



KECSKEMÉT MEGYEI JOGÚ VÁROS
KÖZGYŰLÉSE
Környezetvédelmi, Városrendezési és Agrár Bizottság
6000 Kecskemét, Kossuth tér 1.

3726-8/2023.

J E G Y Z Ő K Ö N Y V

Kecskemét Megyei Jogú Város Közgyűlése
Környezetvédelmi, Városrendezési és Agrár Bizottság
2023. június 20-án megtartott üléséről

Az ülés helye: Városháza
Kecskemét, Kossuth tér 1. I/13. (Lestár Péter terem)

Az ülés időtartama: 10.30 órától – 12.05 óráig

Jelen vannak: Lejer Zoltán elnök
Kósa József alelnök
Dr. Siposné Bodrozsán Alexandra bizottsági tag
Szamler László bizottsági tag
Dr. Bus András Gábor bizottsági tag
Kohajda László bizottsági tag

Távol van: Makai László bizottsági tag

Jelenlévő meghívottak: A mellékelt jelenléti ív szerint.

Jegyzőkönyvvezető: Mócza Rita

Lejer Zoltán:

Köszönti a megjelenteket. A jelenléti ív alapján megállapítja, hogy a bizottság határozatképes, a bizottság 7 tagjából 6 fő van jelen, ezért az ülést megnyitja. Makai László bizottsági tag előre jelezte távolmaradását.

Ezt követően az írásban kiküldött meghívó szerint javaslatot tesz az ülés napirendjére. Megkérdezi, kinek van a napirendhez módosító javaslata?

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

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

30/2023. (VI. 20.) KVAB. számú határozat**Az ülés napirendje**

A Környezetvédelmi, Városrendezési és Agrár Bizottság az ülés napirendjét az alábbiak szerint fogadja el:

1. **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.)
2. **A köztisztaságról és a hozzá kapcsolódó intézkedésekről szóló önkormányzati rendelet megalkotása**
Előterjesztő: Szemereyné Pataki Klaudia polgármester
(A Közgyűlés napirendjén az előterjesztés 3. sorszámmal szerepel.)
3. **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.)
4. **Hulladékgazdálkodási eszközök bérbeadása**
Előterjesztő: Dr. Sztachó-Pekáry István alpolgármester
(A Közgyűlés napirendjén az előterjesztés 18. sorszámmal szerepel.)
5. **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.)
6. **Döntés a 2023. évi Európai Mobilitási Hét és Európai Autómentes Nap megrendezéséről**
Előterjesztő: Gaál József alpolgármester
(A Közgyűlés napirendjén az előterjesztés 21. sorszámmal szerepel.)
7. **Belterületbe vonáshoz, telekhasznosításhoz kapcsolódó döntések, településrendezési szerződések**
Előterjesztő: Lejer Zoltán bizottsági elnök
(A Közgyűlés napirendjén az előterjesztés 24. sorszámmal szerepel.)
(Az előterjesztés melléklete az alábbi tárhelyen érhető el:
<https://kecskemets.hu/uploads/TRSZ2023junius.zip>)
8. **Javaslat Kecskemét Megyei Jogú Közgyűlésének 2023. II. félévi munkatervére**
Előterjesztő: Lejer Zoltán bizottsági elnök

A határozatról értesülnek:

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

* * *

1.) 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 12.319-2/2023. számú előterjesztés a jegyzőkönyvhöz csatolva.)

Lejer Zoltán:

Felkéri dr. Temesvári Péter jegyzőt az előterjesztés ismertetésére.

Dr. Temesvári Péter jegyző:

Elmondja, hogy a szerződés, mellyel korábban egy szervezet koncesszióban végezte a közterületek reklámcélú hasznosítását, augusztus 1-jén lejár. Ezt követően a közterület-használati eljárás keretében az önkormányzat hasznosítaná a közterületeket, hatósági eljárásban. Célszerű, hogy a reklámrendeletben a jelenleg kihelyezett reklámberendezések száma rögzítésre kerüljön annak érdekében, hogy ne növekedjen ez a szám. Kecskemét városában ugyanis a többi hasonló méretű városhoz képest több ilyen reklámfelület van. Újat nem lehet telepíteni, csak ha megszűnik egy. A közterületen elhelyezett reklámhordozó berendezésekre átmeneti jelleggel 30 nap áll rendelkezésre a fennmaradási engedélyhez. A négyzetméterárak megállapításánál a hasonló települések középárát vették figyelembe. Nem a reklámhordozó által elfoglalt terület alapján kell fizetni ezt a díjat.

Lejer Zoltán:

Megkérdezi, ha egy terület besorolása pl. építkezés, útépités, vagy más okból megváltozik, akkor hogyan történik az ott lévő reklámfelületek megszüntetése? 30 napos határidő van a bejelentésre, ha elfogadta a közgyűlés a rendeletet?

Dr. Temesvári Péter jegyző:

Amennyiben közterületen van, akkor bejelenti, hogy megszüntette. Ilyen esetben meg kell vizsgálni, hogy a szerződés felmondható-e és milyen feltételekkel.

Az eljárás olyan lesz, mint bármely közterület-használatnál, azaz hatósági szerződés lesz és hosszabb időre lehet majd megkötni azt a mostani 1 évvel szemben.

Igen, átmenetileg 30 nap áll rendelkezésre, és nem kell településképi bejelentéssel igazolni a megfelelőséget, tekintettel arra, hogy a magasabb szintű jogszabály (a településképi törvény) év végéig egyébként is mentesítést ad a hirdetőberendezéseknek az alól, hogy megfeleljenek a településképi követelményeknek. Eddig a határidőig vagy átalakítja a tulajdonos a berendezését, vagy pedig január 1. után meg kell szüntetnie azt. A szerződésbe ez beépítésre kerül és ha nem igazolja, hogy településképi szempontból megfelel-e akkor elbontatják.

