosztály pedig a későbbiek folyamán kidolgozza a javaslatát.

**Király József:**

Ezt követően megállapítja, hogy az előterjesztéshez több kérdés, hozzászólás nincs, módosító javaslat nem hangzott el, ezért megkérdezi, ki ért egyet a határozat-tervezettel?



Szavaztatást követően megállapítja, hogy a bizottság 6 igen szavazattal, ellenszavazat és tartózkodás nélkül a következő határozatot hozta:

**42/2023. (X. 16.) VFB. számú határozat**

**Egyes önkormányzati rendeletek jogszabályváltozás miatti módosítása**

A Városüzemeltetési és Fejlesztési Bizottság megtárgyalta Szemereyné Pataki Klaudia polgármester 16.376-5/2023. számú előterjesztését és az alábbi határozatot hozta:

A bizottság a fenti tárgyban készült közgyűlési előterjesztést a közgyűlés számára elfogadásra javasolja.

**A határozatról értesülnek:**

- 1-7.) A bizottság tagjai
- 8.) Dr. Patay Balázs, a Szervezési és Jogi Iroda vezetője
- 9.) Dr. Fölföldi Klára, a Jogi Osztály vezetője
- 10.) Irattár

\* \* \*

**5. NAPIRENDI PONT**

**Kecskemét Megyei Jogú Város TOP Plusz Városfejlesztési Programtervének módosítása**

**Előterjesztő:** Szemereyné Pataki Klaudia polgármester

(A polgármester 3186-83/2023. számú előterjesztése a jegyzőkönyvhöz csatolva.)

**Király József:**

Kéri az előterjesztés rövid összefoglalását, kitérve arra, mi módosult a programtervben.

A bizottság az elmúlt időszakban sok sebességkorlátozási döntést hozott, táblák kerültek kihelyezésre, leginkább az utak minősége miatt. A következő időszakban erre nagyobb figyelem fordítását kéri a meglévő utak karbantartása.

**Balogh Zoltán,** a Fejlesztéspolitikai Iroda vezetője:

A TOP Plusz Városfejlesztési Program módosítása a következő 7 év fejlesztéspolitikai időszak dedikált forrásának alapdokumentuma a városra nézve. A város várhatóan mindazon fejlesztést meg tud valósítani, amely forrással rendelkezik ebben a programban.

Erről a programtervről elsőként az integrált településfejlesztési stratégiával együtt (fenntartható városfejlesztési stratégia) döntött a közgyűlés 2022. júliusában. Akkor is jelezték a képviselőtestületnek, hogy nincs vége a fejlesztéspolitikai időszaknak, ezért a későbbi időszakban szükség lesz módosításra a programterv aktualizálása miatt.

A programterv egyik része az irányító hatóság kérése (technikai jellegű), a másik pedig a városi fejlesztéspolitikai időszak előkészítéséből fakadó módosítás.

A pedagógiai szakszolgálatok fejlesztési igénye forrását is – 350 millió Ft-ot – átvezettek ezen a dokumentumon. Az előterjesztés tartalmazza a prioritási tengelyek megosztását és azt, hogy

a projektek hogyan illeszkednek a megye integrált területi programjához. Rögzítésre kerültek a különböző prioritásokba kerülő projektegyüttesek.

Előírásra került, ha nincs fenntartható városmobilitás terve az adott településnek, akkor azt el kell készíteni. Kecskemét városa rendelkezik ezzel. A projektfelsorolást ki kell egészíteni azokkal a tartalmakkal, amely valamennyi, a következő 7 évben felújítani kívánt utat rögzíti a felsorolásban.

Az irányító hatóság azt is kérte, hogy azokban a városokban, ahol szegregáció, vagy szegregációval veszélyeztetett terület van, akkor kötelező a szociális városrehabilitációs projektet beruházással is kezdeményezze megvalósításra. Kecskeméten vannak ilyen területek. Ez érinti a társadalmi beavatkozást is és megtervezték a kapcsolódó programtervben.

A támogatási kérelmeket pontosan, definiáltan kell megjelölni. A nem ismert felhívásoknál (pl. energetikai csomag) kivették a konkrét megnevezését az intézménynek és nevelési intézmények fejlesztését jelölték meg. Amennyiben a felhívás megjelenésekor szükség lesz pontosítani, azt megteszik.

