



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

---

2750-2/2024.

**J E G Y Z Ő K Ö N Y V**

**Kecskemét Megyei Jogú Város Közgyűlése  
Városüzemeltetési és Fejlesztési Bizottság  
2024. február 12-én megtartott üléséről**

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

**Az ülés időtartama:** 13.00 órától – 15.20 óráig

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

**Távol van:** Marczi Albert bizottsági tag  
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 5 tag van jelen. Marczi Albert és Koskár István bizottsági tagok előre jelezték távolmaradásukat.

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 5 igen szavazattal, ellenszavazat és tartózkodás nélkül elfogadta az ülés napirendjét a következő határozattal:

**1/2024. (II. 12.) 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.) **Önkormányzati ingatlanok használatával összefüggő rendeletek módosítása**  
Előterjesztő: Szemereyné Pataki Klaudia polgármester  
(A Közgyűlés napirendjén az előterjesztés 2. sorszámmal szerepel.)
- 3.) **Az autóbusszal végzett menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatásra vonatkozó feladatellátási szerződés módosítása és döntés a Nemzetközi Regionális Tudományi Társaság konferenciájához kapcsolódóan a helyi autóbussz-közlekedésben alkalmazandó időszakos díjmentességről**  
Előterjesztő: Dr. Homoki Tamás alpolgármester  
(A Közgyűlés napirendjén az előterjesztés 4. sorszámmal szerepel.)
- 4.) **A kecskeméti köztemető 2024. évi fejlesztési programja**  
Előterjesztő: Falu György Tamás alpolgármester
- 5.) **Tájékoztató a városban érvényben lévő sebességkorlátozásokról**  
Előterjesztő: Falu György Tamás alpolgármester
- 6.) **A Városüzemeltetési és Fejlesztési Bizottság 2024. I. félévi munkaterve**  
Előterjesztő: Király József bizottsági elnök

**A határozatról értesülnek:**

- 1-7.) A bizottság tagjai
- 8.) Irattár

\* \* \*

**1. NAPIRENDI PONT**

**Közúti forgalomszabályozási döntések**

Előterjesztő: Dr. Homoki Tamás alpolgármester  
(Az alpolgármester 555-1/2024. számú előterjesztése a jegyzőkönyvhöz csatolva.)

**Király József:**

Köszönti az előterjesztéshez érkezett lakókat. Javasolja, hogy a bizottság pontonként folytasson vitát az előterjesztés során, majd tételenként szavazzon.

Ismerteti a határozat-tervezet 1.1. pontját.

**Sipos László:**

Véleménye szerint indokolt a kérés, mert sokan nagy sebességgel használják ezt az utcát. Bízunk abban, hogy ellenőrzéssel megakadályozhatók a szabálytalanságok.

**Király József:**

Egyre több helyről érkezik kérés a 30 km/h-s sebességkorlátozás bevezetésére, ezért a gyorsshajtókkal szembeni hathatós fellépésen el kell gondolkodni. Megjegyzni: ha további utcák kerülnek sebességkorlátozás alá, akkor lassan már a településjelző táblánál meg lehetne tenni ezt. Erre vannak példák az országban több helyütt is és ezzel a megoldással nem kell ennyi táblát kihelyezni.

**Falu György Tamás alpolgármester:**

Amikor olyan városrészben kérnek táblát, ahol az ott élőkön kívül senki nem közlekedik be az utcába (pl. Kadafalva, Petőfiváros nagyrésze) véleménye szerint azt jelenti, hogy a lakók saját magukkal szemben kérnek sebességkorlátozást. Egyetért Király József elnök véleményével és azzal is, hogy akiknek egy lakó-pihenő övezeti kijelölés vagy lakott terület tábla nem jelent semmit, az ellen nem tudnak eszközt találni, és az önkormányzat nem is tudja betartatni azt.

Jelenleg egy forgalomcsillapító eszközzel kísérleteznek, de valamilyen módon a társadalmat kellene olyan belátásra bírni, hogy ez így nem mehet tovább. A szabályok olyan mértékű be nem tartásáról van szó, ami sokba kerül a városnak, hiszen több játszótérnyi pénzt költ arra, hogy a táblákat kihelyezze, nyilvántartsa, karbantartsa, vagy pótolja. A lakosság gondolkodásmódjának megváltoztatása nélkül tehetetlen az önkormányzat.

**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 5 igen szavazattal, ellenszavazat és tartózkodás nélkül a javaslatot elfogadta.

Ismerteti a határozat-tervezet 1.2. pontját azzal, hogy elfogadásra javasolja azt, mert kevés lehetőség van más módon ellátni az üzleteket. A gépjárművezetők sok esetben egész napra ott hagyják az autókat, ami az üzletek működését nehezíti.

Ezt követően megadja a szót az érintett szólásra jelentkezőknek.

**Fehér Anna, Koch Borház:**

Az üzletüket 8 éve nyitották meg és mindig voltak abból konfliktusok, hogy a hozzájuk érkező teherautók nem tudnak parkolni, vagy megállás esetén akadályozzák a forgalmat. Ezen túl a vásárlóknak sincs lehetőségük megállni az üzlet előtt, mert sokan arra használják ezt a helyet, hogy átszálljanak a tömegközlekedésre, vagy az autót hátrahagyva besétáljanak a városba. Gyakran 8-10 órát állnak ott ezek az autók.

**Király József:**

Megállapítja, hogy 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 4 igen szavazattal, ellenszavazat nélkül, 1 tartózkodással a javaslatot elfogadta.

Ismerteti a határozat-tervezet 1.3. pontját. Megkérdezi, hogy a stabilizált földutak is sebességkorlátozás alá vehető-e?

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

Más helyszínen is van hasonló példa a városban (Vacsi köz), így nem eseti megoldás lesz.

**Király József:**

Megállapítja, hogy 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 5 igen szavazattal, ellenszavazat és tartózkodás nélkül a javaslatot elfogadta.

Ismerteti a határozat-tervezet 1.4. pontját. A helyszínt megtekintve megállapította, hogy ott valóban nagy a tehergépjármű forgalom. Megkérdezi, modellezték-e azt, hogy mit eredményez, ha ezek a teherautók a városnak egyéb nem tiltott területére hajtanak be?

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

A térségben adott egy alternatív útvonal, mert párhuzamosan fut a 44-es számú út. Felhívja a figyelmet arra, hogy Klebelsberg úton nagyon sok telephely van, emiatt a továbbiakban is lett ott teherforgalom és a célforgalmat nehéz lesz ellenőrizni. Nincs szakmai akadálya a kezdeményezésnek, ezért került a bizottság elé ez az alternatíva.

**Király József:**

Véleménye szerint jobban meg kellene vizsgálni a kérdést, mert a sokan – lehajtva az elkerülő szakasról - a Szent István krt.-ra tévednek. Megkérdezi, van-e kamera abban a térségben?

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

Klasszikus modellezés nem történt. A Szent István krt. egy része iparterület része is és jóval bentebb található. Itt is voltak korábban kezdeményezések a teherforgalom kitiltására, de ez az út funkciójával ellentétes. A Klebelsberg Kunó utca nagy része immár lakott terület egészen az iskoláig.

**Bulyovcsity Gabriella:**

Megkérdezi, hogy ez esetben nem lenne-e megoldás a súlykorlát bevezetése?

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

Az iskolai útkereszteződésben van kamera, a 44-es számú útra kanyarodásnál nincs.

Súlykorlátozást nem alkalmaztak Kecskeméten ilyen célból, mert nem látják hatékonyságát. A mostani problémát a nagyobb teherautók viszonylag nagy sebességgel való haladása jelenti. Ilyen szempontból nem számít, hogy 20 vagy 40 tonnás jármű közlekedik ott, mert a por- és a hanghatás a zavaró tényező, illetve a rázkódás az úttesten. Ezért nem vizsgálták ezt. Az úttest állapotának védelmében előírhatnának súlykorlátozást és az út alapja is úgy készült, hogy bírja a súlyterheléseket

A Mindszenti krt. említett szakaszán nincs lakóépület az út közvetlen közelében, ezért sem vizsgálták. A Mártírok útja vége pedig kiköt a 44-es főútra, így nem volt indokolt a teherautók kitiltása.