Király József:

A Városüzemeltetési és Fejlesztési Bizottság tegnapi ülésén is felmerült, hogy mi van abban az esetben, ha a város olyan fejlődésen megy keresztül főként a belvárosban, ahol a területek beépülnek? A városban korábban voltak olyan szlömös területek, ahol az épületek eltakarására kaptak engedélyt nagyobb felületű reklámhordozók. Az előző ülésen az Izsáki utat említette, ahol a Rudolf Laktanya esetében is ez volt, de immár nincs helyük az óriásplakátoknak, amelyek már letakarják a háttérben lévő, többnyire műemlék épületeket. A válasz az volt, hogy településképi véleményezés kapcsán ezek megszüntethetők, de megkérdezi, hogy kinek a kezdeményezésére? Hiszen akinek a reklámja ott van, érdeke, hogy ott is maradjon, mert forgalmas területről van szó.

Dr. Temesvári Péter jegyző:

Ezt a felvetést településképi oldalról lehet megközelíteni. Amennyiben januárban tudja igazolni a kihelyező, hogy településképi szempontból megfelelő a kihelyezett berendezés, akkor nehéz olyan indokot elképzelni, ami a hatósági eljárás szerint mégsem az.

Amennyiben a követelményeknek nem felel meg, Ha most nem felel meg, az eljárást le kell folytatni és akkor lehet azt mondani, hogy településképileg nem megfelelő. Ha úgy döntenek, hogy odavaló, akkor nincs olyan jogszabályi előírás, ami alapján meg lehetne tagadni.

Király József:

Elmondja, hogy az említett helyszínen azért kaptak reklámhordozókra lehetőséget, mert a laktanyák állapota miatt az épületeket valamilyen formában takarni kellett. Jelenleg most szedi valaki a hasznait, majd a rendeletmódosítással a város szedi majd a hasznait. Megkérdezi, ki fogja azt mondani, hogy településképileg megfelelő-e a plakát, maradhat-e, vagy sem? Immár nagyon szép épületek találhatóak ott.

Dr. Temesvári Péter jegyző:

A főépítész dönti ezt el.

Dr. Siposné Bodrozsán Alexandra:

Megkérdezi, van-e bármilyen típusú szabályozás arra, hogy pl. a belvárosban is látható, nagyobb házakra reklámhordozó nagy felületeket helyezhessenek ki? Valószínűleg a ház köt szerződést az adott reklámcéllal. Van-e ebbe beleszólása a városnak?

Több helyen láthatók a városban parkolóhelyet foglaló autók, amelyet reklámoznak. Megkérdezi, van-e lehetőség ezek szabályozására?

Dr. Temesvári Péter jegyző:

Ez településképi megközelítés. Ezek közterületről látható gazdasági reklámok, melyek engedélyezésébe településképi szempontból lehet beleszólni.

A járművek tekintetében jelenleg nem találják a megoldást, sokszor megvizsgálták, mert akarat van erre. Ezek nem számítanak gazdasági reklámnak, továbbá közterület-használat szempontból sem foghatóak meg. Ezek a parkoló autók érvényes parkolóbérlettel

rendelkeznek. Ugyanígy, ha közlekedik ez az autó, nem lehet megtiltani a közlekedését azért, mert reklám van rajta.

Kopping Rita:

A távolsági buszpályaudvarral szemben a nagykörúton is található egy nagy méretű reklámtábla, amely magánterületen van és amelynek a tartalma kifogásolható, csak településképi szempontból. Hogyan adhat ki a város ilyen plakátra engedélyt?

Dr. Temesvári Péter jegyző:

A város településképileg a berendezést véleményezi. Amennyiben a reklámhatóság, a kormányhivatal sem tud megoldást arra, hogy a reklámtartalmat megakadályozzák, akkor a városnak sincs erre eszköze. Ez több bizottsági ülésen is felmerült.

Kopping Rita:

Kapcsolódva dr. Siposné Bodrozsán Alexandra bizottsági tag véleményéhez, elmondja, hogy a Széchenyivárosban is elszaporodtak a tűzfalakra kihelyezett molinók. Ezeket is csak engedélyek adásával tudják szabályozni? Gombamód szaporodnak, véleménye szerint ezek számát nem tudják befolyásolni, csak engedélyezéssel.

Dr. Temesvári Péter jegyző:

Reklámdalról a reklámhatóságnak van hatásköre, településképileg pedig a városnak.

Kopping Rita:

Véleménye szerint, ha az óriásplakátokat szabályozzák, annak az lesz a következménye, hogy a tűzfalakon jelennek meg majd ezek a molinók. A lakásszövetkezettel kötöttek szerződést ezek a házak.

Dr. Temesvári Péter jegyző:

Véleménye szerint a kecskeméti szabályozás szigorúbb lesz a többihez képest. A kollégák ezt meg tudják vizsgálni. Arra megvan az eszközrendszer, ha nem szabályos a hirdetőfelület.

Borbélyné Balogh Katalin, a Várostervezési Osztály vezetője:

Tájékoztatásul elmondja, hogy nem érkezett a hivatalhoz bejelentés ezekkel kapcsolatosan és nem zajlik eljárás. Ez azt jelentené, hogy a várost végig kellene járni.

