



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

3731-8/2023.

J E G Y Z Ó K Ö N Y V

**Kecskemét Megyei Jogú Város Közgyűlése
Városüzemeltetési és Fejlesztési Bizottság
2023. június 19-én megtartott üléséről**

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

Az ülés időtartama: 13.00 órától – 15.25 óráig

Jelen vannak: Király József elnök
Sipos László alelnök
Nemesik Mátyás bizottsági tag
Kósa József bizottsági tag
Bulyovcsity Gabriella bizottsági tag
Koskár István bizottsági tag
Marczi Albert bizottsági tag

Távol van: -

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 minden tag jelen van.

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

24/2023. (VI. 19.) 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 előkészítése**
Előterjesztő: Dr. Homoki Tamás alpolgármester
(A Közgyűlés napirendjén az előterjesztés 20. sorszámmal szerepel.)
- 3. Javaslat a menetrend szerinti helyi autóbuszjáratok menetrendjében 2023. szeptember 1-től új számozott helyi autóbuszvonalak bevezetésére**
Előterjesztő: Dr. Homoki Tamás alpolgármester
- 4. A reklámok és plakátok elhelyezéséről szóló 20/2017. (X. 26.) önkormányzati rendelet és a közterületek használatáról szóló 5/2022. (IV. 28.) önkormányzati rendelet módosításáról**
Előterjesztő: Szemereyné Pataki Klaudia polgármester
(A Közgyűlés napirendjén az előterjesztés 2. sorszámmal szerepel.)
- 5. A köztisztaságról és a hozzá kapcsolódó intézkedésekről szóló önkormányzati rendelet megalkotása**
Előterjesztő: Szemereyné Pataki Klaudia polgármester
(A Közgyűlés napirendjén az előterjesztés 3. sorszámmal szerepel.)
- 6. Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzat Közgyűlése 247/2022. (XII. 8.) határozata 1. és 2. számú mellékletében szereplő a 2023-2037. évi közműves szennyvízelvezetésre és –tisztításra, valamint a közműves ivóvízellátásra vonatkozó Gördülő Fejlesztési Terv módosítása**
Előterjesztő: Szemereyné Pataki Klaudia polgármester
(A Közgyűlés napirendjén az előterjesztés 5. sorszámmal szerepel.)
- 7. Támogatási kérelemmel kapcsolatos döntés meghozatala**
Előterjesztő: Dr. Szemereyné Pataki Klaudia polgármester
(A Közgyűlés napirendjén az előterjesztés 7. sorszámmal szerepel.)
- 8. Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata többségi, illetve kizárólagos tulajdonában lévő víziközmű-vagyron 2023. évi bérleti díjának felhasználása felhalmozási és működési célú kiadások finanszírozására**
Előterjesztő: Dr. Sztachó-Pekáry István alpolgármester
(A Közgyűlés napirendjén az előterjesztés 16. sorszámmal szerepel.)
- 9. A Duna-Tisza közti Hulladékgazdálkodási és Környezetvédelmi Önkormányzati Társulás létrehozásáról szóló társulási megállapodás IV. számú módosítása**
Előterjesztő: Dr. Sztachó-Pekáry István alpolgármester
(A Közgyűlés napirendjén az előterjesztés 17. sorszámmal szerepel.)

10. Nem önkormányzati beruházásban megvalósuló útépités támogatása

Előterjesztő: Dr. Szemereyné Pataki Klaudia polgármester

11. Javaslat Kecskemét Megyei Jogú Közgyűlésének 2023. II. félévi munkatervére

Előterjesztő: Király József elnök

A határozatról értesülnek:

1-7.) A bizottság tagjai

8.) Irattár

* * *

Király József:

A napirendek tárgyalása előtt elmondja, hogy a mai nap reggelén „elbukott” az Izsáki út környékének közlekedése. Emiatt több telefonos megkeresés érkezett hozzá – a Városüzemeltetési és Fejlesztési Bizottság elnökeként - tájékoztatást kérne arról, hogy mi történik a városban.

Megjegyzi, hogy a felújítással kapcsolatos információkat maga is a sajtóból és a médiából kapja. Véleménye szerint teljesen más egy ilyen helyzetről olvasni, mint megélni azt. Az ott közlekedők a helyszínen szembesülnek azzal, hogy pl. az adott kereszteződés zsákutca lett az építkezés során vagy azzal, hogy az autóbussznak kerülőúton kell járnia a vasútállomásig, ami időt vesz el és ami miatt nem biztos, hogy az utasok elérik a csatlakozásaikat.

A kialakult helyzet miatt levélben kereste meg a város polgármesterét, kérve, hogy a bizottság kapjon tájékoztatást az előzetes fórumokon nem szereplő teljes útzárral kapcsolatban. Kéri, hogy ezt a tájékoztatást egy informális ülés keretében a jelen bizottság is kaphassa meg a jövő hét folyamán. Információi szerint az illetékes minisztérium nem tud gyorsan reagálni ezekre a felvetésekre és korábban is az a válasz érkezett, hogy az útépités kivitelezőjét nem lehet különböző kérdésekkel, kérésekkel terhelni, csak a minisztériumon keresztül.

Bízunk abban, hogy a jelenlévők ezen az ülésen megkapják a szükséges információkat a fizikailag lezárt területekről és az elterelő útszakaszokról egyaránt. Reményei szerint olyan információk és kérdésekre adott válaszok hangoznak majd el, amelyek alapján elvárható az, hogy a városban folyó munkálatok ne lehetetlenítsenek el egy városrészt és a környező településeken élők bejutását a városközpontba. Mindemellett pedig az iparterületekre is el kell jutniuk a dolgozóknak, ahová pontosan kell érkezniük a munkakezdés miatt.

* * *

1. NAPIRENDI PONT

Közúti forgalomszabályozási döntések

Előterjesztő: Dr. Homoki Tamás alpolgármester

(Az alpolgármester 402-8/2023. számú előterjesztése a jegyzőkönyvhöz csatolva.)

Király József:

Az előterjesztést jól összeszedettnek tartja, és véleménye szerint, ha szükséges, akár ülésenként tárgyalhatna forgalomszabályozási kérdésekről a bizottság.

Az anyagból egyértelműen kitűnik, hogy a sebességtúllépés minden területen problémát jelent, hiszen majdnem mindenütt ennek korlátozásáról van szó. Már a korábbi üléseken és a korábbi bizottságban is szó esett arról, hogy táblákkal sajnos nehéz a sebességkorlátozást elérni, hiszen akár kint van a tábla, akár nem, az autós akkor is túllépheti a sebességet sok esetben.

Javasolja, hogy a bizottság pontonként tárgyalja meg az előterjesztést és azt követően pontonként szavazzon a vita során. Megállapítja, hogy a bizottság tagjai ezzel egyetértenek.

Az 1.1. pont tekintetében elmondja, volt olyan javaslat, hogy egy-egy lakótelepi blokkot nem kellene minden utcában táblázni, hanem a bevezető útszakaszokon kellene egy-egy táblát kihelyezni a körzet korlátozására. Megkérdezi, van-e erre lehetőség?

Dr. Gajdácsi Zoltán, a Mérnöki Iroda vezetője:

Csak ezt az egy utcát vizsgálták, ahogyan a mellékelt térkép is mutatja. Nem terjesztik ki, ha erre közvetlen igény nincs. Elnök úr a lakó-pihenő övezetre utalt, ezért a felvetésre elmondja, hogy igyekeznek kerülni az indokolatlan korlátozásokat. A kezdeményezés benyújtásakor a konkrét kérést vizsgálják és igyekeznek azt teljesíteni, amennyiben az szakmailag megalapozott.

Leviczky Cirill képviselő:

A terület önkormányzati képviselőjeként, lakossági jelzésre kezdeményezte a korlátozást és a táblák kihelyezését. A decemberi ülésen a városrész másik oldalán már megtörtént a korlátozás. A mostani kérés oka az, hogy a Boróka utca menekülő útvonalának használták az autósok Tövis utcát, ezért a keresztutcák ide hordják a forgalmat.

Király József:

Ezt követően megállapítja, hogy több kérdés, hozzászólás nincs, ezért megkérdezi, ki ért egyet a határozat-tervezet 1.1. pontjával?

Szavaztatást követően megállapítja, hogy a bizottság 7 igen szavazattal, ellenszavazat és tartózkodás nélkül a javaslatot elfogadta.

Megállapítja, hogy a határozat-tervezet 1.2. pontjához kérdés, hozzászólás nincs, ezért megkérdezi, ki ért egyet a határozat-tervezet 1.2. pontjával?

Szavaztatást követően megállapítja, hogy a bizottság 7 igen szavazattal, ellenszavazat és tartózkodás nélkül a javaslatot elfogadta.

Megállapítja, hogy a határozat-tervezet 1.3. pontjával kapcsolatosan elmondja, hogy egy szűkös utcáról van szó, amelyben nehéz közlekedni, ezért indokolt a korlátozás bevezetése.

Ezt követően megállapítja, hogy több kérdés, hozzászólás nincs, ezért megkérdezi, ki ért egyet a határozat-tervezet 1.3. pontjával?

Szavaztatást követően megállapítja, hogy a bizottság 7 igen szavazattal, ellenszavazat és tartózkodás nélkül a javaslatot elfogadta.

A határozat-tervezet 1.4. pontjával kapcsolatban megadja a szót dr. Tóth Szilárd önkormányzati képviselőnek.

Dr. Tóth Szilárd képviselő:

Azért kéri az előterjesztés támogatását, mert a Hegedűs köz ezen szakasza rossz burkolatú, emellett pedig szakaszosan vezették be a sebességkorlátozást. Ezen a részen sok idős és kisgyermekes család lakik. Másrészt a járda nem folytonos, ami miatt az úttesten közelítik meg a lakásaikat az emberek.

Király József:

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

Szavaztatást követően megállapítja, hogy a bizottság 7 igen szavazattal, ellenszavazat és tartózkodás nélkül a javaslatot elfogadta.

A határozat-tervezet 1.5. pontjával kapcsolatban megadja a szót dr. Tóth Szilárd önkormányzati képviselőnek.

Dr. Tóth Szilárd képviselő:

Kiegészítésként elmondja, itt is rossz minőségű az útburkolat és az útkanyarulat belátási viszonyai miatt veszélyes az ingatlanból történő kihajtás. Ezért kérték a korlátozás bevezetését.