**Király József:**

Megkérdezi, hogy a hetényegyházi Helikon utca bekötésének a költsége bekerül-e a Rudolf Laktanya fenntartható zöldfelület rekonstrukciójára, valamint a szociális bérlakás-projektbe?

**Balogh Zoltán,** a Fejlesztéspolitikai Iroda vezetője:

288 millió Ft-ot terveztek be a Helikon utcára, részint saját forrásból, azt megvalósítják.

**Király József:**

Miért ide kerül be?

**Balogh Zoltán,** a Fejlesztéspolitikai Iroda vezetője:

Azért, mert nem volt forrás korábban allokálva a szociális városrehabilitációs projektegyüttesre, így arra 100 millió Ft-ot helyeztek. A Rudolf Laktanyában lévő korábbi forrás szűknek mutatkozott, ezért a fennmaradt 188 millió Ft-ot oda tették.

**Király József:**

A támogatás az az előírt saját forrásnak a pótlása?

**Balogh Zoltán,** a Fejlesztéspolitikai Iroda vezetője:

Nem. Alapvető szabály a fejlesztéspolitikai projektekre vonatkozóan, hogy arra nyújtható be támogatási kérelem, amit az adott kérelmező még nem fejezett be. A Helikon utca ebben az évben befejezésre kerül, ezért arra nem tudnak támogatási kérelmet benyújtani. Ezért az itt felszabaduló forrást két projektre osztották: egyikben nem volt forrás, a másikban pedig szűkös volt a forrás.

A kiskörút bizonyos szakaszainak a felújítása a legnagyobb útfejlesztésű projekt a TVP-ben. Ezzel fognak indulni, melynek a feltételes közbeszerzését lefolytatják és az itt felszabaduló forrás – ha lesz ilyen – olyan projektekre osztható szét, amelyek forrás szűkében szenvednek.

Az energetikai jellegű projekteknel ún. kombinált forrást jelöltek meg és olyan beavatkozási projekt program csomagot, amely a teljesen megújuló energiára épül. Ez azt jelenti, hogy a projekt egy részét támogatásból finanszírozzák, másik részét pedig vagy egy létrehozott finanszírozási konstrukcióval, vagy önerővel szükséges biztosítani. Az energetikai projekteknel vonta be a város eddig is a legnagyobb összegeket, hiszen fajlagos korlátok vannak.

A Pajtás utcai óvodánál kivették a konkrét megnevezést, mert nem ismerik a kiírást.

Az Európai Szociális alapokra vonatkozó projektgyűttesek összevonása is szerepel az előterjesztésben. Korábban az operatív program alapján jeleztek várható fejlesztéseket és a megjelent felhívás alapján ez egy társadalmi integritást segítő projekt a szociális városrehabilitáció keretében.

Összevonásra kerültek bizonyos források azért, hogy a háziorvosi rendelők felújítására allokált forrást átemeljék (Katonatelepi Óvoda fejlesztési költségei, Ménteleki Óvoda bővítésének forrása). Az önkormányzat a kisebb szeparált orvosi rendelők felújítási feladatait látja el adott esetben saját erőből. Erre nem a közbeszerzési eljárást szokták kiírni, hanem hatékonyabb évente, a szükségyszerűség felmerülésével elvégezni a felújítási feladatokat. Meg kellett határozni, hogy a város milyen százalékos arányban osztja fel a forrásokat a projektekben.

Emellett a már tervekkel rendelkező projektek keretében (pl. Kadafalvi Óvoda bővítése) a közbeszerzési eljárás előkészítésének szakaszában vannak. A Ménteleki Óvoda bővítésére a támogatási kérelmeket be fogják nyújtani. Az ütemterv úgy került összeállításra, hogy a projektek egymásra épüljenek.

A megyei jogú városok projektjeiben vállalt indikátoroknak hozzá kell járulniuk a nemzetállami vállalásokhoz. Az előterjesztés utolsó részében erre térnek ki, illeszkedve a végrehajtásra kerülő projektekhez és a megyei önkormányzat ITP-jében vállaltakhoz.

#### **Király József:**

A Fejlesztéspolitikai Iroda a bizottság számára 3 éves útfelújítási programot dolgoztatott ki. Kéri, hogy ezt adott esetben kérjék át, amennyiben beilleszthetők lehetőség szerint a pályázatokba is.