Lejer Zoltán:

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

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

31/2023. (VI. 20.) KVAB. 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 Környezetvédelmi, Városrendezési és Agrár 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 Iroda vezetője
- 9.) Dr. Fölföldi Klára, a Jogi Osztály vezetője
- 10.) Irattár

* * *

2.) NAPIRENDI PONT

A köztisztaságról és a hozzá kapcsolódó intézkedésekről szóló önkormányzati rendelet megalkotása

Előterjesztő: Szemereyné Pataki Klaudia polgármester

(A polgármester 10.762-4/2023. számú előterjesztés a jegyzőkönyvhöz csatolva.)

Dr. Temesvári Péter jegyző:

Arról tájékoztatja a jelenlévőket, hogy július 1-jétől jogszabályváltozás lesz, amely olyan felhatalmazást tartalmaz, hogy a díjtvállalásról is alkosson rendeletet az önkormányzat. Az erre vonatkozó jogszabály kihirdetése még nem történt meg, azonban ha a közgyűlésig igen, akkor előterjesztői módosítás készül és kikerül a rendelet azon része, amely a díjtvállalásról szól.

Kósa József:

Ismeretei szerint 70 év felett nem kell szemétszállítási díjat fizetni, kivéve, ha a nyugdíjminimum bizonyos százalékát elérik a tulajdonosok. Megkérdezi, hogy mekkora az egy főre jutó összeg ebben a tekintetben?

Dr. Temesvári Péter jegyző:

Jelenleg 71.250 Ft-ot vesznek figyelembe a háztartásban egy főre jutó jövedelem tekintetében.

Lejer Zoltán:

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

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

32/2023. (VI. 20.) KVAB. számú határozat

A köztisztaságról és a hozzá kapcsolódó intézkedésekről szóló önkormányzati rendelet megalkotása

A Környezetvédelmi, Városrendezési és Agrár 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

* * *

3.) NAPIRENDI PONT

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

Előterjesztő: Dr. Sztachó-Pekáry István alpolgármester

(Az alpolgármester 11.105-3/2023. számú előterjesztése a jegyzőkönyvhöz csatolva.)

Dr. Sztachó-Pekáry István alpolgármester:

Elmondja, hogy július 1-jétől megváltozik a város hulladékgazdálkodási feladata, ennek kapcsán a társulási megállapodás módosítása szükséges. A társulás a KEHOP keretében egy csomó eszközt és beruházást nyert, aminek a további sorsát rendezni az előterjesztés.

Lejer Zoltán:

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

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

33/2023. (VI. 20.) KVAB. számú határozat**A Duna-Tisza közti Hulladékgazdálkodási és Környezetvédelmi Önkormányzati Társulás létrehozásáról szóló társulási megállapodás IV. számú módosítása**

A Környezetvédelmi, Városrendezési és Agrár Bizottság megtárgyalta dr. Sztachó-Pekáry István alpolgármester 11.105-1/2023. 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.) Dr. Orbán Csaba, a Közszolgáltatásszervezési és Környezetvédelmi Osztály vezetője

10.) Irattár

* * *

4.) NAPIRENDI PONT**Hulladékgazdálkodási eszközök bérbeadása**

Előterjesztő: Dr. Sztachó-Pekáry István alpolgármester

(Az alpolgármester 10.469-3/2023. számú előterjesztés a jegyzőkönyvhöz csatolva.)

Dr. Sztachó-Pekáry István alpolgármester:

Olyan berendezések megvalósítása van folyamatban, amelyeket a DTKH üzemeltet, és akinek ez a társaság az eszközöket bérbe adja. Az előterjesztés erről a bérleti díjról ad számot.

Lejer Zoltán:

Megkérdezi, hogy a pályázati támogatások miatt nem lehet értékesíteni ezeket az eszközöket az új szolgáltató irányába, vagy más volt a bérbeadás megfontolásának oka?

Dr. Sztachó-Pekáry István alpolgármester:

Ezeket a társaság nyerte meg és nem eladják azokat, hanem bérbe adják.

Lejer Zoltán:

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

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

34/2023. (VI. 20.) KVAB. számú határozat
Hulladékgazdálkodási eszközök bérbeadása

A Környezetvédelmi, Városrendezési és Agrár Bizottság megtárgyalta dr. Sztachó-Pekáry István alpolgármester 10.469-2/2023. 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

* * *

5.) NAPIRENDI PONT

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

Előterjesztő: Dr. Homoki Tamás alpolgármester

(Az alpolgármester 10.316-3/2023. számú előterjesztése a jegyzőkönyvhöz csatolva.)

Lejer Zoltán:

Felkéri Hári Ernőt, a KEKO Kft. ügyvezetőjét az előterjesztés ismertetésére.

Hári Ernő, a Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. ügyvezetője:

Az előzmények között elmondja, hogy 2013. év végén és 2014. év elején a város 25 db Mercedes Citaro hibrid autóbust szerzett be. Ezek a buszok a tizedik életévüket töltik. A szállítási szerződés, illetve a pályázat során különböző mechanikus és elektronikus fődarabokra km-telítettségi értéket jelöltek meg, amelyet a szállító vállalt. Előzetesen úgy kalkuláltak - amikor a számítási modell kidolgozás alatt volt -, hogy nagyjából 12 éves korukra ezek a buszok elérik ezt a telítettségi értéket. Aggasztó tapasztalatok voltak az előző szolgáltató által történt üzemeltetéssel és karbantartással kapcsolatosan.

Amikor az új cég az autóbuszokat átvette, megkapták a részletes adatokat is. Az INTER TAN-KER üzemelteti 2020. január 1-jétől a szóban forgó autóbuszokat. A tapasztalatok szerint az várható, hogy ezek a buszok 12 éves korukig különösebb probléma nélkül futtathatók, ám azt követően célszerű arról intézkedni és gondolkodni abban, hogy milyen autóbuszokra váltja ki az önkormányzat ezeket.