Kósa József:

Nem látja veszélyesnek ezt a helyzetet. Megkérdezi, hol van itt beláthatatlan útkanyarulat?

Dr. Tóth Szilárd képviselő:

Nem kereszteződésben lévő kanyarulatokról van szó, hanem ahogyan rákanyarodik a Bethlen krt.-ről a Hegedűs köz. „S” jellegű kanyarok vannak ezen a részen, illetve a társasház bentebb van a temető kerítésénél ennek okán nem belátható. A társasházi lakóközösség összes tagja támogatta ezt a kérést.

Dr. Gajdácsi Zoltán, a Mérnöki Iroda vezetője:

A padkára lehet állni, ezért a másik megoldás az lehetne, ha tiltják ott a parkolást, mellyel belátható lenne a kihajtás a társasházból. Az osztály véleménye szerint ez nagyobb sérelemmel járó korlátozás, mint a lassítás kérése a parkoló autók mellett.

Király József:

Megállapítja, hogy több kérdés, hozzászólás nincs, ezért megkérdezi, ki ért egyet a határozat-tervezet 1.5. pontjával?

Szavaztatást követően megállapítja, hogy a bizottság 7 igen szavazattal, ellenszavazat és tartózkodás nélkül a javaslatot elfogadta.

A határozat-tervezet 1.6. pontjával kapcsolatosan megkérdezi, ha építkezés folyik, felmérték-e, hogy meddig tart?

Kasza Gábor, a Közterületfenntartási és Beruházási Osztály csoportvezetője:

A kollégák helyszíni bejárást tartottak és megállapították, hogy egy oldalról a merőleges parkolás biztosított az utca mellett. A gondot az jelenti, amikor a másik oldalon is megállnak és ezzel már annyira lecsökkentik az út szélességét, hogy nem lehet elhaladni sem építkezésre, sem pedig más okból kifolyólag. A javaslat tehát azért született, mert nem lehetett már közlekedni, ha mindkét oldalon járművek parkoltak.

Király József:

Megkérdezi, hogy amikor egy zsákutcában rendelkeznek el megállási tilalmat, akkor csak az egyik oldalra érvényes-e?

Kasza Gábor, a Közterületfenntartási és Beruházási Osztály csoportvezetője:

Az utcába befelé haladva jobb oldalon lesz bevezetve a megállási tilalom. A KRESZ szerint megállni az úttest jobb oldalán, az úttest széle mellett lehet, de itt szükséges a másik oldalon is jelezni a tiltást.

Király József:

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

Szavaztatást követően megállapítja, hogy a bizottság 7 igen szavazattal, ellenszavazat és tartózkodás nélkül a javaslatot elfogadta.

A határozat-tervezet 1.7. pontjával kapcsolatban megadja a szót dr. Tóth Szilárd önkormányzati képviselőnek.

Dr. Tóth Szilárd képviselő:

Információi szerint a közeljövőben nem épül itt járda, holott nagyon sok diák, gyalogos az úttesten közlekedik ezen a szakaszon, gyakran a sávpálya mellett. A helyszín balesetveszélyes, hiszen az autók mindkét irányból közlekednek, így mindenképpen indokolt a változtatás.

Király József:

Megállapítja, hogy több kérdés, hozzászólás nincs, ezért megkérdezi, ki ért egyet a határozattervezet 1.7. pontjával?

Szavaztatást követően megállapítja, hogy a bizottság 7 igen szavazattal, ellenszavazat és tartózkodás nélkül a javaslatot elfogadta.

Az 1.8. pont tekintetében megkérdezi, hogy a többi rácsatlakozó utcánál szabályozták-e az utcákat „elsőbbségadás kötelező” táblával?

Kasza Gábor, a Közterületfenntartási és Beruházási Osztály csoportvezetője:

Igen.

Király József:

Megállapítja, hogy több kérdés, hozzászólás nincs, ezért megkérdezi, ki ért egyet a határozattervezet 1.8. pontjával?

Szavaztatást követően megállapítja, hogy a bizottság 7 igen szavazattal, ellenszavazat és tartózkodás nélkül a javaslatot elfogadta.

Az 1.9. pont tekintetében elmondja, hogy az előző bizottsági ülésen merült az fel, hogy sorra jönnék majd az intézmények az Arany János Általános Iskolánál előterjesztett javaslat miatt. Akkor azt is jelezte, hogy véleménye szerint ez összefüggésben van a parkolórendelettel, amihez igazítani kellene a K+R jelzésű várakozási tilalmat. Ehhez nem kapott az alpolgármestertől támogatást. Megjegyzi, a helyi rendeletben nincs szabályozás a K+R parkolórendszer szabályozására, emellett pedig csökkenni fog az a parkolófelület mennyiség, ahol díjszedés lehetséges. Újra rákérdez arra, hogy ez jogilag hogyan rendezhető?

Dr. Németh Zsolt intézményvezető, Kecskeméti Városrendészet:

Mindenképpen indokoltnak tűnik ezen rendszer bevezetése a megjelölt helyszínen, ezt megvizsgálták. A későbbiek során hozzáigazítják-e a várakozási közszolgáltatásról szóló jogszabályt, arról később döntenek, de nem találja ellentmondásosnak ezt a két rendszert.

Király József:

Felhívja a figyelmet arra, hogy a városnak van egy hatályos parkolórendelete, nem közszolgáltatási szerződésről van szó.

Dr. Németh Zsolt intézményvezető, Kecskeméti Városrendészet:

Igen, a helyi rendeletre utalt, amelyhez hozzá lehet igazítani természetesen ezt, amennyiben igény van rá. Nem találja a kettőt ellentmondásosnak.

Király József:

A maga részéről sem találja ellentmondásosnak, csak nincs ilyen parkolási lehetőség a helyi rendeletben, nincs ilyen fogalom.

Dr. Németh Zsolt intézményvezető, Kecskeméti Városrendészet:

Ez az új intézmény most bontakozik ki és idővel látják azt, hogy mennyire válik be. Az Arany János Általános Iskolánál ez már valóban bevezetésre került. Most itt merült fel igény ennek bevezetésére, elsődlegesen a polgárok igényeinek kielégítése céljából, hiszen a reggeli és a délutáni órákban valóban kaotikus állapotok alakulnak ki. Megnézik, hogy mennyire válik be. Ha beválik és ha igény van rá, illetve jegyző úr is úgy ítéli meg, akkor a helyi rendeletet ennek a függvényében lehet módosítani.

Kósa József:

Véleménye szerint ez a javaslat indítványként is kezelhető lenne.

Király József:

A maga részéről erre már kísérletet tett a májusi előterjesztésnél, de az alpolgármester nem vállalta.

Sipos László:

Hozzájárulást adott ahhoz a bizottság, hogy az iskola környékén a reggeli érkezéskor és a délutáni távozáskor lehetőséget ad a szülők számára a megállás céljából. Ezt véleménye szerint támogatni kell, mert nem zavarja az egyéb parkolást, mivel időszakhoz kötött szabályozásról van szó. Támogatja az előterjesztést.

Király József:

Megállapítja, hogy több kérdés, hozzászólás nincs, ezért megkérdezi, ki ért egyet a határozattervezet 1.9. pontjával?

Szavaztatást követően megállapítja, hogy a bizottság 7 igen szavazattal, ellenszavazat és tartózkodás nélkül a javaslatot elfogadta.

Az 1.10. ponttal kapcsolatosan elmondja, hogy a Kiskörúton azon szakaszaira - ahol jelenleg nincs sebességkorlátozó tábla - mindenhová korlátozó táblákat helyeznének ki azzal a kiegészítéssel, hogy 22.00 óra és 04.00 óra között időszakra vonatkozóan javasolná a bizottság az illegális gyorsajtók miatt.

A bizottság erről már számtalan esetben tárgyalt. Felhívja arra a figyelmet, hogy 2018. februárjában a bizottság ülésén jelen volt alpolgármester asszony is, ahol a zebrák telepítésével, megvilágításával, adott esetben pedig kiemelésével kapcsolatban tett a bizottság javaslatot.

Ezt követően 2021. júniusában a zebrák átépítésével szüntetnék meg a kiskörúti száguldozást Kecskeméten. Akkor 4 db gyalogosátkelőhely átépítéséről volt szó még abban az évben úgy, hogy azokat szintben kiemelik, ezzel gátat szabva a kiskörúti illegális éjszakai gyorsulási versenyeknek – közölte akkor a Kecskeméti Rendőrkapitányság.

2022. júliusában a közgyűlés ülésén került újra terítékre a kérdés, ahol a maga részéről kérdést intézett dr. Homoki Tamás alpolgármesterhez arra vonatkozóan, hogy mikor készülnek el ezek a szintbéli kiemelések. Erre Falu György Tamás alpolgármester a következő választ adta:

A folyamat az előző évben elindult, melyre 50 millió Ft áll rendelkezésre. Az előzetes indikatív ajánlatokhoz képest a kivitelezési árajánlatok olyan növekedést mutattak, mintegy 150 millió Ft-ot, hogy megtakarítási okból átütemezik a kiskörút teljes felújításának idejére, de addig a jelzőlámpák átütemezésében és egyéb megoldásokban is gondolkodnak.

Elmondja, akkor ezeket a válaszokat elfogadta, annál is inkább, mert kezdeményezte a jelzőlámpák folyamatos üzemeltetését olyan ütemezését, amely ellehetleníti a nagy sebességű körbehajtást. A korábbi megbeszélések alapján is kéri, hogy ne legyen a belvárosban táblaerdő, mert nem tartja ezt helyénvalónak. Azzal, hogy az 50 km/h sebességet 30 km/h-ra cserélik, még az 50 km/h-s sebesség nem jelent száguldozást, ha azt betartják.

Több próbálkozás volt arra is, hogy fokozott éjszakai rendőri jelenlét legyen, akár traffipax-szal is, de megerősítették azt, hogy a belváros ezen szakaszán nem szokványos dolog a rendőrség részéről a sebességmérés. Véleménye szerint ez a kérdés több figyelmet érdemelne, mint a kitáblázás.

Bulyovcsity Gabriella:

Mivel ez a probléma hosszabb ideje fennáll, megkérdezi, volt-e kutatás arra, hogy térfigyelő kamerákat helyezzenek ki? Lehet, hogy ez megérné, és az ott száguldozóknak ezáltal büntetést lehetne kiszabni.