**Király József**:

A régi 5. sz. főúttól beközlekedve is meg kellene vizsgálni, hogyan lehetne bevezetni ezt a korlátozást annak érdekében, hogy akik már a szennyvíztelep irányából jönnek, ne hajtsanak ide be óhatatlanul. Megkérdezi, hogy ez vizsgálat tárgya volt-e, hiszen ennek az útnak van folytatása, emellett pedig a teherautók számára égerutat jelent.

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

A Mindszenti krt. említett szakaszán nincs lakóépület az út közvetlen közelében, ezért sem vizsgálták. A Mártírok útja vége pedig kiköt a 44-es főútra, így nem volt indokolt a teherautók kitiltása és a Kertvárosi Általános Iskolánál is ki tudnak még menni.

**Király József**:

Megállapítja, hogy több kérdés, hozzászólás nincs, módosító javaslat nem hangzott el, ezért megkérdezi, ki ért egyet a határozat-tervezet 1.4. pontjával?

Szavaztatást követően megállapítja, hogy a bizottság 5 igen szavazattal, ellenszavazat és tartózkodás nélkül a javaslatot elfogadta.

Ismerteti a határozat-tervezet 1.5. pontját. Számos cég működik nagy depókkal itt is, valamint itt található a színház lerakata is. Amennyiben a bizottság elfogadja a javaslatot, véleménye szerint a továbbiak folyamán is foglalkozni kell ezzel a kérdéssel.

Itt is az a probléma, mint a 30 km/h-s sebességkorlátozásnál.

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

Nem látták akadályát ennek.

**Sipos László**:

Elmondja, hogy itt lakóingatlanok is vannak széles közterülettel, valamint sok vállalkozás, amit ezeken az utakon lehet megközelíteni. Véleménye szerint tovább kellene vizsgálni ezt a javaslatot olyan irányban, hogy az utcák lakói és a vállalkozók is ezt szeretnék-e. Volt-e ebben a kérdésben lakossági fórum, valóban a többség kérte-e ezt?

Az itteni utak mindegyike alkalmas tehergépjármű forgalomra. Olyan kisebb utcákban, ahol keskeny az út, vagy az útalap nem alkalmas teherautók fogadására, indokoltnak tart egy ilyen döntést. Itt azonban átgondolásra és lakossági fórum tartására kéri az érintett képviselőt, hiszen a belvárosi üzleteket sokszor ebből a térségből szolgálják ki. Ugyanígy kérdezzék meg a vállalkozásokat is.

Végül kéri, hogy minden esetben tartsanak lakossági fórumot a lakossági kezdeményezésre induló forgalomszabályozásokról való döntés előtt arra vonatkozóan, hogy valóban igényli-e a lakosság zöme a beavatkozást.

**Király József:**

Felmerül a kérdés, átmegy-e annyi forgalom az adott területen, hogy ezzel érdemes legyen foglalkozni? Lezárás esetén a déli iparterület megközelítése csak a régi 5-ös számú főúton lehetséges, vagy kerülővel, a Halasi út irányából. Megkérdezi, hogy történt-e már forgalomszámlálás?

**Sipos László:**

Az érintett utcán nagyrészt csak kerékpáros- és személygépjármű forgalom van, ezért túlzásnak tartja a határozati javaslatot.

**Falu György Tamás alpolgármester:**

Tudomásul kell venni, hogy a városnak van egy úthálózat szerkezete, ezért a lakóutcákban csak építkezés során van helye tehergépjármű forgalomnak. A Mezei és Juhász utcáknak hálózati szempontból nagy szerepük van, ezért innen teherautó forgalmat kitiltani nem indokolt. Környezetvédelmi szempontból sem helyes, mert akkor kerülőutakon, többlet km-eket megtéve érnék el a teherautók az úticéljaikat, emellett pedig a belváros tele van üzletekkel, amiket fel kell tölteni. A bizottságnak az egyéni érdek és a közösségi érdek között kell megtalálnia a megoldást, felvállalva olykor olyan döntést is, amely a kérelmező számára kedvezőtlen, hiszen a közösség érdekében a másik döntést kell meghoznia.

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

A lehetőség adott a változtatásra, de ennek szükségességét nem mérték.

**Király József:**

Javasolja, hogy az előterjesztők fontolják meg a súlykorlátozás bevezetését ilyen esetekben, hiszen olyan fő közlekedési útvonalról van szó, amely mellett lakóépületek is találhatóak. A maga részéről nem támogatja a határozati javaslatot.

**Sipos László:**

Módosító javaslata, a bizottság kérje fel az előterjesztőt, hogy végezzen további vizsgálatokat a Mezei utca és folytatásában a Juhász utca 5. sz. főút Mindszenti körút közötti szakaszán annak céljából, hogy szükséges-e a tehergépkocsival történő behajtási tilalom bevezetése.

**Király József:**

Megállapítja, hogy több kérdés, hozzászólás nincs. Megkérdezi, ki ért egyet a módosító javaslattal?

Szavaztatást követően megállapítja, hogy a bizottság 5 igen szavazattal, ellenszavazat és tartózkodás nélkül elfogadta a javaslatot.

Ismerteti a határozat-tervezet 1.6. pontját. Az Attila utcából sok esetben a Vikár Béla utcára is nehézkes kihajtani, főként, ha otthagyják a járműveket. Indokoltnak tartja a határozati javaslatot.

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 4 igen szavazattal, ellenszavazat nélkül, 1 tartózkodással a javaslatot elfogadta.

Ezt követően a határozat-tervezet 1.7. pontját ismerteti. Megnyílt a Katona József Gimnázium sportcsarnoka, ezért a térségben immár egy jelentős forgalomvonzó létesítmény is van. Elmondja, több jelzés is érkezett hozzá amiatt, hogy probléma lesz a gimnázium mögött parkoló gépkocsikkal a Serfőző utca felé. A későbbiek folyamán ezt is körbe kell járni. Megadja a szót a szólásra jelentkező állampolgárnak.

**Fülei László:**

A Vikár Béla utca és az Attila utca sarkán lakik, ahol a reggeli és délutáni órákban hatalmas forgalmat tapasztalnak. A kapubejárójuk az Attila utca felől van, itt tudnak a garázból kiállni. Az Attila utca 2. sz. előtt naponta 10-15 autó áll meg szemben a garázsbejárójukkal (kisteherautók, markolók, daruk, utánfutó, stb.), ezért ellehetetlenítik számára a garázból való kiállást. Ez a terület egyébként zöldterület lenne. Véleményük szerint, ha nem helyezik ki a megállási tilalmat, akkor teljesen ellehetetlenítik az életüket.

**Király József:**

A reggeli órákban a maga részéről is ellenőrizte a helyszínt. Ott valóban nehezített a forgalmi helyzet.

Megállapítja, hogy több kérdés, hozzászólás nincs, módosító javaslat nem hangzott el, ezért megkérdezi, ki ért egyet a határozat-tervezet 1.7. pontjával?

Szavaztatást követően megállapítja, hogy a bizottság 4 igen szavazattal, ellenszavazat nélkül, 1 tartózkodással a javaslatot elfogadta.

Ezt követően megkérdezi, ki ért egyet a határozat-tervezettel 2. pontjával?

Szavaztatást követően megállapítja, hogy a bizottság 5 igen szavazattal, ellenszavazat és tartózkodás nélkül a javaslatot elfogadta.

Végül megkérdezi, ki ért egyet a határozat-tervezettel?

Szavaztatást követően megállapítja, hogy a bizottság 5 igen szavazattal, ellenszavazat és tartózkodás nélkül a következő határozatot hozta:

**2/2024. (II. 12.) VFB. számú határozat**  
**Közúti forgalomszabályozási döntések**

A Városüzemeltetési és Fejlesztési Bizottság megtárgyalta Dr. Homoki Tamás alpolgármester 555-1/2024. számú előterjesztését és az alábbi határozatot hozta:

1.) A bizottság

- 1.1. az Epreskert utca teljes hosszán 30 km/h sebességkorlátozást vezet be mindkét irányból,
  - 1.2. a Bethlen krt. 12/C számú ingatlan előtt 25 m hosszon a várakozás korlátozását, munkanapokon 8.00-18.00 óra és szombaton 9.00-13.00 óra között kizárólag engedéllyel történő igénybevételét rendeli el,
  - 1.3. a Magvető utca Sóhordó út és 10918/13 hrsz-ú utca közötti szakaszán 20 km/h sebességkorlátozást vezet be mindkét forgalmi irányból,
  - 1.4. a Klebelsberg Kúnó utca 44-es főút és Mártírok útja közötti szakaszán célforgalom kivételével tehergépkocsival behajtási tilalmat vezet be mindkét forgalmi irányból,
  - 1.5. a Vikár Béla utca teljes hosszán 30 km/h sebességkorlátozást vezet be mindkét irányból,
  - 1.6. az Attila utca 2. számú kapubejárót követően, a Vikár Béla utcáig tartó 15 m szakaszon megállási tilalmat vezet be
2024. április 5. naptól kezdődő hatállyal.