Az előterjesztésben részletes összefoglaló található a különböző hajtásláncokról. Minden lehetőséget megvizsgáltak a tavaly októberi közgyűlési határozattal összefüggésben, illetve az azóta megjelent kormányrendelettel összefüggésben is. Utóbbira vonatkozóan az előterjesztésben szereplő összetételt előzetesen egyeztették a jelenlegi Vasúti pályakapacitás-

elosztó Kft-vel, mint hatósággal ezzel a ügyel kapcsolatban. Azt erősítették meg, hogy a tervezett beszerzés a kormányrendeletben foglaltakat kielégíti, így jogszabályi akadály nem merülhet fel.

A 25 db Mercedes csuklós busz cseréjénél javasolja az előterjesztő, hogy 27 db autóbusz kerüljön beszerzésre. Ennek elsősorban az az oka, hogy látni vélik azt, hogy egyre több helyen lesz szüksége a szolgáltatásra. Az autóbusz darabszám emelésre rövid- és középtávon mindenképpen szükség lesz. A 25 db csuklós autóbusz helyett 17 db csuklós autóbusz beszerzését javasolják, mert a jelenlegi utasszám alapján úgy látják, hogy több csuklós autóbuszra nincs szükség. Inkább szóló autóbuszok szükségesek, sűrűbb közlekedési rend kialakításával. Ez az utazóközönség számára is sokkal inkább elfogadható.

A meghajtáslánc tekintetében a 17 db csuklós autóbusz esetében a dízelmeghajtást javasolják. A dízelmeghajtásnak van egyfajta pejoratív értelmezése a személyautók tekintetében, és úgy tűnhet, hogy a hibrid buszok esetében ez visszalépés lenne a dízel technológiára. Készítettek ugyanakkor különböző tényadatokon alapuló számításokat – melyek az előterjesztésben is szerepelnek – és jól látszik, hogy tervezetten Euro6D vagy Euro6E besorolású dízelmotorok kerülnének szállításra. Ezek károsanyag kibocsátása összességében már töredéke a hibridekhez képest is. Elmondható, hogy érdemben már nem károsítják a környezetet.

A szóló autóbuszoknál az előterjesztő javaslata az, hogy tekintsenek ki az alternatív hajtásláncok felé. Az elektromos autóbuszokra vonatkozóan volt lehetőségük több helyszínen ott lenni (Düsseldorf, Köln), ahol tapasztalatot tudtak cserélni és ahol már 8 éve használnak elektromos autóbuszokat. A kölni műszaki igazgatóságon azt a tájékoztatást kapták, hogy elektromos csuklós autóbuszokkal folytattak kísérletet, akár telephelyi, akár megállóhelyi pantográfós töltéssel. A pantográfós töltést elvetették, mert egy megállóhelyre egy külön „erőművet” kell építeni, a telephelyi töltésnek pedig üzemeltetési oldalról sok az ideje, mert 4-8 óráig tart egy autóbuszt feltölteni ahhoz, hogy újra munkába tudjon állni.

Az első autóbuszok 6-8 évesek, amelyek elérték azt az időszakot, amikor az akkupakkot cserélni kell. A gyártói előírások szerint az akkupakkoknak a biztos ideje töltésszámhoz kötődik, tehát hogy hány alkalommal lehet tölteni az autóbuszt. Emellett megadják az adatokat a kis, közepes és gyorsöltésre vonatkozóan is. Meglepődve tapasztalták, hogy nem tudnak akkupakkot cserélni ezeken a buszokon, mert nem csereszavatosak. Nem tudják az autóbuszokra az újakat telepíteni, mert azok nem ismerik a 6-8 évvel ezelőtti rendszert, így nem tudja befogadni az autóbusz ezeket a pakkokat. Amennyiben mégis be tudja fogandi, akkor az olyan költségeket vet fel, hogy a tulajdonosuk felé azt javasolták, mérlegeljék ezen autóbuszok selejtezését.

Emellett az elektromos buszoknak és technológiának van még egy olyan közgazdasági anomáliája, hogy számviteli értelemben nem lehet 0-ra leírni azokat, mert kecskeméti viszonylatra modellezve azt számolták ki, hogy ezek a töltésszámok (LNC3-as technológiára fogadnak el a gyártók áprilistól megrendeléseket) 6-7 évente elfogynak, de egy autóbuszt általában 12 évre vásárolnak. Ez nem azt jelenti, hogy ez idő alatt tönkremegy az akkupakk, de nagy eséllyel várható valamilyen műszaki probléma az üzemeltetés során.

2 évvel ezelőtt még egy elektromos autóbusz beszerzési árának 50 %-át képviselte egy komplett akkupakk csere. Jelenleg egy elektromos szóló autóbusz beszerzési ára 470-500 ezer euro, ez nagyjából 2,2-szerese a dízel szóló autóbuszokénak. Amennyiben most elektromos autóbuszokat rendelnének, még mindig 35 %-a egy komplett akkupakk csere az autóbusz

értékének. Tehát amikor amortizálják és 6 év múltán már ki tudnák futtatni, akkor érkezik rá egy akkora beruházás, amit nem lehet költségelni, hanem a számviteli szabályok szerint rá kell aktiválni beruházásként. Így az autóbusz soha nem fogja elveszíteni az értékét. Amikor pedig valamilyen technológiai avultság, vagy bármilyen alkatrész probléma felmerül, szintén magas költségek várhatók.