Dr. Gajdácsi Zoltán, a Mérnöki Iroda vezetője:

Elmondja, hogy a Közbiztonsági Fórum ülést tartott, ahol a jelenlévő szakemberek erre a megoldásra jutottak. Ezzel a beavatkozással lehetne mérni és hathatósan visszaszorítani a versenyzést. Arról, hogy a döntést megelőzően volt-e megalapozó szakmai elképzelés, nincs információja. Az előzmények miatt azért lett 30 km/h a korlátozás, mert ettől a határtól már elrettentő mértékű a büntetési tétel. Eddig is voltak kint traffipax-ok, de ezek még abban a szabálysértési körben voltak, amely nem elég elrettentő. A hibahatár figyelembevételére most változott: mivel zéró tolerancia van, így nagyobb büntetési tételre ad lehetőséget a 30 km/h-s sebességkorlátozó tábla. Ezek olyan előre lépések a múlthoz képest, amelyek talán nagyobb visszatartó erőt képviselnek.

Nem tud választ adni arra, hogy egyéb felvetések vizsgálat tárgyát képezték-e az előzőekben. Vannak online térfigyelő kamerák, amelyeket folyamatosan figyelnek a jogosultak, de erre eddig is eszközük volt.

Koskár István:

Munkájából eredően sok éjszakát a városban tölt, ezért vannak tapasztalatai. Véleménye szerint jó mérési adat lehetne az, hogy mennyi baleset történt pl. a piarista iskolánál, vagy a

taxis drosztnál. Évek óta probléma az, hogy megoldást kellene találni. Megerősíti azt, hogy a rendőri jelenlét fokozódott a kiskörúton és ez idő alatt nincs versenyzés. Amint azonban a rendőrautó elhagyja a kiskörutat, ugyanúgy tovább zajlanak a versenyek. A lámpák bevezetése véleménye szerint a szabályosan közlekedők számára okoz bosszúságot. A köridő 1,5-2 perc, ennyi idő alatt érnek körbe az autósok. Több egyeztetés zajlott a rendőrséggel, melyek során a rendőrség elkészítette a javaslatát a Városháza felé arra vonatkozóan, hogy hol lenne indokolt térben kiemelni az adott úttestet.

Emlékezete szerint néhány évvel ezelőtt a Mezei utca-Horváth Döme krt.-i szakaszon készítettek el szintkiemelést. Megkérdezi ezért, hogy annak mi lett anno az eredménye, milyen tapasztalatok vannak és miért nem lehet azt a kiskörútra átültetni? Mi az oka vagy akadálya annak, hogy a város ténylegesen tegyen valamit? A 30 km/h-s sebességkorlátozás bevezetésének az lesz a következménye, hogy immár nem kétszeres, hanem háromszoros sebességtúllépés lesz. Az éjszakában versenyző gépjárművek tulajdonosai számára nem okoz problémát, hogy 50-100 ezer forintot kifizessenek alkalmanként. Meglátása szerint amíg nem történik halálos baleset, érdemben sajnos nem történik semmilyen változás.

Dr. Németh Zsolt intézményvezető, Kecskeméti Városrendészet:

A térfigyelő kamerákkal kapcsolatos felvetésre elmondja, hogy azok nem alkalmasak a szankcionálásra, ezzel szabálysértési eljárás nem indítható.

A kérdésnek többféle megoldása lenne, azonban az objektív feltételeket és a pénzügyi helyzetet is figyelembe véve az előterjesztésben szereplő javaslat látszik a leginkább megvalósíthatónak. A kérdéssel valóban foglalkozni kell, és a Közbiztonsági Fórum ebben az irányban mozdult el.

A 30 km/h-s sebességkorlátozás este 22.00 órától hajnali 04.00 óráig terjed, tehát nem lassítja a belváros forgalmát a nappali időszakban, hanem pontosan arra az időszakra terelődik, amikor ezek a gyorsulási versenyeken résztvevők megjelennek. Komplexen kell értékelni a problémát. Nyilvánvalóan a rendőrhatalommal és a KPM-mel egyeztetették azt, hogy milyen hatékony intézkedéseket tudnak bevezetni. Ha elhelyezik ezeket a sebességkorlátozó táblákat, akkor természetesen különféle akciókat fognak nagyobb rendszerességgel foganatosítani nemcsak a sebességtúllépésre, hanem az illegálisan átalakított gépjárművek műszaki forgalomból való kivonására is. A táblákra mindenképpen szükség van.

Kósa József:

Megkérdezi, hogy nincs-e más megoldás, minthogy néhány renitens ember miatt az egész belvárosi közlekedést szabályozzák? Nincs más jogi lehetőség?

Dr. Németh Zsolt intézményvezető, Kecskeméti Városrendészet:

Véleménye szerint ez a sebességkorlátozás figyelembe vehető és ezzel jóval drasztikusabban és hatékonyabban tudnak a rendőrséggel együtt beavatkozni a jogellenes magatartást kifejtőknél. Nem beszélve itt a büntetőpontok alkalmazásáról, amelyek jelentősebb sebességtúllépés esetén 8 büntetőpontot jelentenek. Így 2-3 ilyen intézkedés során már a jogosítvány bevonására is sor kerülhet.

Dr. Sztachó-Pekáry István alpolgármester:

Véleménye szerint elrettentőek lehetnek a traffibox-ok, mert nem tudják a versenyzők, hogy azokban van-e sebességmérő készülék, vagy nincs. Ez is megoldás lehetne a probléma orvoslására.

Dr. Németh Zsolt intézményvezető, Kecskeméti Városrendészet:

Igen. Gondolkodnak azon, hogy hová lehetne ezeket az eszközöket biztonságosan elhelyezni, mert speciális helyre kell kitenni azokat, hogy tudják is alkalmazni a berendezéseket. Ezek könnyen megrongálhatóak sajnos és gyakran meg is rongálják azokat.

Király József:

Elmondja, korábban is felmerült már az, hogy a nagykörúton belül 30 km/h-s övezetet hozzanak létre. Ezek a száguldozások felmerülnek a Petőfi Sándor utcán és a Jókai utcán is. Megjegyzi, a Városüzemeltetési és Fejlesztési Bizottság nem kapott meghívást a Közbiztonsági Fórum ülésére. Véleménye szerint lenne értelme a nagykörúton belüli ilyen módon történő sebességkorlátozásnak.

Dr. Németh Zsolt intézményvezető, Kecskeméti Városrendészet:

Minden bizonnyal van ennek relevanciája, most azonban a kiskörút környékéről és az itt lakók irányából érkezett ez a megkeresés és ebben a vonatkozásban készült el a javaslat a bizottság számára.

Király József:

Megköszöni a választ, ugyanakkor jelzi, korábban döntés volt arról, hogy kiemelik ezeket gyalogátkelőhelyeket a kiskörúton, és pénzüsszeg is elkülönítésre került erre a célra. A maga részéről nem híve a büntetéseknek.

Dr. Németh Zsolt intézményvezető, Kecskeméti Városrendészet:

Természetesen a kiemelés sem rossz ötlet, ebben az esetben azonban valóban az egész napszaknak megfelelően lehetne korlátozni, vagy korlátozható a sebesség egy nehezen kihelyezhető és adott esetben nehezen eltávolítható és bontható eszköz révén. Tehát ez egy kísérleti jellegű megoldás a számukra, melyből a későbbiek folyamán lehet következtetéseket levonni.

Sipos László:

Véleménye szerint ezek az úttest szintjéből való kiemelések a buszközlekedést nehezítik. Korábban sem helyeztek ki „fekvőrendőröket” ott, ahol közösségi közlekedés zajlott. Nyilván ez más és hosszabb ívet jelent, de a buszközlekedésnek rossz. Mindemellett véleménye szerint a 150 millió Ft-os bekerülési költség ezért a 3 db megoldásért nagyon magas összeg.

Koskár István:

A hibapontok kapcsán elmondja, hogy több esetben ezek a versenyző autósok jogosítvány nélkül közlekednek, ezért nem ér célta az ötlet és nem ez a hosszútávú megoldás.

A kiskörútnak lehet a Rákóczi út bevezető szakaszán olyan részt találni, amelyet az autóbuszok kikerülnek. Másik megoldás lehet, ha úgy programozzák a lámpákat, hogy 80 km/h-s sebességgel ne legyen zöldhullám az autós számára.

Dr. Temesvári Péter jegyző:

A napirend tárgyalásánál elhangzott annak igénye, hogy negyedévente kerüljenek a bizottság elé a forgalomszabályozási döntések. Ez egy megállapodás volt, ezért megkérdezi, hogy változtassanak-e ezen a gyakorlaton.

Király József:

Mivel a második félévben két ülés lesz, így ez nem aktuális. A bizottság elnökeként úgy gondolta korábban is, hogy amikor felmerül egy ilyen igény, akkor azt terjesszék a bizottság elé.

Sipos László:

A maga részéről javasolta a negyedévenkénti előterjesztést, de természetesen indokolt esetben ettől el lehet térni. A kiskörút esetében várhatóan ez lesz az első olyan lépés, amelynek lesz eredménye. Természetesen a két ülésre beterjeszhető egy-egy ilyen tárgyú előterjesztés.

Kósa József:

A kiskörút tekintetében most döntés születik, de megkérdezi, hogy az egyéb helyszíneken (pl. Tesco-nál) is terveznek-e döntést hozni? Ha itt szigorítás lesz, várhatóan egy másik helyszínt fognak ezek az emberek kinézni maguknak.

Dr. Gajdácsi Zoltán, a Mérnöki Iroda vezetője:

Mindenképpen lesz egyeztetés lesz az új rendőrkapitánnyal is.

Király József:

Ezt remélhetően a Közbiztonsági Fórum megvitatja.

Ezt követően megállapítja, hogy több kérdés, hozzászólás nincs, ezért megkérdezi, ki ért egyet a határozat-tervezet 1.10. pontjával?