2.) A bizottság felkéri Dr. Homoki Tamás alpolgármestert, hogy az 1.) pontban foglaltak szerinti döntéséről a kezdeményezőket tájékoztassa, továbbá gondoskodjon a forgalmi rend változásokhoz kapcsolódó közúti jelzések elhelyezéséről.

**3.) A bizottság felkéri Dr. Homoki Tamás alpolgármestert, hogy végezzen további vizsgálatokat a Mezei utca és folytatásában a Juhász utca 5. sz. főút Mindszenti körút közötti szakaszán annak céljából, hogy szükséges-e a tehergépkocsival történő behajtási tilalom bevezetése.**

**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.) Irattár

\* \* \*



## **2. NAPIRENDI PONT**

### **Önkormányzati ingatlanok használatával összefüggő rendeletek módosítása**

**Előterjesztő:** Szemereyné Pataki Klaudia polgármester

(A polgármester 3862-3/2024. számú előterjesztése a jegyzőkönyvhöz csatolva.)

#### **Bulyovcsity Gabriella:**

Az ingatlanok telekhatárának meghatározásával kapcsolatban elmondja, hogy az előterjesztés szerint azok nem a valós ingatlannyilvántartás szerint vannak megállapítva. Ezzel kapcsolatban elmondja, hogy az építészek mindig arra törekednek, hogy az ingatlanok beépítéskor kiigazítsák a telekhatárokat. Ezek a telekhatárok persze nem akkora különbséget mutatnak, mint ami a rendeletervezetben szerepel. A városfejlesztésben építészetiileg is arra kellene törekedni, hogy mindig igazítsák ki a telekhatárokat.

A közterületeken kerítést lehetne létesíteni, de a bekerített területek további problémát generálhatnak (pl. hogy milyen anyagból legyen a kerítés).

Ha szerződést köt a város, akkor véleménye szerint bérleti szerződéssel kellene gondoskodni a zöldfelületekről.

#### **Király József:**

A GPS koordinátarendszerek az építészek és az építők számára ma már milliméter-pontos telekhatárokat biztosítanak. A földhivatalban nyilvántartott térképeken ehhez képest manapság sok eltérés tapasztalható. Emellett vannak olyan területek, ahol az ott élők birtokba vettek különböző közterületeke, ezért azokat rendezni kell. Egyetért azzal, hogy továbbra is megkaphassák a területet, ha megfelelő céllal hasznosítják azt: pl. játszóteret üzemeltetnek és a zöldfelületet is karbantartják.

A reklámrendelet és az ahhoz kapcsolódó közterületi rendelet tekintetében elmondja, a szakbizottság azon munkálkodik, hogy Kecskemét településképét rendezzék, és megóvják attól, hogy mindenféle reklámok kerülhessenek ki.

A reklámgazdálkodás kapcsán a júniusi ülésen a jegyzőtől azt a választ kapta, hogy a reklámgazda szerepét immár a város látja el, mert letelt a 15 év, amely alatt egy cég üzemeltette ezt.

Megjegyzi, hogy a város honlapján nagyon nehéz különböző hivatkozásokat keresni. Próbálta az előterjesztés szerinti különböző hivatkozásokat megtalálni, de azok nem lelhetők fel kereséssel. Pl. a reklámrendelet kikeresését követően azon belül már nem lehet keresni. Emellett nem jelölik a rendeletek elnevezését, csak a számozását, ezért különösen nehéz volt most a bizottsági ülésre felkészülni, hiszen több, összefüggő rendeletet kellett összevetni.

Ha egy reklámfelületet ki akarnak majd helyezni, ahhoz lehet, hogy közterületfoglalás kell, illetve megnézni, hogy a reklámrendeletben foglaltaknak megfelel-e. Meg kell azt is nézni, hogy a településképi rendelet szerint hogyan illeszthető a városképbe, hiszen ott is említés van a reklámok elhelyezéséről. Emellett a rendelet szerint közterületen belül darabszám nem állapítható meg.

Kéri az előterjesztés ismertetését.

**Dr. Temesvári Péter** jegyző:

A város honlapján a rendeletek számozása és elnevezése is fellelhető. Kéri, a bizottsági tagok küldjenek linket, hogy megvizsgálhassa a keresésben talált problémát. Az, hogy az előterjesztésben reklámrendeletként hivatkoznak a rendeletre, nem egy bevett kifejezés, ezért érthető, hogy nem találták meg a rendeletet. Véleménye szerint a rendeletek átláthatóak a honlapon.

Az önkormányzat az elmúlt év során nem reklámgazda lett, hanem a közterületet reklám célra direktben adja ki a reklámozóknak, nem pedig egy cégen keresztül. A reklámok darabszámát azért nem határozhatják meg az önkormányzatok a településeiken, mert a jogalkotó ezt kivette a törvényi felhatalmazásból 2024. január 1-jétől. A jogalkotó a határidőre külön felhívta a figyelmet. Ez a határidő azonban nem tartható a településeken, mert a településképi rendelet módosítása két körben zajlik. A jelenlegi előterjesztés a településképi rendelet módosítását nem is tartalmazza, ugyanis az egy egyeztetési folyamat után kerül a bizottság és a közgyűlés elé.

A kimérési problémák valóban nem az elmúlt évek telehatár-rendezéseiből adódnak. A bérlet közterületnél nem értelmesebb, itt nem is használatba kapja majd a túlhasználó, aki jogalap nélkül van önkormányzati területen, hanem azt a lehetőséget kapja meg, hogy gondját viselje a területnek. A kerítés csak példa, mint követendő eljárás. A kerítés átjárhatóságát kell biztosítani annak érdekében, hogy a közterület betölthesse a funkcióját. Természetesen, ha ez a kerítés úgy akadályozza a közterület használatát, hogy az nem tartható fenn, akkor a szerződésben kitérnek arra, hogy ezt meg kell szüntetni. Ha betölti a funkcióját, akkor nem azt követeli meg az önkormányzat az állampolgártól, hogy el kell bontania, kivéve az olyan eseteket, ahol a későbbi funkció miatt nem tartható a kerítés megléte.

Összességében azt kell megakadályozni, hogy úgy használják az önkormányzati területet, hogy abból később jogi vitát - adott esetben elbirtoklási alapon - lehessen gerjeszteni. Pl. egy olyan közterületből is lehet elbirtokolni, amit jelenleg út funkcióval használnak, de a TRT már nem jelöli közlekedési területnek.

**Király József:**

A reklámok szabályozására most több rendelet is vonatkozik, de később így egyértelmű lesz mindenki számára, hová kell benyújtani a kérelmeket, illetve hogy hol és milyen formában helyezhető el a reklám.

**Dr. Temesvári Péter** jegyző:

A rendeletekben több helyütt is maradt a jelenlegi szabályozás. A jelenlegi módosítások a hatályba lépésüket követően már érvényben lesznek, csak azok még nincsenek összhangban a magasabb szintű jogszabályokkal. Jelenleg is van rendelkezés arra, hogyan lehet új reklámokat telepíteni, de egységesebb lesz a kép, ha lefolytatják azokat az egyeztetéseket, amelyek szükségesek. Erre tekintettel az áprilisi bizottsági ülésre és közgyűlésre vissza fogják hozni a településképi rendelet módosítását. Terveik szerint a kodifikációs eljárás során megszűnik a reklámrendelet, mellyel együtt a reklámszabályok beépülnek a településképi rendeletbe, így a szabályok egy helyen lesznek fellelhetőek.