Az elektromos technológia kapcsán elmondja még, hogy 1 db dízelautóbust 1,3 db elektromos autóbuszal tudnák várhatóan Kecskeméten kiváltani, ez esetben 30 %-kal meg kell emelni az ide tartozó járműállományt. Egy elektromos autóbusz tárolási helyigénye 30 %-kal több a töltőberendezések és a vezetérendszer és a töltések kiszolgálása miatt. Ez megnöveli a tárolási költségeket is. Sajnos minden félévben előfordulnak elektromos autóbusz tüzek, Párizsban pl. a tömegközlekedési cég 147 buszát vonták ki és várják a gyártó javaslatát a megoldásra.

A hidrogénmeghajtású buszoknál ezek az anomáliák úgy tűnik, hogy nem állnak fenn. Jelenleg Európában 3-400 db szóló hidrogén autóbusz üzemel, némelyik 3-4 éve. Van olyan autóbusz, amelynek a futásteljesítménye már 100 km felett van. Vannak már tehát tapasztalatok ebben a technológiában is. A közgyűlés a májusi ülésén elfogadta a „Green & Cool Kecskemét” előterjesztést, melyben szintén az irányban tett lépéseket, hogy megfelelő forrásokat lehessen szerezni a Homokbánya térségére koncentráltan.

Egy hidrogén autóbusz jelenlegi beszerzési ára 670-700 ezer euro, ebből adódóan nem tekinthető drágábbnak az elektromos buszokhoz képest az említett akkupakk cserék költsége miatt. Az autóbuszok mennyezetén nagynyomású hidrogéntartályok találhatóak, amelyek nyomáspróba engedélyét a szállító 8-10 évre adja. Gázokkal foglalkozó cégek véleménye szerint nem várható kockázat a kihordási idő tekintetében.

A hidrogénelőállításához mindenképpen energia kell, amelyet a Termostar Kft. fejlesztéseiből meg tudnak szerezni, ráadásul megújuló energiának tekinthető. A Bácsvíz Zrt.-nél és a hulladéktelepen is vannak olyan szürke- és csurgalékvizek, amelyek már ivóvízként nem hasznosíthatóak, de a tájékoztatás szerint hidrolízissel igen, tehát alkalmasak hidrogén kinyerésére. Emellett más technológiákkal is lehet hidrogént előállítani.

Koncepcionális szinten kezelve a hidrogénre úgy is lehet tekinteni, hogy napelemből, vagy megújuló más forrásokból megtermelt elektromos energiát is lehet tárolni. Jelenleg ugyanis az elektromos energiát nem igazán tudják tárolni, mert vagy betáplálják a rendszerbe, vagy pedig akkor kellene felhasználni azt, amikor termelődik. Ez az autóbuszközlekedésben nehézkes, mert a buszok napközben járnak, éjjel töltik azokat, vagy a késő délutáni időszakot követően.

Üzemeltetési oldalról a hidrogénüzem másik előnye az, hogy a tankolás időtartama nem több, mint egy hagyományos gázüzemű autóbuszé, tehát egy szóló autóbust 10-12 perc alatt fel lehet tankolni. Egyeztettek a veszélyesség fokáról is, de azt a tájékoztatást kapták több helyről is, hogy nem veszélyesebb, mint az orvosi oxigénnel való foglalkozás, annak pedig széles gyakorlata van Magyarországon is. Különös kockázattal nem kell számolni sem a tárolás, sem a kiszolgálás során.

Szakmailag úgy ítéli meg, hogy a tehergépjármű-autóbusz szektorban az elektromos járművek használata érdekes kísérlet volt és ott lehet létjogosultsága, ahol trolibusz hálózat van. Két vidéki nagyvárosban van 10-12 elektromos busz, ezzel a gyakorlatban vizsgálják azt, hogy a trolibusz hálózat kiváltható-e elektromos buszokkal. Ott megvan az a költség, amivel az

elektromos buszokra érdemes váltaniuk, másrészt pedig olyan hálózati kialakítással rendelkeznek a jelenlegi trolibusz hálózat és a villamoshálózat miatt, hogy az elektromos hálózat kialakításával különösebb plusz költségeik nem merülnek fel.

Kohajda László:

Megkérdezi, hogy milyen vizsgálatok folytak a hibrid technológiára vonatkozóan az egyes típusokra? Az eddig használt Mercedes Citaro buszokra milyen vizsgálatokat végeztek és ezek fiaskót jelentenek-e a városnak? Ezzel kapcsolatban milyen felelősségrevonások történtek a városban és miért nem kerül az előterjesztésbe az, hogy bizonyos hibrid buszok bizonyos hibrid technológiákkal (akár plug in, akár öntöltő hibrid) lehessenek egyáltalán a városban?

Hári Ernő, a Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. ügyvezetője:

Elmondja, hogy nem hallott még öntöltő hibrid buszról. A jelenleg futó Mercedes csuklós buszok soros hibrid autóbuszok. Ez azt jelenti, hogy nem párhuzamos hibridek. A hibrid technológiával kapcsolatban elmondja, hogy talán már nem is gyártanak hibrid autóbuszokat, noha a párhuzamos hibridnek véleménye szerint lenne értelme.

A párhuzamos hibrid működése úgy foglalható össze, hogy amikor a forgalmi dugóban araszol, vagy amikor meg kell indulnia – tehát a legnagyobb energiafelvételkor – elektromos üzemmódban dolgozik. Paraméterezzhető az, hogy 5-15 km/h sebességtartományban mikor kapcsoljon be a hagyományos dízelmotor.