Szavaztatást követően megállapítja, hogy a bizottság 4 igen szavazattal, ellenszavazat nélkül, 3 tartózkodással a javaslatot elfogadta és a következő határozatot hozta:

25/2023. (VI. 19.) VFB. számú határozat
Közúti forgalomszabályozási döntések

A Városüzemeltetési és Fejlesztési Bizottság megtárgyalta dr. Homoki Tamás alpolgármester 402-8/2023. számú előterjesztését és az alábbi határozatot hozta:

1. A bizottság
 - 1.1. a Tövis utca Harang és Szitakötő utcák közötti szakaszán 30 km/h sebességkorlátozást vezet be mindkét forgalmi irányból 2023. július 3. naptól kezdődő hatállyal;
 - 1.2. a Mókus utca Nárcisz és Harkály utca közötti szakaszán 20 km/h sebességkorlátozást, valamint tehergépkocsival történő behajtási tilalmat vezet be mindkét forgalmi irányból 2023. július 3. naptól kezdődő hatállyal;
 - 1.3. a Csokonai utca 3-5 sz. épülete előtti megállási tilalom helyett árurakodást is lehetővé tevő várakozási tilalmat vezet be 2023. július 3. naptól kezdődő hatállyal;
 - 1.4. a Hegedűs közön a Gázló utca irányába a Határ és Gázló utcák közötti, valamint a Mikszáth körút irányába a Csíksomlyói és Korsó utcák közötti szakaszon 30 km/h sebességkorlátozást vezet be 2023. július 3. naptól kezdődő hatállyal,
 - 1.5. a Hegedűs köz Bethlen körút és Mikszáth körút közötti szakaszán 30 km/h sebességkorlátozást vezet be a Mikszáth körút felé haladva az ív elejétől a Mikszáth körútig, ellenirányban a Hegedűs köz 1/B társasház előtti szakaszon 2023. július 3. naptól kezdődő hatállyal,
 - 1.6. a Bika közre vonatkozó megállási tilalmat vezet be 2023. július 3. naptól kezdődő hatállyal,
 - 1.7. a Márvány utca Nagy Lajos király körút és Vaspálya utca közötti szakaszán 30 km/h sebességkorlátozást vezet be 2023. július 3. naptól kezdődő hatállyal,
 - 1.8. a Gyöngyvirág utca Jácint és Gyopáros utca közötti szakaszán elsőbbségi forgalmi rendet vezet be a Jácint, Vadrózsa, Galagonya és Gyopáros lakóutcák alárendelésével 2023. július 3. napjától kezdődő hatállyal,
 - 1.9. a Búzás Mihály utca Kálvin tér felőli oldalán, az iskola kapubehajtója előtt lévő 3 db párhuzamos parkolóállásban, valamint a Kálvin téri parkolók Szabadság téri oldalán lévő merőleges parkoló állások első három parkolóállásában iskolai napokon reggel 7-8 és délután 16-17 óra közötti időszakokra vonatkozó K+R jelzésű várakozási tilalmi forgalmi rendet vezet be, valamint a Búzás Mihály utcában meglévő, postai járművek részére fenntartott várakozóhelyeket helyez át az iskola kapubehajtója előtti szakaszra 2023. augusztus 28. napjától kezdődő hatállyal,
 - 1.10. a **Csányi János körút** Beniczky Ferenc utca és Rákóczi út közötti szakaszán, a **Koháry István körút** Rákóczi út és Piaristák tere között szakaszán, a **Széchenyi tér** Kápolna utca és Gáspár András körút közötti szakaszán, a **Gáspár András körúton**, a **Dobó István körúton** és a **Batthyány utca** Dobó körút és Lechner Ödön utca közötti szakaszán naponta 22.00 óra és 04.00 óra közötti időszakokra vonatkozóan 30 km/h sebességkorlátozást vezet be 2023. augusztus 1. 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.) Irattár

* * *

2. NAPIRENDI PONT**Az autóbusszal végzett menetrend szerinti helyi személyszállítási közszolgáltatásra vonatkozó szerződés módosításának előkészítése****Előterjesztő:** Dr. Homoki Tamás alpolgármester

(Az alpolgármester 10.316-4/2023. számú előterjesztése a jegyzőkönyvhöz csatolva.)

Király József:

Ismerve a folyamatban lévő zöld programot és a törekvést arra, hogy minél inkább zöld energiával működtethető autóbusszok kerüljenek bevezetésre, számára megdöbbentő és meglepő, hogy ennek ellenére 17 db dízel csuklós autóbust kíván a város vásárolni, még 2027-ben is. Látható az előterjesztésből is, hogy ezek az elektromos- és hidrogénmeghajtású buszok nagyon drágák, mivel új technológiáról van szó. A töltésük és a szervizelésük sem megoldott, ugyanakkor az is látható, hogy a technológia fejlődése ebbe az irányba megy.

A megoldást abban látja, hogy a mai ülésén nem dönt a bizottság, hanem átgondolja az előterjesztést, hiszen környezetkímélőbb járműveket kellene beszerezni. Fontosnak tartja, hogy erről vitázzon a bizottság.

Sipos László:

Helytállónak tartja ezt a véleményt. Ugyanakkor elmondható, hogy semmilyen előnyt nem jelentett a buszközlekedésben a korábbi buszoknál az elektromos meghajtás. Ez a megoldás inkább a személyautóknál használható. A jövő felé mutató hidrogénmeghajtású buszokban kell gondolkodni. Az előterjesztés egy átmeneti időszakról szól, mert fel kell készülni arra is, hogy a jövőben valamikor cserélni kell a buszokat és nem feltétlenül elektromos járművekre. A technológia olyan gyorsan változik, hogy lehetséges, hogy öt év múlva már töltőállomások is lesznek, a szükséges eszközök pedig megvásárolhatók. Véleménye szerint az ilyen nagy járműveknél nem jövőbe mutató az elektromos buszok vásárlása.

Koskár István:

A problémát abban látja, hogy több, mint 10 évre köti magát a közgyűlés ezekhez a dízel buszokhoz.

Amikor a város 10 éve Mercedes Citaro hibrid buszokat vásárolták, akkor viszont amellet érveltek az előterjesztők, hogy azok miért lesznek jók. Most ugyanígy elhangzik, hogy a dízel buszok miért lesznek nagyon jók. Az adatok jól mutatnak így leírva, de nem tudni, hogy azok évek múlva mennyire változnak, valamint mennyivel lesznek környezetbarátabbak, mint az elektromos, vagy más meghajtású buszok. Megérti az érveket, de felmerül a kérdés, hogy a

megújuló energia és a környezettudatosság felé halad-e a város, vagy vissza a régi dízel üzemű motorokhoz?

Király József:

A Mercedes a korábbi képviselői helyszíni bejáráson amellet tette le a voksát, hogy elektromos gépjárműveket fog gyártani. Véleménye szerint azt kell összehasonlítani, hogy melyik meghajtású busz mennyibe kerül, bár ezt több évre előre nehéz megtenni. Alaposabb körüljárás lett volna szükséges.

A Mercedes Citaro buszok kapcsán már 10 éve elhangzott, hogy azok olyan buszok voltak, amelyeket nem tudtak más országokban értékesíteni. A nagy tömegű kocsiszekrényt ezek a motorok ezzel az akkumulátorokkal nem tudják meghajtani.

Mivel a belvárosban a nagykörúton belül van egy zéró emissziós zóna, ezért felmerül a kérdés, hogy a dízelbuszok behajthatnak-e majd erre a területre, ha ilyen típusú járműveket fog a város vásárolni? Mivel ezen buszok kihordási ideje 6-8 év, eszerint a dízel autóbuszok 2034-ben még üzemben lesznek.

Sipos László:

A dízel autóbuszok még tíz év múlva is értékesíthetőek, a villanyüzeműek pedig nem.

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

Elnök úr felvetésére a 10 évvel ezelőtti hibrid buszok beszerzése tekintetében elmondja, hogy az akkor elérhető legkorszerűbb technológia volt. Az elmúlt tíz év számos technikai újdonságot hozott a világban azokhoz a hibrid buszokhoz képest és a dízelbuszok mellett is. Az előterjesztésben lévő dízelbuszok nem olyanok, amelyek tíz éve használatban voltak, hiszen ezeket is fejlesztik.

Éppen a Mercedesnek van jelenleg is egy olyan fejlesztése, amelyet ősszel Barcelonában fognak bemutatni. Ez arról fog szólni, hogy hogyan tudják a dízelbuszok emisszióját még jobban csökkenteni az Euro6 és Euro8-as buszokhoz képest is.

Úgy gondolja, hogy a dízelbuszokat nem szabad leírni. Európa, de Magyarország tömegközlekedése és nehézgépjárművekkel kapcsolatos jellemzői azt igazolják, hogy vannak kísérletek elektromos, hibrid, valamint hidrogénmeghajtásokra, de a dízel buszoknak messze nincs még alkonya. Könnyen lehet, hogy a következő 20-30 évben a dízel buszoknak még helye lesz a közlekedésben és képesek lesznek olyan emissziós eredményeket elérni, amelyek a helyi kibocsátás tekintetében is képesek versenyezni a hibridekkel. Ha az életciklusra vetített károsanyag kibocsátását vizsgálják ezeknek a buszoknak, a dízel hosszú távon még mindig vezet.

Az elemzések magukért beszélnek és a KEKO Kft. hibrid buszainak az adatait láthatják. Amikor ezek az adatok összesítésre kerültek, meglepő volt, hogy mennyire másképp gondolták. Úgy vélték, hogy az elektromos, a hibrid és általában a zéró emissziós helyi kibocsátással jellemezhető autóbuszoknak sokkal nagyobb előnye lesz emissziós tekintetben, de ez nem így van.

Ennek ellenére úgy gondolja, hogy ez az előterjesztés nagyon fontos lépés abban a tekintetben, hogy a város kifejezze az elkötelezettségét a helyileg zéró kibocsátású

autóbuszokra való áttérés érdekében. Főként, ha tudomással vannak arról, hogy egy hidrogénbusz ára háromszorosa a dízelbuszokénak, egy elektromos busz pedig nagyjából kétszerese.

Nem az anyagiak mentén gondolkodnak ebben az előterjesztésben, mert az az első 2 db, lokálisan zéró kibocsátású, hidrogén alapú hajtásláncú autóbusz, amit megcéloltak az első beszerzéskor, nyilván szolgál egyfajta kísérletet és mintát és tapasztalatszerzést annak érdekében, hogy a későbbiekben hogyan tudnak majd dönteni. Hozzá kell tenni, hogy egyéb infrastruktúra-fejlesztéssel sokkal többre nem is lennének képesek.