**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 5 igen szavazattal, ellenszavazat és tartózkodás nélkül a következő határozatot hozta:

**3/2024. (II. 12.) VFB. számú határozat****Önkormányzati ingatlanok használatával összefüggő rendeletek módosítása**

A Városüzemeltetési és Fejlesztési Bizottság megtárgyalta Szemereyné Pataki Klaudia polgármester 3862-1/2024. 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

\* \* \*

**3. NAPIRENDI PONT**

**Az autóbusszal végzett menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatásra vonatkozó feladatellátási szerződés módosítása és döntés a Nemzetközi Regionális Tudományi Társaság konferenciájához kapcsolódóan a helyi autóbusz-közlekedésben alkalmazandó időszakos díjmentességről**

Előterjesztő: Dr. Homoki Tamás alpolgármester

(Az alpolgármester 983-3/2024. számú előterjesztése a jegyzőkönyvhöz csatolva.)

**Hári Ernő,** a KEKO ügyvezető igazgatója:

Ismerteti az előterjesztést, amely több témát ölel fel. Az új tarifarendszer módosítás folytatása a tavaly márciusban életbe lépett tarifarendszer módosításnak. Elmondható, hogy ez kedvező tapasztalatokkal járt Kecskemét helyi személyszállításának területén, hiszen a tanuló- és nyugdíjas bérletek darabszáma 50-55 %-kal, a dolgozói bérleteké pedig 17 %-kal emelkedett. Mindemellett elérték azt a közös célt is, hogy jó lenne, ha a menetjegyek felől a bérletek felé terelnék az utasokat. Az értékesítési adatok alapján ezt is sikerült elérni.

Az előterjesztés tarifákra vonatkozó javaslata összefüggésben áll az országosan az év elején a minisztérium által bejelentett folyamatokkal is, amely a díjszabási- és kedvezményrendszerek egyszerűsítését célozta meg elérendő szakmai célként.

A javaslat összecszerúségében azt jelentené, hogy a dolgozói (teljes árú bérlet) csökkentése tovább folytatódna, hiszen tavaly márciustól azon a szinten hagyták az árat. Ezt az inflációval sem növelték az érvényes Kecskemét kártyával rendelkezőknél.

A jelenlegi javaslat szerint Kecskemét kártyával közel felére csökkentenék a bérletárat, azaz 6.700 Ft-ról 3.500 Ft-ra, kártya nélkül pedig 7.700 Ft-ról 5.000 Ft-ra változna a tarifa. A tanuló- és nyugdíjasbérleteknél egységesen az a cél – szintén a tulajdonosi iránymutatásokat is követve –, hogy névleges díjért, 100 Ft/hó áron biztosítsák az utazási kedvezményt. A javaslat összeállításánál figyelemmel voltak a hatályos jogszabályi környezetre is.

A menetjegyek árához nem nyúlnának, tovább erősítve azt, hogy többen használják a helyi közösségi közlekedést. Ettől a döntéstől a fiskális szempontokon túl azt várják, hogy a jelenlegi 15-25 éves korosztályból minél több gyermeket és fiatal felnőttet a helyi közösségi közlekedés területén tartsanak. Ha ez azt hozza, hogy kevesebb alkalommal használják a városiak és az agglomerációból érkezők az autójukat, az is jelentős forgalomcsökkentést fog jelenteni a város számára, élhetőbb környezettel.

A P+R parkolók rendszerével sokszor foglalkoztak már, ezért örömmel vette, hogy az első ilyen lehetőség kialakítására sor kerülhet. A Kecskeméti Városrendészettel közösen fogalmazták meg azt a javaslatot, miszerint a P+R parkolóban jegyautomatájából váltott jegyet az utas aznap kvázi térítésmentes napijegyként tudná használni a helyi közösségi közlekedés teljes hálózatán.

Az utasvárókkal kapcsolatosan elmondja, hogy a 2019. évi felmérések szerint a tulajdonos a megfelelő forrásokat biztosította.

A közösségi közlekedés akkor érdekli az embereket, ha megfelelő jármű van. Ezt megoldották, hiszen 2020. második félévére egy korszerű gépjárműparkot sikerült kialakítani és ma már minden jármű alacsonypadlós. További fontos szempont a lakosság számára, hogy a szolgáltatás könnyen igénybevehető legyen. Ennek pedig fontos része a díjszabás, digitalizáció. Fontos szempont továbbá, hogy az utas a szolgáltatást megfelelő környezetben tudja igénybe venni. Ez az autóbuszvárók és az ott lévő esőbeállók kérdésköre.

A jogszabályi változások miatt meg kell kísérelni tudni több lépcsőben, de mégis egységes szolgáltatási színvonalat nyújtani az utazóközönség felé. Ennek első lépcsőfoka volt a Publimont Hirdetésszervező Kft-vel a tulajdonában lévő utasvárók tekintetében hatályba lépett szerződés 2023. december 18-án. A következő csomag lenne, amely az önkormányzati tulajdonú utasvárók megfelelő karbantartását, üzemeltetését készítené elő. Utolsó körben pedig a megfelelő tulajdonjogi viszonyok rendezése után előterjesztés készül a közgyűlés elé kerül.

A jelenlegi előterjesztés fő pontjaiban a Széchenyi téri decentrum üzemeltetési kérdéseit is bemutatja. Az itt szereplő megoldási javaslat oka, hogy pl. a síkosságmentesítéssel, vagy a kommunális hulladéknál több félreértés volt. A javasolt intézkedéssel egy kézbe kerülne a feladat, így a KEKO - és közszolgáltató partnere az INTER-TANKER Kft. - immár a teljes területet egységesen tudná kezelni. Voltak időközben részdöntések és a 2019. novemberi közgyűlés óta a 4 központi járdaszigeten található pavilon is a céghez került a profiltisztítás, illetve saját tevékenység megfelelő helyi igényeinek biztosítása érdekében.

Befejezésül arról tájékoztatja a bizottságot, hogy a 2024. április 7-12. között egy konferenciát tartanak a Neumann János Egyetem rendezésében. A feladatellátási szerződés értelmében a bizottságok javaslattal élhetnek a közgyűlés felé, ha valamilyen díjterméket szeretnének

igénybe venni ezen a kiemelt eseményen. Tekintettel arra, hogy az önkormányzat az egyik kiemelt partner, kéri, hogy a konferencia idejére biztosítsák a közösségi közlekedés térítésmentes igénybevételét. A konferenciának már elkészült a regisztrációs kártyája, ami az utazási igazolvány funkcióját is betölti majd ebben az időszakban.

**Sipos László:**

Megkérdezi, hogy a P+R parkolót hol fogják kialakítani?

**Hári Ernő,** a KEKO ügyvezető igazgatója:

A Burger King környékén lesz biztosítva ez a terület, a magántulajdonossal egyeztetve, a megfelelő szerződéses viszonyokkal megkötve. A Kecskeméti Városrendészethez tartozik a kérdés és a teljes lebonyolítás, valamint a területhasználattal kapcsolatos szerződéskötés.

**Sipos László:**

A terület parkolóvá minősítése legalább 500 millió Ft-ba kerülne, ezért megkérdezi, van-e erre pénzügyi keret? Parkolási díjért cserébe burkolt parkolót kell kialakítani.

**Hári Ernő,** a KEKO ügyvezető igazgatója:

A KEKO-nak a P+R parkolóval kapcsolatosan az volt a feladata, hogy teremtse meg ennek a díjszabási környezetét, valamint a hely közösségi közlekedéssel is összefüggésbe lehessen hozni P+R tevékenységet. Ennek az a lényege, hogy a parkolásért nem kell fizetni, vagy esetleg egy menetjegynyi költséget kell fizetni annak érdekében, hogy a P+R parkolót használók a helyi közösségi közlekedést is igénybe tudják venni.

**Király József:**

Megkérdezi, hogy mennyibe kerül a P+R parkoló kialakítása és az „ingyen utazás”? Mit jelentenek az új díjszabások a cég életében és honnan lesz azokra fedezet? Nehéz összehasonlítani az adatokat, mert az elmúlt évi díjszabás hiányzik az előterjesztésből. Ugyanakkor örömmel vette a mostani nettó díjszabást, maga is használja a közösségi közlekedést.