Az itteni buszoknál fellelhető soros hibrid technológia arról szól, hogy az autóbuszban elhelyezett dízel motorok megtermelik az elektromos energiát az akkumulátorban és a közvetlen hajtás elektromos úton történik az agymotorokon keresztül. Ezek tehát önellátó autóbuszokként is felfoghatóak, míg a párhuzamos hibrideket ugyanúgy tölteni kell, hiszen önmagukat nem tudják visszatölteni. Üzemeltetési szempontjából a soros hibrid autóbuszok sokkal könnyebben kezelhetők, vélhetően ezért történt anno a döntés a soros hibrid technológia mellett.

Lejer Zoltán:

Az előterjesztésben szereplő ábra látványosan bemutatja a károsanyag-kibocsátást. Sajnálatosnak véli, hogy egy autóbuszt hasonlítanak össze az összes személygépkocsival. Így látványos diagramot lehet valóban készíteni.

A wuppertali adatok elemzésére nagyban kitér az előterjesztés, míg az elektromos buszok bécsi, vagy németországi alkalmazásáról nincsenek különösebb leírások, bár megemlítik, hogy a hibrid buszoknál 2020-ban 11 millió euro volt a bekerülési költség Wuppertalban.

Amennyiben az elképzelések a hidrogén buszok irányába mutatnak a későbbiek tekintetében, jó lett volna, ha az előterjesztés pontosabb összehasonlítást tartalmaz az elektromos buszokkal.

Képviselőként két hete járt a Mercedes gyárban, ahol a jelenlegi összefoglalóhoz képest egészen más ismertetőt kaptak a jelenlévők. Az igazgató mostani tájékoztatója szerint a 8 évvel ezelőtti buszoknak már nem kompatibilis az akkupakkja a töltésszám miatt. A Mercedes

gyár szerint a legyártott buszoknál biztosan 15 évig töltésszám függetlenül működnek az akkupakkok, hiszen ennyit fejlődtek 1-2 év alatt az akkumulátorok. Szeretné feloldani az elhangzott ellentmondásokat: nem tudja, hogy eljutott-e az elektromos autózás és az elektromobilitás 2023-ban egy olyan szintre, hogy 15 évig működő akkupakkokat tudnak beszerezni töltésszám függetlenül, vagy nem? Ez a kétféle információból nem eldönthető.

Nem eldönthető az sem, hogy mekkora haszna van egy városnak az elektromobilitásból, mert nincs adat. Nem tudja eldönteni, hogy jó lesz-e az, ha az előterjesztés úgy fogalmaz, hogy 2025. január 1-jével vásárol a város zéró kibocsátású, hidrogén alapú hajtáslánccal rendelkező szóló buszt, majd dízelbuszokat vásárolnak és 3 év alatt vonják le azokat a tapasztalatokat, amelyből majd 2028-ban 8 db autóbusz beszerzésére kerül majd sor.

Véleménye szerint az előterjesztésben számos ellentmondás és hiányosság van, így nem lehet jó döntést hozni a rendelkezésre álló információk alapján a következő évekre. Ezt aggályosnak tartja.

Meglátása szerint a hidrogénmeghajtás is ugyanolyan tempóban fejlődik a világban. Bizonyos konszernek csak az elektromobilitásra helyezik a hangsúlyt és alkotnak rá stratégiát, mások pedig a hidrogénre. Ez éppen azért van, mert olyan fejlesztések történnek, hogy elképzelhető, hogy hónapok alatt változnak a technikák.

Emellett újabban vasakkumulátor-kísérletek is zajlanak, amelyek hatékonyabbnak tűnnek, mint a lítiumion-akkumulátorok.

Végül elmondja, hogy ez az előterjesztés ezen döntés meghozatalára kevés és ellentétes információt tartalmaz.

Hári Ernő, a Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. ügyvezetője:

Véleménye szerint nem. Nem ugyanaz a technológia kerül be az autóbuszokba és a haszongépjárművekbe a haszongép-gyártói leírások szerint.

Lejer Zoltán:

Ezt vitatja.

Hári Ernő, a Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. ügyvezetője:

A Mercedes gyár valamennyi autóbusz-prospektusában az szerepel, hogy mennyi az a töltésszám, ameddig azt legalább 80 %-ban fel lehet tölteni és lehet hasznosítani. Az elektromos autózásban az elektromosságnak településen belül lehet létjogosultsága, de már településközi szerepe már nem.

Nem egy autóbuszt hasonlítottak össze az ábrákon 60 ezer személyautóval, hanem a 25 db Mercedes Citaro éves futásteljesítményét hasonlították össze egy év alatti futásteljesítménnyel, a személygépjárműveknek egy év alatt vélhetően a város területén megtett hatásteljesítményével. Ennél jobb összehasonlítási alap nem elérhető köznyilvános adatbázisból, de valamilyen iránymutatást mégis szerettek volna a bizottság és a közgyűlés elé tárn.

Nem lát ellentmondást és azt gondolja, hogy a gondolkodásuk egyirányú, hiszen a bizottság elnöke végül összefoglalta, hogy miért először csak két autóbuszt kívánnak vásárolni, majd a

későbbiekben 8 db-ot. Pont azért, mert robbanásszerűen fejlődik a technológia. Ezért nem szándékoznak rögtön 10 db szülő hidrogén autóbust a rendszerben látni, mert először a lehetőségeket, előnyöket-hátrányokat szeretnék megfigyelni és ha a technológia fejlődik, akkor szeretnének 2028-tól 7-8 ilyen buszt látni a rendszerben. Bízunk abban, hogy ez a májusban elfogadott előterjesztéssel összefut a jövőben.

Vélhetően a 2030-2032-es időszakban dönteni kell majd a 2020-ban üzembe állított, 45 db szülő autóbusz leváltásáról.