Lehet azt mondani, hogy minden busz legyen elektromos, de ismert, hogy ezek kétszer annyiba kerülnek, mint a dízelbuszok és az is ismert, hogy a KEKO telephelye 2 db busz töltésére alkalmas.

Emellett a buszok töltése sokkal hosszabb időt vesz igénybe, mint a dízelbuszok feltankolása, vagy éppen a hidrogénbuszok feltöltése. Ez egyben azt is jelenti – melyre az anyag is kitér -, hogy elektromos buszból többet kell vásárolni, mint amennyire dízelből vagy hidrogénmeghajtásúból lenne szükség. A járatszervezéseknél a KEKO Kft-nek arra kell tekintettel lennie, hogy az adott időpontban bevethető autóbuszok száma mennyi. Ha tovább tart a buszok töltése, akkor 2 db-bal többre lenne minimálisan szükség.

Az anyagiakat nem részletezi az előterjesztés, hanem a határozat-tervezet 2. pontja szól erről, hiszen a KEKO Kft. és az INTER TAN-KER Zrt. közötti közszolgáltatási szerződés 1. sz. melléklete az, amely tartalmazza azt a pénzügyi ajánlatot, modellezést. Ez arról szól, hogy az INTER TAN-KER Zrt.-vel megkötött közszolgáltatási szerződés futamidejének a végéig (amely 2035-ig szólhat a jelenlegi szerződés szerint) hogyan és milyen pénzügyi konstrukcióban lehet lecserélni majd a buszokat. Ezek árát az INTER TAN-KER Zrt., mint a buszok szállítója a közszolgáltatás díjába be kell, hogy dolgozza 2035-ig. A számok akkor látszódnak majd, ha ezt október 31-ig az INTER TAN-KER Zrt.-vel közösen kidolgozzák. Eddig bekerülési költségről nem tudnak beszélni.

Végül arról ad tájékoztatást, hogy az Országgyűlés 2021. őszén elfogadta Magyarország hidrogénstratégiáját. Ez a nehézgépjárművek tekintetében az elektromobilitásnak nem a hagyományos akkumulátorral vezérelt ágát tűzte ki, hanem a hidrogéncellás elektromobilitást. A város próbál igazodni ehhez, valamint ahhoz a „Green & Cool Kecskemét” elnevezésű fejlesztési koncepcióhoz, amelyet a májusi ülésén fogadott el a közgyűlés. Ebben az uniós források megszerzése érdekében a hidrogénelőállítást is célként tűzték ki, elektromobilitási céllal.

Az összefoglalt indokok alapján kéri az előterjesztésnek jelen formában történő elfogadását.

Király József:

Továbbra is úgy gondolja, hogy amennyiben ekkora változások várhatóak rövid időn belül, akkor hogyan lehet elköteleződni 2028-ig? Véleménye szerint nincs joga a jelenlegi képviselőtestületnek ilyen helyzetbe hoznia a következő közgyűlést, hiszen előre nem ismert a technikai fejlődés. Számára az az elfogadható, ha a döntésben szerepelne, hogy 2026. januárjától 6 db csuklós autóbuszt be kell majd állítani, de ne határozzák meg azt, hogy milyen autóbuszokat. Ugyanígy kellene eljárni 2027. tekintetében is. Nem ért egyet azzal, hogy ezt a dízelbeszerzést így kellene elfogadni.

Hári Ernő, a Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. ügyvezetője:

Kiegészítésül elmondja, hogy gyakorlati oldalról nézve a 25 db Mercedes Citaro Hibrid busz jelenleg 10-11 éves. Az előterjesztésben azért 2025. szerepel, mert a buszok 12 éves korában mindenféle fő darab - ami anno a szállítási szerződésben vállalva volt - nemhogy eléri a szállító által vállaltakat, hanem már ma is több fő darab esetében meghaladja a futásteljesítményt.

Felmérték azt, hogy mi lenne akkor – elnök úr által is említett technikai fejlődés figyelembevételével –, ha ezeket a buszokat visszatartanák a forgalomból. Egy autóbusznak a megfelelő karbantartása és következő 4-5 évre történő működésének biztosítása másfél hónap időszakot jelent, ami 25 buszra vetítve ez négy évet tesz ki.

A 2021-es árszinten ismerteti a költségeket, mellyel autóbuszonként nettó 30-40 millió Ft-ra becsülték a márkaszervízzel és az INTER TAN-KER Zrt.-vel közösen a cserék költségét.

Mint ahogyan Sipos László képviselő is említette, ezeknek a hibrid buszoknak nincs másodlagos piacuk, tehát nem tudják őket értékesíteni. Ez jelentős kockázat úgy, hogy ezeket még üzemeltetni is tudják.

A dízel buszokra vonatkozó felvetésre gyakorlati oldalról elmondja, hogy az alpolgármesterrel helyszíni bejáráson jártak Düsseldorfban, Kölnben és Wuppertálban is. Kölnben jelenleg kizárólag elektromos csuklós autóbuszokat üzemeltetnek pilot-jelleggel és rendszerszinten is. A cég műszaki főmérnöke elmondta, hogy a 6-8 éves csuklós elektromos buszokat selejtezniük kell. Az akkumulátorpakkokat nem tudják cserélni, mert az új akkumulátorok nem csereszavatosak. A márciusi látogatás alkalmával még várták a tulajdonos döntését, ami vélhetően az, hogy ezt az első 6-8 buszt selejtezni kell.

Véleménye szerint ekkora értéket nem lehet selejtezni. Az elektromos buszok azért képviselnek ekkora értéket, mert van egy közgazdasági értelemben vett anomáliájuk: a bekerülési értéken kívül jelenleg az akkumulátorpakkra minden gyártó megadja azt a töltésszámot, amire azt mondja, hogy az akkumulátor mennyit bír. Utána nem biztos, hogy tönkremegy, de nagy eséllyel következhetnek be üzemzavarok. Ezt kecskeméti viszonyokra lefordítva azt jelenti, hogy 6-7 évente várhatóan akkupakkot kellene cserélni.

2 évvel ezelőtt az akkupakknak az új beszerzési árhoz képest lévő értéke még 50 % volt, ma a beszerzési értéknek a 30 %-a. Ez azt jelenti, hogy ezeket az autóbuszokat soha nem tudják közgazdasági szempontból nullára futtatni. Sajnos szintén nincs másodlagos piacuk, hiszen amikor az amortizációban elérnek egy bizonyos időpontig, utána azt az akkupakk miatt nem lehet leköltségetni ezeket. Ez egy akkora értékű beruhást jelent, amit a számviteli előírások szerint rá kell aktiválni újra az eszközre, tehát soha nem lesz nulla az értéke. Amennyiben egyszer ki kell ezeket vezetni a forgalomból, az csak rendkívül nagy mértékű amortizáció elszámolásával lehet, aminek nyilván az értéke óriási.

A hidrogénmeghajtás tekintetében ugyanilyen kockázatelemzést végeztek korábban. Azért a hidrogénüzemű buszok mellett érvelnek, mert jelenleg az elektromos buszok sem olcsóbbak, mint a hidrogénbuszok.

Tájékoztatásul elmondja, hogy hidrogén autóbuszból több száz fut már szétszórtan Európában. Olyan tüzesetekről és anomáliákról soha nem lehetett olvasni, mint amilyenek az elektromos buszokkal előfordultak. A düsseldorfi kollégák elmondták, hogy egy elektromos

autóbusznak és egy három hónapos elektromos busznak a tüze miatt 38 autóbusz semmisült meg és nagyjából a telephely 1/3 vált rommá. Ugyanis, ha ezek az autóbuszok kigyulladnak, eloltani nem lehet azokat a keletkező magas hőmérséklet miatt. Ez esetben az eljárás az, hogy körbe határolják a területet és az épületet hűtik. Ezenkívül egy elektromos autóbusz tüzesetnél 40 másodperc van arra, hogy az utas és az autóbuszvezető elhagyja a fedélzetet.

Ugyanilyen problémákat a hidrogénüzemű buszoknál még nem lehetett tapasztalni. Gázterületen dolgozókkal tapasztalatot cserélve azt a tájékoztatást kapták, hogy jelen tudásuk szerint nem jelent nagyobb veszélyt, mint az oxigén.

Felhívja a figyelmet az elektromos és a hidrogénmeghajtás közötti jelentős különbségre, miszerint az elektromos buszok használatát a környezeti hőmérséklet nagyban befolyásolja: hidegben csökken a futásteljesítmény, nagy melegben szintén, hiszen az akkupakkot is karban kell tartania a járműnek hőmérséklet szempontjából. Nyáron hűti, télen fűti, ami elviszi az energiát. Hidrogén autóbuszoknál a környezetnek ilyen hatása nincs az üzemeltetésre. A hidrogén esetében a nagynyomású tartályokat kell felülvizsgálni. Wuppertálban megtekintették az üzemben lévő 2 db hidrogén buszt, ahol 8 és 10 évre bocsátják ki a két típus tartályait, azaz ezek újra kalibrálását csak ez után kell elvégezni.

A KEKO Kft. segített a Volánbusz első 40 db elektromos buszának szervizelésében. Azt tapasztalták, hogy a buszok tetején lévő akkupakk több blokkból áll, de a blokkok nem kommunikálnak egymással. Bár az autóbusz töltve van, az buszvezető mégis olyan jelet kap, hogy meg kell állnia, mert már nincs töltés. 6-10 hétig voltak itt a járművek, és volt olyan eset, amikor ezt a kommunikációs zavart a stuttgarti mérnökök bevonásával sem sikerült megoldani.

Király József:

Nem azt szeretné, hogy ameddig csak lehet, tartsák életben a bluetech motorokat, hiszen már tíz éve jelezte, hogy véleménye szerint nem ide való.

Hári Ernő, a Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. ügyvezetője:

Úgy látják, hogy a költségek jelentős növekedése nélkül 2 évig még az autóbuszok üzemeltethetők. A csuklós buszoknál azért dízel a javaslat, mert alternatív hajtáslánc tekintetében a csuklósbuszok fejlesztésében nincs előrelépés, a szóló autóbuszoknál viszont már vannak komoly eredmények és komoly piaci penetrációk, melyekre építeni lehet a döntéshozatal során.

Király József:

Megköszöni a választ, bár továbbra is fenntartja aggályait abban a tekintetben, hogy 2028-ig dönt a közgyűlés a 2028-ig közlekedő buszokról és hogy mire fordítsanak pénzt.