#### **Kósa József:**

A bemutatott városfejlesztési terv 2029-ig szól, ezért megkérdezi, hogy az első napirendnél szereplő Párkány utca és térsége beilleszthető-e a munkatervbe?

#### **Balogh Zoltán,** a Fejlesztéspolitikai Iroda vezetője:

Megvizsgálják a Párkány utca térségének esetét, amely alapvetően egy belterületi út felújítását jelenti és amely elkészítésének a források szabnak határt. Tartalék projektek is

nevesíthetők. A TVP-t fél évente felül kell vizsgálni és amennyiben lehetséges, a tartalék projektek között szerepeltetik a közgyűlés előtt.

**Dr. Gajdácsi Zoltán**, a Mérnöki Iroda vezetője:

A Párkány utca tekintetében az út- és közműfejlesztések tekintetében már tervekkel rendelkezik az önkormányzat. A tartaléklista is már betöltött, de el fog készülni a Párkány utca dokumentációja is.

**Király József**:

Megállapítja, hogy több kérdés, hozzászólás nincs, módosító javaslat nem hangzott el, ezért megkérdezi, ki ért egyet a határozat-tervezettel?

Szavaztatást követően megállapítja, hogy a bizottság 6 igen szavazattal, ellenszavazat és tartózkodás nélkül a következő határozatot hozta:

**43/2023. (X. 16.) VFB. számú határozat**

**Kecskemét Megyei Jogú Város TOP PLUSZ Városfejlesztési Programtervének módosítása**

A Városüzemeltetési és Fejlesztési Bizottság megtárgyalta Szemereyné Pataki Klaudia polgármester 3186-83/2023. számú előterjesztését és az alábbi határozatot hozta:

A bizottság a fenti tárgyban készült közgyűlési előterjesztést a közgyűlés számára elfogadásra javasolja.

**A határozatról értesülnek:**

- 1-7.) A bizottság tagjai
- 8.) Balogh Zoltán, a Fejlesztéspolitikai Iroda vezetője
- 9.) Mile Tamás, a Projektkoordinációs Osztály vezetője
- 10.) Irattár

\* \* \*

## **6. NAPIRENDI PONT**

**A Városüzemeltetési és Fejlesztési Bizottság 2023. II. félévi munkaterve**

**Előterjesztő: Király József elnök**

(A 69-3/2023. számú előterjesztése a jegyzőkönyvhöz csatolva.)

**Király József**:

A maga részéről a későbbiek folyamán kérni fogja, hogy a 30 km/h-s sebességkorlátozással ellátott területeken készüljön felülvizsgálat a lakó-pihenő övezetekre történő átminősítésre. A belvárosi tanácsadó testülete is felhatalmazta erre.

Ugyanígy kérni fogja az Irodát, hogy az Izsáki út felújítása kapcsán a menekülő utak sérüléseinek helyeit jelezzék a kivitelező felé.

Ezt követően megállapítja, hogy kérdés, hozzászólás nincs, módosító javaslat nem hangzott el, ezért megkérdezi, ki ért egyet a határozat-tervezettel?

Szavaztatást követően megállapítja, hogy a bizottság 6 igen szavazattal, ellenszavazat és tartózkodás nélkül a következő határozatot hozta:

**44/2023. (X. 16.) VFB. számú határozat**

**A Városüzemeltetési és Fejlesztési Bizottság 2023. II. félévi munkaterve**

Kecskemét Megyei Jogú Város Közgyűlése Városüzemeltetési és Fejlesztési Bizottság megtárgyalta Király József elnök 69-3/2023. számú előterjesztését és az alábbi határozatot hozta:

A Bizottság a 2023. II. félévi munkatervét a határozat melléklete szerinti tartalommal fogadja el.

**A határozatról értesülnek:**

- 1-7.) A bizottság tagjai
- 8.) Dr. Patay Balázs, a Szervezési és Jogi Iroda vezetője
- 9.) Dr. Orbánné Veres Ildikó, a Szervezési Osztály vezetője
- 10.) Irattár

\* \* \*

**Király József:**

Ezt követően megállapítja, hogy a bizottság a napirendek tárgyalását befejezte, ezért megköszönve a jelenlévők részvételét, valamint a bizottság munkáját, az ülést 14.45 órakor bezárja.

K. m. f.

  
**Király József**  
elnök



  
**Sipos László**  
alelnök