Lejer Zoltán:

Az összefoglalójában szembe állította azt, hogy 2 db autóbusz adatait fogják majd elemezni a 8 db busz megvásárlásához, miközben 17 db dízel autóbust vásárol a város.

Hári Ernő, a Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. ügyvezetője:

Skandináv országokban fellelhető több város fejlesztési stratégiája az autóbuszok tekintetében. Még ezekben az országokban is 2040-ig elkészült fejlesztési tervekben 60-65 %-ban továbbra is dízel autóbuszokat szereznek be, míg 30-35 %-ban más alternatív hajtásláncban működő buszokat.

Lejer Zoltán:

Nem a dízel autóbusz-beszerezés ellen tette hozzászólását, hanem az előterjesztésben leírt koncepciót vitatja. Azt, hogy 2 db hidrogénbuszt beszerez az önkormányzat és ezzel együtt ütemez a város 17 db autóbust, úgy, hogy nem ismert az, hogy mi várható fél év vagy 3 év múlva. Elfogadható számára a válasz, miszerint 25 busz van szembe állítva az összes kecskeméti autóval, de ez esetben a táblázatot így kell a jövőben elkészíteni, mert ezt nem tartalmazza. Nem elegáns így táblázatot szerkeszteni, megismétli, hogy a koncepciót vitatja, nem a dízel EURO6 motor létjogosultságát. Az alternatív lehetőségek vizsgálatát vitatja. Örömmel vette volna, ha a bécsi példát tartalmazta volna az előterjesztés az elektromos buszhálózat esetében, összehasonlítva az egyébként jól kidolgozottan leírt wuppertali példával.

Hári Ernő, a Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. ügyvezetője:

Mint ahogyan ismert, a bécsi tömegközlekedési cég egy csomagban felhelyezte eladásra az összes elektromos autóbust.

Lejer Zoltán:

Igen, de be kellett volna érkeznie ennek az információnak is. Nem az információt vitatja, hanem kevesli.

Kohajda László:

Csatlakozik ahhoz az észrevételhez, hogy kevés az információ az előterjesztésben, és ellentmondásos. Amennyiben az elmondottak szerint az EURO6 motoroknak olyan alacsony az emissziós értéke, akkor ezzel a motortípussal miért nem készítenek hibrid járművet? Az elektromobilitás városon belüli közlekedésre sokkal inkább alkalmas, mint városok közötti közlekedésre.

Úgy gondolja, hiányzik a rendszerszemlélet az előterjesztésből, holott ez nagyon fontos lenne a bizottság előtt. Egy olyan városról van szó, ahol a légúti megbetegedések sajnos rekordértékűek, ahol a szálló- és ülepedő porok a geológiai adottságból adódóan nagyon magasak. Ezek miatt különösen érzékenynek kell lenniük a döntéshozóknak abban a tekintetben, hogy további emisszióval ne terhelődjön a város, mint amennyire nem muszáj. Nehéz összehasonlítani, de zéró emissziós technológiák felé kell nyitni, még ha több is kerülnek.

Valóban hónapról hónapra változnak a technológiák. Példaként hozza a nátrium-technológiát, amely bár kevesebb töltésszámmal bír, de sokkal strapabíróbb. Az USA-ban már 1 millió km-re limitálták a garanciát bizonyos típusoknál az elektromos járművek tekintetében.

Elfogadja a rossz tapasztalatokat az elektromos autók tekintetében, ugyanakkor az összes autótüzet tekintve átlag alatti a kigyulladó villanyautók mennyisége.

Sokkal alaposabban kellene ezt a témát körbejárni és alaposabb, részletgazdagabb ismeretek birtokában dönteni. Amennyire lehetséges, a dízel technológiát ki kell szorítani, a fiskális szempontokat pedig visszaszorítani ebben a kérdésben, hiszen egészségtelen levegőjű a város. Az elektromos autóbust 4-6 órán át kell tölteni, ezt nem lehet hibájaként felróni és amiatt 1,3-as szorzóval ellátni. Nincs ezekhez az adatokhoz hatótáv hozzárendelve, illetve az sem, hogy csúcsidőn kívül, ha van két szabad óra, akkor rá lehetne tölteni. Egyetért azzal, hogy nem lehet most felelősen dönteni.

Dr. Gajdácsi Zoltán, a Mérnöki Iroda vezetője:

A döntéshozók felé az előterjesztés készítői információt szeretnének adni. A buszokat cserélni kell és a szolgáltatást vinni kell. A szakértők sem tudják azt a technológiát hozni, amire azt tudnák mondani, hogy ezek alapján pl. legyen a városnak 40 db hidrogénbusza.

A 17 dízelbusz beszerzése a szolgáltatásbiztonság miatt történne, úgy, hogy környezetvédelmi szempontból ez a jelenlegihez képest jóval nagyobb előrelépés. Az, hogy a technológia a következő időszakban hogyan alakul, nem ismert. A jelenlegi közösségi közlekedési struktúra olyan, hogy a jelenlegi információk alapján ezek el fogják látni a szolgáltatást, ezért jó irány a technológia. A két hidrogénbusz beindítása pedig azért fontos, hogy minél hamarabb tapasztalatot szerezzenek. A szakmai megalapozottság igazolni fogja, hogy a hidrogénmeghajtás megfelelő lesz-e. Most a legmodernebb dízelüzemű buszokkal biztos struktúrát tudnak fenntartani, hiszen az ellátáshoz a hozzá kapcsolódó infrastruktúra is szükséges. Megjegyzi, hogy a hidrogénteknológia és az elektromos technológia tekintetében nem egyszerű a szükséges struktúra biztosítása.