Egyetért azzal, hogy a hidrogén hajtásláncot kellene több busszal behozni a rendszerbe.

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 4 igen szavazattal, ellenszavazat nélkül, 3 tartózkodással a következő határozatot hozta:

26/2023. (VI. 19.) VFB. számú határozat

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

A Városüzemeltetési és Fejlesztési Bizottság megtárgyalta dr. Homoki Tamás alpolgármester 10.316-2/2023. 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

Javaslat a menetrend szerinti helyi autóbusszjáratok menetrendjében 2023. szeptember 1-től új számozott helyi autóbusszvonalak bevezetésére

Előterjesztő: Dr. Homoki Tamás alpolgármester

(Az alpolgármester 7766-5/2023. számú előterjesztése a jegyzőkönyvhöz csatolva.)

Király József:

Az anyagot részletesnek tartja, azonban megkérdezi, mennyibe kerül az önkormányzat számára az új számozott helyi autóbusszvonalak bevezetése? A helyi közlekedés teljes volumene éves szinten mennyi, ha levonásra kerülnek a bevételek?

Hári Ernő, a Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. ügyvezetője:

A két témakör költsége éves szinten nettó 30 millió Ft körül van.

Összes hálózati szinten a bevételek magasabban vannak, mint 2022-ben voltak. A közlekedési szakmában a covid járvány és annak hatásai miatt 2019-es adatokhoz viszonyítanak. Elmondható, hogy a 2019. évi szintet most érik el és emelkedik az utasszám. A friss adatok alapján a havi utasszám 1,1 millió fő felett van. 2020-ban ugyanebben az időszakban csak 480 ezer utas volt.

Koskár István:

Az 504-es vonallal kapcsolatosan megkérdezi, hogy a Csabagyöngye utcán megállóhely is létesül-e, vagy csak áthalad ott az autóbusz? Hogyan jut el innen a busz a Tűzok utcára?

Hári Ernő, a Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. ügyvezetője:

Az előterjesztés mellékletében felsoroltak megállóhelyeket jelentenek, azaz ott fognak megállni, amilyen utcát jelölnek. Ha a bizottság elfogadja ezeket a menetrendeket és

fejlesztéseket, akkor a Polgármesteri Hivatal szakembereivel a megállóhelyek kijelölésére mindenképpen bejárást kell összehívni. Ezek helyszínét már nagyjából ismerik, azt követően pedig a megállóhelyeket szeptember 1-ig meg kell valósítani.

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

27/2023. (VI. 19.) VFB. számú határozat

Javaslat a menetrend szerinti helyi autóbuszjáratok menetrendjében 2023. szeptember 1-től új számozott helyi autóbuszvonalak bevezetésére

A Városüzemeltetési és Fejlesztési Bizottság megtárgyalta dr. Homoki Tamás alpolgármester 7766-5/2023. számú előterjesztését és az alábbi határozatot hozta:

- 1.) A bizottság az előterjesztés 1. mellékletében található tartalommal a 404-es számú vonalon próbajelleggel 2023. szeptember 1-től 2023. november 30-ig terjedő időszakban közlekedő új vonalat a hozzá tartozó menetrenddel és közlekedési időpontokkal javasolja bevezetésre.
- 2.) A bizottság az előterjesztés 2-4. mellékletében található tartalommal az 504, 514, 516-os számú vonalakon 2023. szeptember 1-től közlekedő új vonalakat a hozzá tartozó menetrenddel és közlekedési időpontokkal javasolja bevezetésre.

Határidő: értelemszerűen

Felelős: Király József bizottsági elnök

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 reklámok és plakátok elhelyezéséről szóló 20/2017. (X. 26.) önkormányzati rendelet és a közterületek használatáról szóló 5/2022. (IV. 28.) önkormányzati rendelet módosításáról

Előterjesztő: Szemereyné Pataki Klaudia polgármester

(A polgármester 12.319-4/2023. számú előterjesztése a jegyzőkönyvhöz csatolva.)

Király József:

Az előterjesztés bevezetője szerint a reklámgazdai tevékenység lejáratá 2023. augusztus 1-je. Megkérdezi ezért, hogy ki fogja ezt a tevékenységet a jövőben ellátni? Már a korábbi közgyűlésen is felvetette azt, hogy reklámot szolgáló járművek parkolása kifogásolható, hiszen egész évben egy-egy parkolóhelyet elfoglalnak ezek (pl. a Szentháromság-szobor mellett). Emiatt nem lehet a közterületet sem takarítani azon a helyen. Az ilyen esetek kezelését nem látja a rendelet-tervezetben.

Korábban az is felvetésre került, hogy az Izsáki úton és a Budai úton található hatalmas reklámtáblák a főépítész szerint azért lehettek kihelyezve, mert a mögöttük lévő terület (Rudolf-kert, illetve a Budai út kivezető szakasza) nem nyújtott kedvező képet az ide látogatók számára, emellett pedig a figyelmet is elviszi. Véleménye szerint már nincs helye ezeknek az óriásplakátoknak. Hogyan lehetne ezt a kérdést újra vizsgálni a korábban kiadott engedélyek tekintetében? Van-e erre mód és lehetőség?

Dr. Temesvári Péter jegyző:

A jelenlegi rendeletmódosítás más alapra helyezi a közterületi reklámozást. Eddig reklámgazda volt, ami azt jelentette, hogy az önkormányzat kiszervezte ezt a feladatot. Most azonban visszaveszi és hatósági eljárásban fogja a közterület reklám célú hasznosítását intézni, ezért nem lesz szükség reklámgazda kiválasztására, hiszen az önkormányzat engedélyez. Ez eddig is a közterületi reklámozásra terjedt eddig is ki.

Az olyan autók, amelyek parkolnak és reklámot hordoznak, valóban nem parkolási, hanem reklám oldalról közelíthetőek meg. A reklámtörvény szerint ezek a „hirdető felületek” nem számítanak gazdasági reklámnak, parkolás tekintetében pedig fogalmilag kizárt, ezért nincs eszköze az önkormányzatnak ennek szabályozására.

Azok az óriásplakátok, amelyek a településképi törvény hatálybalépése előtt kerültek kihelyezésre, 2023. december 31-ig kaptak moratóriumot. A tulajdonos a településképi előírásoknak vagy megfelelteti ezeket a berendezéseket, vagy pedig elbontja.

Király József:

A Nagykőrösi utca végén is van egy tábla, amely rendkívül megosztó, ezért megkérdezi, hogy ezzel a továbbiakban sem tudnak mit tenni?

Dr. Temesvári Péter jegyző:

Nincs jelenleg olyan eszköz az önkormányzat kezében, amivel magánterületen lévő reklámot megítélhet tartalmi szempontból.

Király József:

A parkoló autókra való reklámozásra tiltására megoldás lehetne, ha bevezetnék a kiskörúton belül a 2 órás parkolási limitet.

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

28/2023. (VI. 19.) VFB. számú határozat

A reklámok és plakátok elhelyezéséről szóló 20/2017. (X. 26.) önkormányzati rendelet és a közterületek használatáról szóló 5/2022. (IV. 28.) önkormányzati rendelet módosításáról

A Városüzemeltetési és Fejlesztési Bizottság megtárgyalta Szemereyné Pataki Klaudia polgármester 12.319-1/2023. 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 vezetője
- 9.) Dr. Fölföldi Klára, a Jogi Osztály vezetője
- 10.) Irattár

* * *

5. NAPIRENDI PONT

A köztisztaságról és a hozzá kapcsolódó intézkedésekről szóló önkormányzati rendelet megalkotása

Előterjesztő: Szemereyné Pataki Klaudia polgármester

(A polgármester 10.762-3/2023. számú előterjesztése a jegyzőkönyvhöz csatolva.)

Marczi Albert:

Az előterjesztés tartalmazza, hogy a kedvezményeket milyen feltételekkel tudja biztosítani az önkormányzat: akár 100 %-ban is át tudja vállalni, ha a feltételeknek az egyes családok megfelelnek. Megkérdezi, mit jelent ez egy 60 lakásos társasház esetében, hogyan lehet a kedvezményt érvényesíteni?

Dr. Temesvári Péter jegyző:

Ebben az esetben nem a családok állnak szerződésben a közszolgáltatóval. Ennek megoldására került bevezetésre a rendeletbe, hogy az átvállalást egyenesen a közszolgáltatónak fizeti meg az önkormányzat. Nem a kérelmező részére teljesítik az átvállalást tehát.

Marczi Albert:

Kérdése, hogy nem a családokat segítik?

Dr. Temesvári Péter jegyző:

De igen, azonban nem a család kapja meg az összeget, hanem a jogot a közszolgáltató felé teljesíti az önkormányzat. Ez a típusú támogatás eddig is létezett az önkormányzatnál, de azt a rendeletet hatályon kívül kellett helyezni a felhatalmazások miatt.

Király József:

A 2. § arról szól, hogy az ingatlan tulajdonosok miről kötelesek gondoskodni: a köztéri hulladékgyűjtő edényről és csikktartó ürítéséről, síkosságmentesítésről. Ugyanakkor az is szerepel, hogy a jegyző közigazgatási bírságot, a közterület-felügyelő pedig helyszíni bírságot szabhat ki. Sok esetben a KIK-FOR Kft. a tulajdonos, ezért megkérdezi, hogy a cég fogja üríteni és elvégezni a feladatot a bérbeadott ingatlanok esetén is?

Dr. Temesvári Péter jegyző:

Ez a kérdés nemcsak ezzel a kötelezettséggel kapcsolatban merülhet fel. Csak a síkosságmentesítésre vonatkozhat ebben a rendeletben a szankciós előírás, ugyanis magasabb szintű jogszabály határozza meg, hogy mely hatóságok szabhatnak ki a tisztántartással, vagy a hulladékgazdálkodással kapcsolatosan bírságot. A jegyzőnek és a közterület-felügyelőnek is adnak jogköröket, ezért nem kell szabályozni ebben a rendeletben egyéb előírt magatartás szankcionálását.

Természetesen, ahol az önkormányzat a tulajdonos, az önkormányzatra is vonatkozik a bírságolás, ha nem teljesíti a kötelezettséget.

Az üzlet tulajdonosa az a működtető, aki az engedélyekben is szerepel. Úgy gondolja, hogy a jelen szövegezéssel ez alkalmazható.