Az utasvárók üzemeltetésével kapcsolatosan szükségesnek látta volna, ha a Publimont Kft-vel kötött decemberi szerződést is a bizottság elé terjesztik, mert jó lett volna rálátni az üzemeltetésre és arra, hogy hány db utasvárólól van szó. Furcsának tartja azt, hogy az önkormányzat fizet számára az elvégzett üzemeltetési feladatokért.

Elmondja, hogy a reklámozást 2008-2009. körül kiadták egy szegedi cégnek, aki az ingyenes reklámozásért cserébe vállalta azt, hogy különböző utasvárókat épít. Szükséges lenne látni azokat az adatokat is, hogy mennyi reklámbevétel folyt be ebből, hiszen véleménye szerint ha ez az összeg a városhoz folyrna be, akkor lehetséges, hogy a KVÜ is el tudja helyezni a 44 db buszvárót. Nem ért egyet az előterjesztés 1. pontjával, ami arra vonatkozik, hogy a a Publimont Kft.-vel ne foglalkozzanak, de a többi féllel igen.

A Széchenyi téri decentrum üzemeltetése miatt a maga részéről többször küldött megkeresést a Mérnöki Iroda vezetőjének. Főként az Aranyhomok felőli járda nagyon rossz állapotú, balesetveszélyes. Megkérdezi ezért, ha más fogja kezelni a területet, lesz-e változás ebben,

lesz-e elegendő forrás erre, mert mindenképpen rendbe kell tenni azt a teret. Ugyanígy a felgyűrődött aszfaltburkolatot is javítani kell, mert a gyalogosok számára balesetveszélyes mély vályúk alakultak ki, az átszállók pedig itt közlekednek, nem mennek el a zebráig.

Az előterjesztés 5. pontja a Nemzetközi Regionális Tudományi Társaság rendezvényével összefüggő díjmentességről szól. Megkérdezi, mennyibe kerül ez a városnak? Megjegyzi, más városokban nem jellemző az, hogy ingyenes utazást biztosítanak egy konferenciára érkezőknek.

A MÁV is megjelenik az előterjesztésben a P+R parkolók tekintetében. A közgyűlés ülésére választ kér arra, hol és milyen elképzelésekkel kapcsolódik a MÁV ehhez?

Véleménye szerint a régi 7 városkapunál igencsak elkelnének a P+R parkolók. Kecskemét közlekedése átstrukturálódik, amikor azt tervezik, hogy közösségi közlekedést használjanak a lakosok. Az elképzelést jónak tartja, hiszen a városlakók egészsége fontos, de megkérdezi, van-e együtt gondolkodás abban, hogy a közösségi közlekedést használók időben oda tudjanak érnéni a munkahelyükre, az iskolába. Ehhez igazítani kell az útvonalakat, buszöblöket, sávokat kell kialakítani a közösségi közlekedés útvonalán, hogy az utasoknak ne kelljen várakozniuk.

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

A P+R parkoló műszaki tartalma kísérleti jelleggel minimális, de elégséges lesz. Zúzalékkal leszórt, stabilizált területet alakítanak ki kerítéssel körbe kerítve és kamerával ellátva.

**Sipos László**:

Ismételten megkérdezi, hogy mekkora lesz a beruházás költsége?

**Varga Miklós**, a Gazdálkodási és Intézményüzemeltetési Iroda vezetője:

Jelenleg indikatív ajánlat van, a műszaki tartalmat most állítják össze. Ezt követően lehet a költségvetéséről beszélni.

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

A funkcióhoz illesztik majd a minimum műszaki tartalmat. A terület a Boróka Lakópark építőjének tulajdonában van, akivel van egyezség van és az önkormányzat vállalásként kapott egy elég nagy területet, amely a Decathlonnal átellenben található. A telek a kadafalvi körforgalomból lesz megközelíthető, nem pedig az Auchan körforgalomból.

A Széchenyi térrel kapcsolatban szerződésmódosítás készült. A KVÜ és az önkormányzat is foglalkozott ezzel, így viszont egy kézbe kerülne a terület. Jogi szempontból rendeznék ezt, mellyel egy nagyobb léptékű burkolatfelújítási projekt indulhatna. Ezt már betervezték és a műszaki tartalom is kezd összeállni, ami az Aranyhomok oldalában a gyalogosforgalom számára a burkolatcserét jelenti, forma és színazonos anyagválasztással. Emellett a középső városziget burkolatjavítása, a szegélykövek igazítása és javítása, az Északi térfal felőli zöld sziget - buszállomáshoz tartozó - keskeny gyalogos forgalomburkolatának javítása is feladat. Egy helyen pedig bazalt-betonos felületjavítás fog történni a busz útvonalán.

**Varga Miklós**, a Gazdálkodási és Intézményüzemeltetési Iroda vezetője:

Amikor a végleges műszaki tartalom meglesz, akkor tudják megmondani azt, hogy milyen finanszírozást kell ahhoz biztosítani.

A vita során felmerült kérdésként, hogy mi a fedezete a buszvárók üzemeltetésével, takarításával kapcsolatban.

Elhangzott az is, hogy a közterülethasználati díjban fog a reklámbevétel teljesülni. Nyilván előzetesen annyi került beállításra, ami korábban az Euro Publicity Kft.-vel a koncessziós szerződés alapján megtörtént. A további finanszírozásra előzetes üzleti terv volt a cég részéről, most készül a végleges. Az önkormányzat gyakorlatilag a maradványnál a többletfinanszírozást tudja biztosítani a szolgáltató felé.

**Sipos László**:

Üdvözlí, ha a buszmegálló kérdése egy kézbe kerül, mert sosem volt „gazdája”. Emiatt általában a városüzemeltetésnek kellett a feladatot ellátnia. A buszváróknál most többféle kategória létezik. Közel 100 helyszínen a városban nincs buszváró, csak buszmegálló van, több helyen pedig erősen kifogásolható állapotúak. Mindenhol meg kellene oldani ezt a problémát és ugyanígy fontos az is, hogy a külterületeken élők is bemehessenek a buszmegállókban a fedél alá.

Van-e ebben a kérdésben valamilyen koncepció? Kiemelten kellene kezelni ezt a feladatot, a járatokat a lakossági igényekhez alakítani.

**Kósa József**:

A bizottság az elmúlt években arról kapott tájékoztatást, hogy a sugárirányú tömegközlekedés költséges, nem fenntartható, ezért változtatni kell. Elhangzott az is, hogy a városrészeket összekötő különböző alközpontokat kell létrehozni. Megkérdezi, ha más típusú elképzelések vannak a tömegközlekedésre, akkor miért újítanak fel? Az volt az ígéret, hogy kevesebb utaskilométer lesz, illetve olcsóbb és gyorsabb lesz a tömegközlekedés. Más városokban alközpontok találhatóak városszerte, amelyek a városrészeket kötik össze.

**Király József**:

Véleménye szerint ez a felvetés nem érinti a napirendet. Erről a kérdéstről akkor volt szó, amikor a menetrendekről tárgyalt a bizottság, azaz, hogy a különböző városrészekből ne kelljen bejönni sugárirányban, de ez most jelenleg működik.

**Kósa József**:

A sugárirányú közlekedés azt jelenti, hogy a különböző városrészekből be kell jönnie az utasnak a városközpontba amiatt, hogy átszállhasson egy másik városrészbe induló járatra.

**Falu György Tamás** alpolgármester:

Ez a napirend a díjmentességről és a Széchenyi téri decentrum fizikai megújításáról szól. Az említetteket önálló előterjesztésként kellene tárgyalni, nem pedig a burkolatfelújítás kapcsán. Megérti a felvetéseket, a várókihelyezéseket, a lakossági igényeket, de a hozzászólások során már a közösségi közlekedés koncepcionális kérdéseiről is szó esett.

Tájékoztatásul elmondja, hogy nagyon sok lakossági megkeresés érkezik a hivatalhoz fedett buszvárók kialakításának igényével.

A térinformatikai rendszerben minden buszmegálló fel van térképezve és több pontos adatbázis is van arról, hogy van-e a közelében pl. árok, közvilágítás, váró. Az is megjelenik, alkalmas-e arra, hogy buszváró legyen telepítve, mert vannak olyan helyszínek, amelyek nem alkalmasak erre. Ilyenkor megvizsgálják, mennyi a felszálló utas, mert elsősorban a várakozó utasok számára fontos, hogy fedett buszvárókban tudjanak várakozni. Nagy eltérések vannak ezekben a számokban, mert van, ahol inkább a felszállás, a másik oldalon pedig a leszállás a jellemző. Ezekről a kérdésekről egy közlekedési koncepció kapcsán lehet tárgyalni, de a bizottság maradjon most a napirendnél.