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

29/2023. (VI. 19.) VFB. számú határozat

A köztisztaságról és a hozzá kapcsolódó intézkedésekről szóló önkormányzati rendelet megalkotása

A Városüzemeltetési és Fejlesztési Bizottság megtárgyalta Szemereyné Pataki Klaudia polgármester 10.762-5/2023. 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. Gajdácsi Zoltán, a Mérnöki Iroda vezetője
- 9.) Horváth András, a Közterületfenntartási és Beruházási Osztály vezetője
- 10.) Irattár

* * *

6. NAPIRENDI PONT

Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzat Közgyűlése 247/2022. (XII. 8.) határozata 1. és 2. számú mellékletében szereplő a 2023-2037. évi közműves szennyvízelvezetésre és – tisztításra, valamint a közműves ivóvízellátásra vonatkozó Gördülő Fejlesztési Terv módosítása

Előterjesztő: Szemereyné Pataki Klaudia polgármester

(A polgármester 6621-2/2023. számú előterjesztése a jegyzőkönyvhöz csatolva.)

Király József:

A bérleti díj kapcsán meg szokták határozni, hogy a vízmű milyen fejlesztéseket végez a bevételekből. Megkérdezi, hogy ezek fedik-e egymást?

Horváth András, a Közterületfenntartási és Beruházási Osztály vezetője:

Igen, sőt egyeztettek a víziközmű szolgáltatóval két alkalommal. Ezek az egyeztetések a szolgáltatás minimális feltételeit és műszaki előírásait figyelembe véve kerültek meghatározásra. A gördülő fejlesztési tervben ezek a műszaki elvárások kerültek rögzítésre.

Király József:

Az anyagban ivóvízhálózat bővítéséről és cseréjéről is szó van. A Kada Elek utcán nemrég fejezték be az ivóvízes közművet és az utca burkolatcserét kapott. Megkérdezi, hogy ez arra az útszakaszra vonatkozik-e? A munkák itt 2022-ben kerültek befejezésre.

Horváth András, a Közterületfenntartási és Beruházási Osztály vezetője:

Az útburkolatot felújították 2022-ben. A BÁCSVÍZ Zrt. szeretne volna, ha a leágazó területeket nyilvántartják a gördülő fejlesztési tervben. Remélhetőleg ezek elkerülik a felújított részeket.

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

30/2023. (VI. 19.) VFB. számú határozat

Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzat Közgyűlése 247/2022. (XII. 8.) határozata 1. és 2. számú mellékletében szereplő a 2023-2037. évi közműves szennyvízelvezetésre és – tisztításra, valamint a közműves ivóvízellátásra vonatkozó Gördülő Fejlesztési Terv módosítása

A Városüzemeltetési és Fejlesztési Bizottság megtárgyalta Szemereyné Pataki Klaudia polgármester 6621-1/2023. 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.) Horváth András, a Közterületfenntartási és Beruházási Osztály vezetője

10.) Irattár

* * *

7. NAPIRENDI PONT**Támogatási kérelemmel kapcsolatos döntés meghozatala**

Előterjesztő: Szemereyné Pataki Klaudia polgármester

(A polgármester 3102-14/2023. számú előterjesztése a jegyzőkönyvhöz csatolva.)

Király József:

Megkérdezi: pontosan hol lesz ez a bringapark?

Balogh Zoltán, a Fejlesztéspolitikai Iroda vezetője:

A Műkertvárosban, a két vasúti pálya közötti zöldterületen.

Tájékoztatásul elmondja, hogy Kecskeméten több alkalommal próbálkoztak már bringapark kialakításával. Helyszíneként felmerült a Széchenyiváros két területe is, de az ott élők nem szerették volna. A bringás társadalom ugyanakkor kitartott a fejlesztés mellett és kompromisszumos helyszíneként került feltárássra ez a terület. Remélhetőleg itt nem zavarunk senkit és olyan területet találtak, ahol a fiatalok hódolni tudnak ennek a sportnak.

Király József:

Amikor a műkerti sportpályát fejlesztették, emlékezete szerint ezt a területet parkolóhelynek jelölték ki. Ez változott-e azóta? Jelenleg a belső részen van a parkolóhely, de erre volt más változat is.

Balogh Zoltán, a Fejlesztéspolitikai Iroda vezetője:

Az elmúlt időszakban több fejlesztési koncepció is készült. Majdnem a bejárattal szemben, a műkertvárosi sportkomplexumnál volt elképzelés nagyobb számú parkolóhely kialakítására.

Sajnos ennek a nagyléptékű sportfejlesztésnek nem látszik a forrása. Ez a kialakítás ettől eltérő helyen van.

Király József:

Tudomása szerint az út másik oldalán lévő területnél felajánlás történt az önkormányzat számára, ezért megkérdezi, hogy ott nem lehet parkolókat kialakítani? Szükséges lett volna egy térképmelléklet bemutatása. Megkérdezi, hogy térszín alatti akadálypályák lesznek-e.

Balogh Zoltán, a Fejlesztéspolitikai Iroda vezetője:

Az említett terület nem a város tulajdona, ezért erről nincs információja. Fontos, hogy találni kellett egy olyan, kellően nagyméretű területet, ami elegendő távolságra van minden olyan objektumtól, amely veszélyeztetheti a sportolók biztonságát (vasút, közlekedési útvonal), de elérhető közelségben van. A megjelölt helyszín a legjobb feltételeket biztosítja. Ezt követően egy térképmellékleten mutatja be az elképzeléseket. Azért nem került ez csatolásra, mert a tervezéssel el kellett indulni. Térszín feletti pályáról van szó.

Bulyovcsity Gabriella:

A fiatalok sportolási lehetőségét fontos fejleszteni, de megkérdezi, hogy a létesítmény fenntartásában mire lehet számítani? Mekkora az a csoport, aki használja majd a bringaparkot és tudnak-e a fenntartásban segíteni, azért, hogy a javítási, helyreigazítási feladatok és a zöld növények rendben tartása ne a városé legyen. Athárítható-e ez a használókra?

Balogh Zoltán, a Fejlesztéspolitikai Iroda vezetője:

A felvetés jó, de szakipari munkák szükségesek a területen, ezért egy ilyen vállalkozó felkérése hatékonyabban szolgálja ezt. Vannak olyan zöldövezeti feladatok (fünyírás) és egyszerűbb karbantartási feladatok, amelyekre a használók alkalmasak lehetnek, de erről tárgyalni kell velük a balesetveszély, a hosszú távú fenntarthatóság és a pályázati feltételeknek való megfelelés miatt is.

Kósa József:

Megkérdezi, volt-e más helyszín, más városrész erre a célra? Problémásnak látja az őrzést, mert a helyszín nem jó környéken van.

A Czollner téren KRESZ park található, amely véleménye szerint szintén átalakítható lenne. Fel lehetne frissíteni ezt a területet is, hiszen a homokbányai bringaparkról is jó vélemények vannak. A fiatalok szeretik használni azt. A helyszín kiválasztása a Műkertvárosban véleménye szerint aggályos.

Sipos László:

A Homokbányán két éve üzemelték be a bringaparkot és látható, hogy jól működik és igény is van rá. A Melinda parkban is sokan használják a futópályát.

A városnak kell a karbantartást végezni, a Homokbányát is a Városüzemeltetési Kft. tartja karban, közmunkások segítségével. Várhatóan itt is így lesz. Az, hogy ez a legjobb helyszín-e, eldöntendő, de a városhoz közel van, egy sporttelep mögött. Valóban a környék nem a

legjobb, mert a térségben pl. a Praktikernél lévő játszóteret is tönkretették. Térfigyelő kamerarendszer kiépítésével kell ezt megvalósítani, de bízunk a jó szándékban.

Király József:

Az ilyen sportlétesítmények üzemeltetése és fenntartása speciális. Nem szabad előítélettel lenni, hiszen az a tapasztalata, hogy amikor hasonló pályát üzemeltetett, hogy megvásárolta az alapanyagokat, a fiatalok maguknak megépítették az eszközöket.

Más országok példáit hozza, ahol a fiatalok zenélhetnek, szórakozhatnak, hangoskodhatnak, hiszen ez a sport ezzel jár.

Megkérdezi, hogy kinek a gondnoksága alatt lesz ez a pálya? Erre több okból oda kell figyelni, főként a használat szempontjából és az esetleges balesetek miatt.

Valahogyan el kell keríteni a területet, mert a helyszín valóban nem a legmegfelelőbb.

Balogh Zoltán, a Fejlesztéspolitikai Iroda vezetője:

Az elmúlt két évben több helyszínt is próbáltak kijelölni. Két alkalommal, mint ahogyan említette, a Széchenyivárosban is, de a közös képviselők elmondták, hogy nem szeretnék, hiszen a gyerekek a sport közben hangoskodnak, szól a zene, ami nem fér bele a lakókörnyezet életébe. A bringások hozták a jelenlegi ötletet és kérték, hogy ez a támogatási kérelem kerüljön benyújtásra. Minden más esetben a lakosok közelsége volt az, ami miatt erre a helyszínre került a beruházás.

A homokbányai beruházás akkor készült, amikor még a térség nem így nézett ki és nem volt ennyi lakóház. Sok ember pont ezért költözött ki, mert ezek a beruházások megvalósultak.

A fiatalokat sportvédelmi oktatásban kell majd részesíteni, ez feltétel lesz. Ha az épületek és a bútorok megsérülnek, azokat majd javítják. Ez volt a legjobb terület, amit a támogató elfogadott, és ami nem zavarja a lakókat, mindemellett beleillik abba a sportmilióba, ami a Műkertvárosban megvalósult.

Sipos László:

A vagyonvédelem miatt fontos a kamerarendszer telepítése, megismétli ezt.

Kósa József:

A lakossági érv nagyon fontos, mert pl. a Vásárhelyi Általános Iskola miatt éppen a lakossági tiltakozás miatt nem valósult meg egy beruházás.