### **Sipos László:**

Alsószéktóban a német lakóparkba egy buszjárat közeledik be, de lehetetlen helyzet alakult ki, amit a helyszíni bejárás is igazolt. Ha az orvosi rendelőnél egy nagyobb méretű autó parkol, akkor a busz nem tud elhaladni. Tapasztalata szerint ezen az autóbuszon kevesen vannak, ráadásul az utasok a Homokbányán szállnak fel. Megkérdezi, miért kell megtartani olyan járatot, amelyen szinte senki nem utazik, ráadásul még közlekedési problémát is gerjeszt? Ha mindenképpen fenn kell tartani ezt, akkor javasolja, hogy kisebb járművet alkalmazzanak.

### **Király József:**

Továbbra is fennáll a kérdés, hogy miért különböztetik meg az utasvárók kezelését a Publimont Kft. esetében, ráadásul nincs információ a megkötött szerződésről. Miért nem lehet többet tudni a december 18-án megkötött szerződésről?

A KVÜ kezelésében 131 db váró viszont itt van kezelésben a KVÜ-nél.

### **Hári Ernő,** a KEKO ügyvezető igazgatója:

Elsősorban vagyoni jogi kérdésről van szó. Társaságuk úgy kötötte meg elsőként a szerződést a Publimont Kft-vel, hogy ezek az utasvárók nem városi tulajdonban, hanem a Publimont Kft. tulajdonában vannak. Ezek üzemeltetésére és karbantartására is szerződés van. Ez arra vonatkozott, hogy jó, ha kihelyeznek újfajta utasvárókat, amelyek áttetsző falú, polikarbonát felületű utasvárók, csak éppen senki nem takarítja ezeket. Ebben szerettek volna megoldást találni és elérni, ezért a társaság részéről együtt gondolkodás indult a Jogi Osztállyal. Ez volt az első utasváró csoport, ahol felderítették a tulajdoni helyzetet és a szerződéses környezetet. Az első 44 db várónak látszott, hogy rendezett a tulajdoni viszonya, ezért ezekre lehetett a legkönnyebben üzemeltetési szerződést kötni. Márciusban ezek rendszeren ki lesznek takarítva, illetve ha szükséges, kiegészítik a várókat akár szerkezeti elemekkel, vagy akár az utasvárókban lévő padokkal is.

Számtalan jó kezdeményezés volt arra, hogy különböző utasvárók különböző koncepciók mentén kerüljenek telepítésre. Ezért volt fontos az előterjesztésben is szerepeltetni, hogy a városüzemeltetéssel együttműködve elhatárolták a feladatokat abban a tekintetben, hogy kinek mi lesz a dolga.



**Király József:**

Csupán arra kér választ, hogy ezek hogyan kerültek oda, megvan-e a településképi engedélyük és a reklámrendeletnek megfelelnek-e. Megkérdezi, a KEKO ellenőrizte-e ezeket, amikor szerződést kötött? 131 db-ról dönt majd a közgyűlés, de a 44 db-ról nem tud dönteni, így ismételten megkérdezi, hogy mi van abban a szerződésben? Nem csatolták az előterjesztéshez ezt a szerződést.

**Hári Ernő,** a KEKO ügyvezető igazgatója:

A szerződés azért nem került csatolásra, mert nem volt feladat. Ezen utasváróknak valamennyi településképi bejelentése, közútkezelői hozzájárulása, reklámeszközökre vonatkozó közterülethasználati szerződése megvan. Ugyanezt járják végig a képviselői, vagy az utasok részéről érkezett bejelentés során és történik meg valamennyi utasváró kihelyezése.

**Király József:**

Megjegyzi, hogy korábban a szegedi cég telepítései rendben voltak.

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

Elmondja, hogy nem lesz teljes felújítás, hanem a Széchenyi téren burkolat nagyjavítás lesz. A Mérnöki Iroda az utasvárók kitelepítési sorrendjére listával rendelkezik. Ezek jellemzően képviselői és lakossági kérések. A következő tényezőkön múlik, hová kerül ki utasváró, melyek: műszaki-technikai feltételek, közterület rendezés szükségessége (járdaszélesítés, megközelítés biztosítása), utasforgalmi kérdések, stb. Valóban szükséges minden olyan helyre buszvárót telepíteni, ahol várakozó utas van, kül- és belterületen egyaránt. Emellett városképi szabályok vannak arra, hogy melyik régióban milyen kialakítású legyen a buszváró.

Ez a szerződés arról szól, hogy innentől a KEKO felel az utasváró felépítményéért, annak állapotáért. A cégnek viszont tudni kell arról, hogy az utasváró bizonyos részének pedig már van gazdája. Egy másik szerződés alapján a reklámozó cégnek telepítési, fenntartási és elbontási feladata van, de az önkormányzat szempontjából a felépítmény fenntartása a KEKO kezelésébe kerül feladatként. A felszín, a felület köztisztasági feladatai, a csikkartók ürítése pedig marad a KVÜ-nél. Ez lett kettébontva és konkrétan rendezve a buszmegállók tekintetében.

**Sipos László:**

Véleménye szerint nem ez olvasható ki az anyagból. A buszvárók teljeskörű takarítása, karbantartása mind a KEKO kezelésében van. A városüzemeltetés nagymértékben leterhelt és nincs munkaerő sem a feladatok elvégzéséhez. Az utóbbi időben próbált a cég felújításokat eszközölni, mégis nagyon kevés felújított buszváró került ki.

Matkón a felszállók buszmegállóját a leszálló ágra tették ki. A helyzetet próbálták rendezni és a másik váró helyét nagyjából 5 évvel ezelőtt fel is töltötték, de az áthelyezés a mai napig nem történt meg. A buszmegállók alapja sok helyen nem is beton, hanem csak a földre helyezik ki a felépítményeket. Nem ismert, hogy a belvárosban mekkora reklámértéke volt a buszmegállók kihelyezésében, de ez a reklámozó dolga. Külterületen nem lát előrelépést a buszvárók létesülése tekintetében.

Végül választ kér arra, hogy az üzemeltetési, takarítási feladatok kihez tartoznak?

**Király József:**

Felmerül a kérdés, hogy egy buszvárónak mi az üzemeltetési feladata?

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

A járdafelület a közterület része. A felépítmény és a járófelület ketté van bontva.

**Sipos László:**

Nem ért egyet ezzel a véleménnyel, mert a járófelület és a felépítmény egy egységet képez, az egy db buszváról. Éppen ezért kezelés szempontjából ennek egy kézben kellene lennie, mert különben senki nem érzi magáénak. Minden buszmegállót havonta egyszer ki kell takarítani. Ha nincs hulladékgyűjtő edény, azt is ki kell helyezni, melyből a hulladékot össze kell szedni. Ki végzi ezt a munkát, kitől lehet számon kérni, ha nincs elvégezve a feladat?

**Király József:**

Tudomása szerint ezért még havi átalánydíjat is fizet az önkormányzat.

**Sipos László:**

Ezt természetes, hiszen fenn kell tartani, a hibákat ki kell javítani. Ezt folyamatosan figyelni kell, de egy felelőst kell megjelölni az alapra és a felépítményre.

**Király József:**

A bizottság várja a további előterjesztést a járatokkal kapcsolatban, amiről Falu György Tamás alpolgármester tett említést.

Az előterjesztésben foglaltak hihetetlen lehetőséget adnak a szinte ingyenes jegyekkel és a félárú jegyekkel. Ezzel valóban előrelépést tesznek a város egészséges levegőjéért is. Ezen felfogás mentén jó lenne továbbmenni az utak és a zöldfelületek kapcsán is.

Ezt követően a jelenlévő aljegyzőtől iratbetekintést kér a Publimont Hirdetésszervező Kft.-vel 2023. december 18-án kötött szerződés irataiba és előzményeibe.

**Sipos László:**

Jelzi, a bizottság nem kapott arra választ, hogy miért vették ketté a feladatokat?

**Dr. Orbán Csaba**, a Közszolgáltatásszervezési és Környezetvédelmi Osztály vezetője:

A feladat, amelyet a buszmegállók kapcsán próbáltak definiálni, arra irányult, hogy szedjék össze azokat a feladatokat, amelyek a buszmegállók üzemeltetésével összefüggésben jelenleg is vannak és találják meg azokat, amelyek eddigi ellátása különböző okok miatt nem volt megfelelő. Nincs szó itt arról, hogy a KVÜ-nél jelenleg rendelkezésre álló különböző feladatellátási formákat duplázni szeretnék azzal, hogy a KEKO veszi át a buszmegállók fenntartását. Amit a képviselő említett, az azt jelenti, hogy a meglévő, városüzemeltetési feladatokat ellátó cég mellett a KEKO-t hatalmazzák fel ugyanúgy burkolatfelújítási, köztisztasági és egyéb feladatokkal. Nem ez a cél, hanem az, hogy azokat a burkolattal összefüggő burkolatfelújítási és köztisztasági munkálatokat, amit a KVÜ eddig is ellátott, változatlanul lássa el, ellenben ne terhelje az önkormányzat tovább olyan feladatokkal, ami nem a profiljába tartozik. A felépítményekhez kapcsolódó, különböző munkálatokat a KVÜ elvégezte az eddigiek folyamán megrendelésre, de ez nem feltétlenül a profiljába tartozik.

A KVÜ-höz delegált feladatok a továbbiakban: az autóbushozállók környezetében a zöldfelület-fenntartási, fűnyírás, növényápolási feladatok. Amikor az önkormányzat rendelkezik egy szakipari vállalkozással, a KVÜ-vel, akinek dolga a városban a zöldfelület-fenntartás a szerződés szerint, akkor abba beletartozik az autóbushozállók környezete is. Ellenkező esetben felmerül a kérdés, hogy hagyják-e ki ezeket, amikor a cég végzi a munkát városban?

A hó- és síkosságmentesítési feladatokat nagy városi logisztikában és együtt van értelmezve jól és hatékonyan elvégezni. Nem lát logikus érvet arra, hogy a buszmegállók környezetét más szervezetben, forrásban végezze, amikor egyébként is általában a közútrendszer síkosságmentesítése önkormányzati feladat.

A csikkbedobók kihelyezésére Kecskeméten a köztisztasági feladatok keretében került sor eddig is. Ez a köztisztasági feladat része jelenleg is, így nincs indok arra, hogy egy alternatív szolgáltatót állítsanak fel a közterületi csikkbedobók ürítésére. A feladatok az eddigivel ellentétben határozottan szét vannak bontva az előterjesztésben és a határozat-tervezetben, ezért szolgálja a kívánt cél. Emellett szétbontották azokat a kompetenciákat is, amelyek a szolgáltató cég alapfeladataiban szerepelnek.

### **Sipos László:**

Ezzel a döntéssel nem lesz előrelépés és nem lesz jobb a szolgáltatás színvonala. Ezért lenne szükséges egy kézben tartani a feladatokat. Van olyan buszváró melletti terület, ahol egész évben egyszer sem nyírnak fűvet. Ki fogja ezt megtenni? A döntés nem éri el a célját, mert a szolgáltatás minősége nem lesz jobb. A KVÜ-nek nem lesz eszköze, mert pl. egy olyan mosó autót kellene beállítani, amely a buszmegállókat rendbe rakja, észleli a hibákat, amiket továbbít a céghez.

### **Király József:**

A vállalkozások szeretnék az elvégzett munkáért az ellentételezést megkapni. Nem lehet mindent arra fogni, hogy mi minden a KVÜ feladata, ugyanakkor van 44 db buszmegálló,

amely esetében a karbantartásért a KEKO fizet. Az előterjesztés tartalmazza, hogy a szolgáltató miért fizet, hiszen az ő feladatáról van szó. Megkérdezi, ha olyan lehetőséget kap a KEKO, hogy megrendeli ezeket a munkákat, akkor a KEKO fizet a KVÜ-nek?

**Dr. Orbán Csaba**, a Közszolgáltatásszervezési és Környezetvédelmi Osztály vezetője:

A határozat-tervezet melléklete a szerződés-tervezet, amelynek 5. pontja az autóbussz-megállóhelyekre vonatkozóan a következő:

„5.) A szerződés 2. sz. melléklete az alábbi 6. ponttal egészül ki:

6. A Kecskemét közigazgatási területén található autóbussz-megállóhelyeken létesített utasváró építmények
- 6.1. A Közlekedésszervező az utasvárók üzemeltetését a közszolgáltatás ellátása érdekében tárgyévre megillető kompenzációjának terhére üzemelteti, amelynek érdekében harmadik személlyel megállapodást köthet.”

Elnök úr felvetésére elmondja, hogy ez a KEKO szerződése kompenzációnak a terhére irányul. Előre ne rögzítsék azt, hogy milyen mértékű megbízásokat tesz. A hivatkozott kiegészítés éppen, hogy kifelé is köthessen szerződéseket.

Az eredeti elképzelések szerinti szövegváltozat úgy tartalmazta ezt, hogy a piaci viszonyok között arra legalkalmasabb vállalkozással kösse meg ezt a szerződést. Tisztázott a feladat és hogy milyen feladattartalmat számolhat el az önkormányzat a kompenzáció részeként. Ezeket a feladatrészeket kitölthetik megfelelő alvállalkozási szerződésekkel.

**Király József:**

A probléma abból adódik, hogy pl. a 131 db buszváró karbantartására ebben az évben mennyit szándékoznak költeni.

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 5 igen szavazattal, ellenszavazat és tartózkodás nélkül a következő határozatot hozta:

#### **4/2024. (II. 12.) VFB. számú határozat**

**Az autóbusszal végzett menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatásra vonatkozó feladatellátási szerződés módosítása és döntés a Nemzetközi Regionális Tudományi Társaság konferenciájához kapcsolódóan a helyi autóbussz-közlekedésben alkalmazandó időszakos díjmentességről**

A Városüzemeltetési és Fejlesztési Bizottság megtárgyalta Dr. Homoki Tamás alpolgármester 983-2/2024. 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

\* \* \*

**4. NAPIRENDI PONT**

**A kecskeméti köztemető 2024. évi fejlesztési programja**

Előterjesztő: Falu György Tamás alpolgármester

(Az alpolgármester 974-1/2024. számú előterjesztése a jegyzőkönyvhöz csatolva.)

**Herczeg Anikó,** temetőgazdálkodási vezető:

Kiegészítésül elmondja, hogy a temetőnél kizárólag közösségi célok vannak. A temető 1964. május 1-jén nyílt, az infrastruktúrák akkor épületek meg. A tárgyi létesítmények, a ravatalozó, az ügyfélszolgálat épülete, a főbejárat kapuja és a főbejárat előtti díszter kialakítása pedig 1962-63-ban történt meg. Ezek fejlesztése nagyon fontos.

Ez évben az üzleti tervben 33 pontot határoztak meg, melyből 9 pont megvalósítása elsődleges és a fő központi részekre fókuszáltak. A főkaput 10-15 éve újították fel minimálisan, most nagyobb volumenű felújítást terveznek a kerítéselemek kiváltásával. Ugyanígy a ravatalozó előtti árnyékolás kérdése is adott. Korábban itt fásításról döntöttek, amit el is végeztek és szebb lett a tér, ugyanakkor a támfalak közötti rész is napos. Ez is megoldásra vár és célszerű tervet készíteni erre vonatkozóan. A szóróparcellákhoz is szeretnének hasonlót terveztetni.

**Király József:**

Felhívja a figyelmet arra, hogy a kapu és a ravatalozó helyi védettséget élvez.

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 5 igen szavazattal, ellenszavazat és tartózkodás nélkül a következő határozatot hozta:

**5/2024. (II. 12.) VFB. számú határozat****A kecskeméti köztemető 2024. évi fejlesztési programja**

A Városüzemeltetési és Fejlesztési Bizottság megtárgyalta Falu György Tamás alpolgármester 974-1/2024. számú előterjesztését, és az alábbi határozatot hozta:

1./ A bizottság úgy dönt, hogy a kecskeméti köztemető 2024. évi fejlesztési programját az alábbi részletezés szerint, 70 270 ezer Ft összegű forrás biztosításával jóváhagyja.