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

31/2023. (VI. 19.) VFB. számú határozat**Támogatási kérelemmel kapcsolatos döntés meghozatala**

A Városüzemeltetési és Fejlesztési Bizottság megtárgyalta Szemereyné Pataki Klaudia polgármester 3102-13/2023. 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.) Berente Ágnes, a Pályázati és Közbeszerzési Osztály vezetője

10.) Irattár

* * *

8. NAPIRENDI PONT

Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata többségi, illetve kizárólagos tulajdonában lévő víziközmű-vagyon 2023. évi bérleti díjának felhasználása felhalmozási és működési célú kiadások finanszírozására

Előterjesztő: Dr. Sztachó-Pekáry István alpolgármester

(Az alpolgármester 11.144-2/2023. számú előterjesztése 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 7 igen szavazattal, ellenszavazat és tartózkodás nélkül a következő határozatot hozta:

32/2023. (VI. 19.) VFB. számú határozat

Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata többségi, illetve kizárólagos tulajdonában lévő víziközmű-vagyon 2023. évi bérleti díjának felhasználása felhalmozási és működési célú kiadások finanszírozására

A Városüzemeltetési és Fejlesztési Bizottság megtárgyalta dr. Sztachó-Pekáry István alpolgármester 11.144-1/2023. 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.) Horváth András, a Közterületfenntartási és Beruházási Osztály vezetője
- 10.) Irattár

* * *

9. NAPIRENDI PONT**A Duna-Tisza közti Hulladékgazdálkodási és Környezetvédelmi Önkormányzati Társulás létrehozásáról szóló társulási megállapodás IV. számú módosítása****Előterjesztő:** Dr. Sztachó-Pekár István alpolgármester

(Az alpolgármester 11.105-2/2023. számú előterjesztése a jegyzőkönyvhöz csatolva.)

Király József:

Kéri az előterjesztés rövid összefoglalását és ismertetését.

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

2023. július 1-jétől átalakul Magyarország hulladékgazdálkodási közszolgáltatása, ennek érdekében át kell alakítani a társulás szervezetét is. A bizottság tárgyalta már azt a napirendet, amely a vonatkozó önkormányzati rendelet hatályon kívül helyezéséről szolt.

Az MÖtv. meghatározza az önkormányzat feladatait a hulladékgazdálkodás terén. ez július 1-jétől hatályon kívül helyezésre kerül. Mivel a hulladékgazdálkodási feladat megszűnik, ezért a társulási megállapodás értelemszerű módosításával gyakorlatilag a társult 101 település a jövőben arra vállal egymással szövetséget, hogy létrehozza a KEHOP projektet, majd létrejöttét követően a vagyon tulajdonosaként üzemeltesse. Az előterjesztés az ennek megfelelő módosításokat tartalmazza.

Király József:

Ebben a korábbi döntés és a hulladékválogató kérdése is szerepel? A MOL fogja az egész hulladékgazdálkodást bonyolítani.

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

Gyakorlatilag arról a fejlesztésről van szó, mely sok részből áll, de egyik része az építési beruházás, amely céldátuma 2025. január 31.

A létrejövő vagyon a társulásé lesz és ezt a társulásnak kell majd a MOL irányában hasznosítania.

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

33/2023. (VI. 19.) VFB. számú határozat

A Duna-Tisza közti Hulladékgazdálkodási és Környezetvédelmi Önkormányzati Társulás létrehozásáról szóló társulási megállapodás IV. számú módosítása

A Városüzemeltetési és Fejlesztési Bizottság megtárgyalta dr. Sztachó-Pekáry István alpolgármester 11.105-2/2023. 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

* * *

10. NAPIRENDI PONT

Nem önkormányzati beruházásban megvalósuló útépítés támogatása

Előterjesztő: Dr. Szemereyné Pataki Klaudia polgármester

(A polgármester 10.879-3/2023. számú előterjesztése 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 7 igen szavazattal, ellenszavazat és tartózkodás nélkül a következő határozatot hozta:

34/2023. (VI. 19.) VFB. számú határozat

Nem önkormányzati beruházásban megvalósuló útépítés támogatása

A Városüzemeltetési és Fejlesztési Bizottság megtárgyalta Szemereyné Pataki Klaudia polgármester 10.879-3/2023. számú előterjesztését és az alábbi határozatot hozta:

A bizottság javasolja a Füst Milán utca burkolatlan szakaszán a szilárd burkolatú útépítés megvalósításának költségeihez 50%-os mérték támogatás biztosítását.

Határidő: értelemszerűen

Felelős: Szemereyné Pataki Klaudia polgármester

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

* * *

11. NAPIRENDI PONT**Javaslat Kecskemét Megyei Jogú Közgyűlésének 2023. II. félévi munkatervére****Előterjesztő:** Király József elnök

(Király József elnök 10.708-1/2023. számú előterjesztése 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 7 igen szavazattal, ellenszavazat és tartózkodás nélkül a következő határozatot hozta:

35/2023. (VI. 19.) VFB. számú határozat**Javaslat Kecskemét Megyei Jogú Közgyűlésének 2023. II. félévi munkatervére**

A Városüzemeltetési és Fejlesztési Bizottság megtárgyalta Király József elnök 10.708-1/2023. számú, fenti tárgyban készült előterjesztését és az alábbi határozatot hozta:

A Városüzemeltetési és Fejlesztési Bizottság a közgyűlés 2023. II. félévi munkatervére tett, a határozat mellékletében szereplő javaslatokat **nem kívánja kiegészíteni.**

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

A 35/2023. (VI. 19.) VFB. számú határozat melléklete

1.) Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlésének Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzatának 2023. évi költségvetéséről szóló 23/2022. (XII.8.) önkormányzati rendelet módosítása

Előterjesztő:

Szemereyné Pataki Klaudia polgármester

Előzetesen véleményezi:

Jogi és Ügyrendi Bizottság,

Városstratégiai és Pénzügyi Bizottság

2.) Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzatának 2024. évi költségvetéséről szóló önkormányzati rendelet megalkotása

Előterjesztő: Szemereyné Pataki Klaudia polgármester
Előzetesen véleményezi: Esélyteremtési Bizottság,
 Értékmegőrzési Bizottság,
 Jogi és Ügyrendi Bizottság,
 Környezetvédelmi, Városrendezési és Agrár Bizottság,
 Városstratégiai és Pénzügyi Bizottság,
Városüzemeltetési és Fejlesztési Bizottság

3.) A közszolgálati tisztviselőkről szóló 2011. évi CXCV. törvény hatályba lépésével összefüggő feladatokról szóló 10/2012. (II.16.) önkormányzati rendelet módosítása

Előterjesztő: Szemereyné Pataki Klaudia polgármester
Előzetesen véleményezi: Jogi és Ügyrendi Bizottság,
 Városstratégiai és Pénzügyi Bizottság

4.) A köztisztviselői illetménylapról szóló önkormányzati rendelet megalkotása

Előterjesztő: Szemereyné Pataki Klaudia polgármester
Előzetesen véleményezi: Jogi és Ügyrendi Bizottság,
 Városstratégiai és Pénzügyi Bizottság

5.) A Településszerkezeti Terv és a Helyi Építési Szabályzat módosítása

Előterjesztő: **Környezetvédelmi, Városrendezési és Agrár Bizottság**
Előzetesen véleményezi: Jogi és Ügyrendi Bizottság,

6.) Támogatási kérelmekkel kapcsolatos döntések meghozatala

Előterjesztő: Szemereyné Pataki Klaudia polgármester
Előzetesen véleményezi: **Városüzemeltetési és Fejlesztési Bizottság**

7.) Alapítványi forrás átadásáról szóló döntések meghozatala

Előterjesztő: Szemereyné Pataki Klaudia polgármester
Előzetesen véleményezi: Városstratégiai és Pénzügyi Bizottság

8.) Kecskemét Megyei Jogú Város Közgyűlésének 2024. I. félévi munkaterve

Előterjesztő: Szemereyné Pataki Klaudia polgármester

9.) A Kecskeméti Katona József Nemzeti Színház állami és önkormányzati közös működtetése időtartamának meghosszabbítása

Előterjesztő: Dr. Sztachó-Pekáry István alpolgármester
Előzetesen véleményezi: Értékmegőrzési Bizottság,
 Városstratégiai és Pénzügyi Bizottság

10.) Letéti szerződés megkötése a Dunamelléki Református Egyházkerület Ráday Múzeumával

Előterjesztő: Engert Jakabné alpolgármester

Előzetesen véleményezi: Értékmegőrzési Bizottság

11.) Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata Helyi Esélyegyenlőségi Programjának felülvizsgálata

Előterjesztő: Esélyteremtési Bizottság

Előzetesen véleményezi: Városstratégiai és Pénzügyi Bizottság,
Szociálpolitikai Kerekasztal

12.) Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata Szociális Szolgáltatástervezési Koncepciójának felülvizsgálata

Előterjesztő: Esélyteremtési Bizottság

Előzetesen véleményezi: Városstratégiai és Pénzügyi Bizottság,
valamennyi települési nemzetiségi önkormányzat,
Szociálpolitikai Kerekasztal,
Egészségügyi és Szociális Intézmények Igazgatósága,
Őszirozsa Időskorúak Gondozóháza

13.) Településrendezési eszközök módosítása véleményezési eljárásának lezárása

Előterjesztő: Környezetvédelmi, Városrendezési és Agrár Bizottság

14.) Telekhasznosításhoz és belterületbe vonáshoz kapcsolódó döntések, településrendezési szerződések

Előterjesztő: Környezetvédelmi, Városrendezési és Agrár Bizottság

15.) Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzatának 2024. évi belső ellenőrzési terve

Előterjesztő: Dr. Temesvári Péter jegyző

16.) Beszámoló a 2023. II. negyedévi önkormányzattal kapcsolatos perekről, ítéletekről

Előterjesztő: Szemereyné Pataki Klaudia polgármester

17.) Beszámoló a 2023. III. negyedévi önkormányzattal kapcsolatos perekről, ítéletekről

Előterjesztő: Szemereyné Pataki Klaudia polgármester

18.) Beszámoló a 2022. II. félévben lejárt határidejű közgyűlési határozatok végrehajtásáról

Előterjesztő: Szemereyné Pataki Klaudia polgármester

19.) Beszámoló a Magyar Államtól ingyenes önkormányzati tulajdonba átvett ingatlanok hasznosításáról

Előterjesztő: Dr. Sztachó-Pekáry István alpolgármester

Király József:

Ezt követően megállapítja, hogy a bizottság a napirendek tárgyalását befejezte, ezért megköszönve a jelenlévők részvételét, valamint a bizottság munkáját, az ülést 15.25 órakor bezárja.

K. m. f.

Király József s.k.
elnök

Sipos László s.k.
alelnök