<b>Fejlesztés megnevezése</b>
Ravatalozó árnyékolástervezése
Ügyfélszolgálati iroda felújítása, bemutatóterem vizesedésének megszüntetése
Temető főbejárati kapu felújítása (lapostető szigetelés, bádigos munka, festés, kerítés, téglafal, lábázat vakolása)
<b>Sírhelykiépítések:</b>
- Urnasírkert építése
- Urnafal építése (2x75 urnafülkés)
- Sírbolt (3 db 6 férőhelyes)
<b>Urnafalak, kolumbáriumfülkék felújítása:</b>
- 3 db 192 urnafülkés fal + kolonnádív felújítása (F, G, H, I, J, K)
<b>Urnafalak, kolumbáriumfülkék térfelújítása:</b>
- 3 db 192 urnafülkés fal körüli térrendezés, térburkolás /238,5 m <sup>2</sup> /
- Kolonnádív alatti térrendezés, térburkolás /128,1 m <sup>2</sup> /

2./ A bizottság felkéri Szemereyné Pataki Klaudia polgármestert az önkormányzat és a Kecskeméti Városüzemeltetési Nonprofit Kft. között hatályos kegyeleti közszolgáltatási szerződés alapján tárgyi feladatokra finanszírozási szerződés megkötésére, és felhatalmazza annak aláírására.

**Határidő:** értelemszerűen

**Felelős:** Szemereyné Pataki Klaudia polgármester

**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

\* \* \*

**5. NAPIRENDI PONT****Tájékoztató a városban érvényben lévő sebességkorlátozásokról**

**Előterjesztő:** Falu György Tamás alpolgármester

(Az alpolgármester 1015-1/2024. számú előterjesztése a jegyzőkönyvhöz csatolva.)

**Király József:**

Nagyon nagy mennyiségű sebességkorlátozó tábla van kihelyezve a városban. Ugyanakkor nem ezen múlik, hogy a közlekedők betartják-e a korlátozásokat. Kéri, hogy ne ABC sorrendben mutassák ki a sebességhatárokat, hanem területenként. Így áttekinthetőbb lenne annak megvizsgálása, hogyan lehet egy-egy terület sebességkorlátozását optimálisabbá tenni, védeni, stb.

**Dr. Svircevic-Bodnár Ágota** aljegyző:

Az anyagot átdolgozzák az áprilisi ülésre.

**Sipos László:**

Megköszöni a jól összeállított tájékoztatót. Látható, hogy az autóforgalom az elmúlt időszakban kétszeresére nőtt. Emiatt természetes, hogy bizonyos városrészek megértek arra, hogy változást vezessen be a bizottság. Valóban jobban átlátható lenne a kimutatás, ha pl. városrészenként terjesztenék a bizottság elé az anyagot. A cél a problémák megoldása, a biztonságosabb lakókörnyezet. Példaként hozza a Szeleifalut, amely immár 20 éve 30 km/h-s övezet. Megköszöni ezt, mert a Mérleg utca kivételével nem is jött lakossági panasz. Ezen az utcán a buszközlekedést is figyelembe kellett venni.

**Kósa József:**

A korábbi javaslat apropója a Petőfiváros felülvizsgálata volt. A Dunaföldvári út – Vízmű utca – Csalánosi út által határolt terület átlátható 44 db utcából áll, ahol felesleges a rengeteg korlátozó táblát kint hagyni. Logikusabb és fontos lenne, ha minden zárt terület esetében annak bejáratainál lenne kint egy-egy tábla.

**Király József:**

A gyalogos- és kerékpáros közlekedésnek a 30 km/h-s sebességkorlátozás a legmegfelelőbb.

Kéri, hogy a bizottság a következő módosító javaslattal együtt vegye tudomásul a tájékoztatót:

**„A Városüzemeltetési és Fejlesztési Bizottság kéri, hogy a bizottság soron következő ülésére készüljön egy olyan kimutatás is, mely az érvényben lévő sebességkorlátozásokat városrészenként tartalmazza.”**

Ezt követően megállapítja, hogy több kérdés nincs, ezért megkérdezi, ki az, aki a módosító javaslattal együtt a tájékoztatót tudomásul veszi?

Szavaztatást követően megállapítja, hogy a bizottság 5 igen szavazattal, ellenszavazat és tartózkodás nélkül a következő határozatot hozta:

**6/2024. (II. 12.) VFB. számú határozat****Tájékoztató a városban érvényben lévő sebességkorlátozásokról**

- 1.) A Városüzemeltetési és Fejlesztési Bizottság megtárgyalta Falu György Tamás alpolgármester 1015-1/2024. számú tájékoztatóját és az abban foglaltakat tudomásul vette.
- 2.) A Városüzemeltetési és Fejlesztési Bizottság **kéri, hogy a bizottság soron következő ülésére készüljön egy olyan kimutatás is, mely az érvényben lévő sebességkorlátozásokat városrészenként tartalmazza.**

**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.) Irattár

\* \* \*

**6. NAPIRENDI PONT****A Városüzemeltetési és Fejlesztési Bizottság 2024. I. félévi munkaterve****Előterjesztő:** Király József bizottsági elnök

(A 385-1/2024. számú előterjesztés a jegyzőkönyvhöz csatolva.)

**Király József:**

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

Szavaztatást követően megállapítja, hogy a bizottság 5 igen szavazattal, ellenszavazat és tartózkodás nélkül a következő határozatot hozta:

**7/2024. (II. 12.) VFB. számú határozat****A Városüzemeltetési és Fejlesztési Bizottság 2024. I. félévi munkaterve**

Kecskemét Megyei Jogú Város Közgyűlése Városüzemeltetési és Fejlesztési Bizottság megtárgyalta Király József elnök 385-1/2024. számú előterjesztését és az alábbi határozatot hozta:

A Bizottság a 2024. I. 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



## 7/2024. (II. 12.) VFB. számú határozat melléklete

1. **Önkormányzati ingatlanok használatával összefüggő rendeletek módosítása**  
Előterjesztő: Szemereyné Pataki Klaudia polgármester
  
2. **Kecskemét Megyei Jogú Város TOP PLUSZ Városfejlesztési Programtervének módosítása**  
Előterjesztő: Szemereyné Pataki Klaudia polgármester
  
3. **Kecskemét Megyei Jogú Város Fenntartható Városfejlesztési Stratégiájának felülvizsgálata**  
Előterjesztő: Szemereyné Pataki Klaudia polgármester
  
4. **Támogatási kérelmekkel kapcsolatos döntések meghozatala**  
Előterjesztő: Szemereyné Pataki Klaudia polgármester
  
5. **Javaslat a Város Kulcsa Díj adományozására**  
Előterjesztő: Szemereyné Pataki Klaudia polgármester
  
6. **Az autóbusszal végzett menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatásra vonatkozó feladatellátási szerződés módosítása és döntés a Nemzetközi Regionális Tudományi Társaság konferenciájához kapcsolódóan a helyi autóbusszközlekedésben alkalmazandó időszakos díjmentességről**  
Előterjesztő: Dr. Homoki Tamás alpolgármester
  
7. **Közúti forgalomszabályozási döntések**  
Előterjesztő: Dr. Homoki Tamás alpolgármester
  
8. **A kecskeméti köztemető 2024. évi fejlesztési programja**  
Előterjesztő: Falu György Tamás alpolgármester
  
9. **A készülő új településrendezési terv tervezetének ismertetése**  
Előterjesztő: Környezetvédelmi, Városrendezési és Agrár Bizottság
  
10. **A Városüzemeltetési és Fejlesztési Bizottság 2024. I. félévi munkaterve**  
Előterjesztő: Király József bizottsági elnök

**11. Beszámoló a Városüzemeltetési és Fejlesztési Bizottság 2023. évi tevékenységéről**

Előterjesztő: Városüzemeltetési és Fejlesztési Bizottság

**12. Tájékoztató a városban érvényben lévő sebességkorlátozásokról**

Előterjesztő: Falu György Tamás alpolgármester

\* \* \*

**Király József:**

Ezt követően megállapítja, hogy a bizottság a napirendek tárgyalását befejezte, ezért megköszönve a jelenlévők részvételét, valamint a bizottság munkáját, az ülést 15.20 órakor bezárja.

K. m. f.

**Király József s.k.**  
elnök

**Sipos László s.k.**  
alelnök