A mostani döntési kényszerben a megalapozott dokumentációk alátámasztják a javaslatot, hiszen nem tudják még, hogy milyen műszaki tartalommal és léptékekkel lehet a jövőben előre lépni. Kéri, ilyen szempontból is vizsgálja a bizottság az előterjesztést.

Nincs olyan adat, amivel fél éven belül alá tudnának egyfajta jobb irányt támasztani, és amellyel a szolgáltatás biztonságosabb lenne. Valóban nehéz döntésről van szó, melynek során sok kérdés merül fel, hiszen az elektromos és a hidrogénüzem is tovább bontható, de a szolgáltatás biztonságát meg kell őrizni.

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

A közgyűlés a májusi ülésén, amikor a „Green & Cool Kecskemét” koncepciót tárgyalta és elfogadta, hitet tett a hidrogén technológia mellett. A háttérdokumentációk igen terjedelmesek

és részletes számításokat tartalmaznak amellelt, hogy miért a hidrogén technológiát részesítse Kecskemét előnyben.

A jelenlegi előterjesztés annak a korábbi koncepciónak a szerves folytatása. Ugyanis az Európai Unió felé benyújtottak egy pályázati dokumentációt, remélve azt, hogy azt az EU további kidolgozásra és támogatásra ítéli az év végéig. Arra a fajta hidrogéntechológiai átállásra, ami abban az anyagban megjelenik, része az elektromobilitásnak az ebben az irányban való befolyásolása is.

Az év második felében, októberig kell folytatni az ITK-val közösen a részletes kidolgozását a mostani koncepciónak. A közgyűlés elé fogják tární azt, hogy ez az átállás anyagilag és ütemezés szempontjából mit jelent, valamint, hogy milyen módon kell a fennálló közszolgáltatási szerződést módosítani. Remélhetőleg az EU döntése ekkor már meglesz, látva, hogy a hidrogén technológia kedvezőbb-e, vagy sem. Ez beépíthető lesz a támogatási konstrukcióba. A projektek ütemezése kapcsán látható lesz, hogy amennyiben a hidrogén irány támogatható, akkor ennek a kifutása arra az időszakra tehető, amikor a második ütemes hidrogénbusz beszerzést célozza meg a város. Lehetőség szerint ezt EU-s forrásokból ki tudják pótolni.

Lehet ellentmondásokról beszélni, de ez az előterjesztés konzekvens folytatása a közgyűlés májusi döntésének és annak érdekében próbálnak javaslatot tenni, hogy az elfogadott út folytatódjon az elektromobilitás terén.

A wuppertáli példa során elmondja, hogy a teljes rendszer kialakítása került 11 millió euro-ba, a hidrogéntermeléssel, tárolással, kútoszlopok kiépítésével és a buszok beszerzésével együtt. Több érv elhangzott a vita során az elektromobilitás és a hidrogén alapú elektromobilitás tekintetében is. A korábbi, említett anyagban a szakértők tételesen kimutatták a hidrogén rendszer előnyeit.

Kohajda László:

Ez esetben felmerül a kérdés, hogy akkor miért vásárol a város dízelbuszokat?

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

Jól különvální, hogy szóló hidrogénbuszokat fognak vásárolni. Tudomása szerint csuklós autóbuszok tekintetében ez a technika nem áll rendelkezésre. Az elmúlt évben teszteltek elektromos csuklós buszokat, de nem szerezték be más városokban sem azokat, pl. Pécssett sem.

Hónapról hónapra sok minden változik, de ha a technológiai változás olyan mértékű, amely más logikát idéz elő a következő években, akkor visszahozzák ezeket a döntési pontokat a város érdekében. Az előbb említett érvekre is alapozva ezt az érvet látják a közszolgáltatás biztonságának és a környezetvédelmi előnyök szempontjából is a legbiztosabbnak.

Király József:

Amennyiben a hidrogénmeghajtás mellett tették le az előterjesztők a voksukat, akkor hogyan kerül ide az elektromos meghajtás, továbbá akkor miért nem ebben az irányban dolgoznak?

A városüzemeltetéssel kapcsolatosan elmondja, hogy ez nem azt jelenti, hogy 8 évre meg kell kötnie magát a városnak és dízelbuszokat vásárolnia. Arra az időszakra, amíg nem áll át a teljes rendszer, bérelni is lehetne buszokat. Külön kellene választani a fejlesztést.

Az üzemeltetés nagyon fontos, de most nem lehet eldönteni, hogy buszokat vegyenek. Ezt a szolgáltatóra kell bízni. Valóban sok a tüdőbeteg a városban a légkörbe jutó károsanyagok miatt. Ebben is előre kell nézni, ezért sem elfogadható számára a dízelbuszok üzemeltetése. A városüzemeltetés, működtetés természetesen közös érdek.

Kohajda László:

Véleménye szerint a városnak bátrabban kellene elköteleznie magát az elektromobilitás irányában, ezért módosító javaslata, hogy az összes szó, ahol a „dízel” kifejezés szerepel, „elektromos”-ra kerüljön kicserélésre a közgyűlési határozat-tervezetben. Ha nem fejlődik a technológia, akkor lehet a dízelüzemben gondolkodni.

Hári Ernő, a Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. ügyvezetője:

Felhívja arra a figyelmet, hogy a közgyűlési határozatban az is szerepel, hogy a mindenkori költségvetés teherbíró képességének figyelembevételével kell tudni összeállítani egy beszerezhető járműparkot, amely beszerezhető, vállalható és hosszútávon finanszírozható. Logikailag és szakmailag egyetért, hogy engedjék el a dízel technológiát és forduljanak az új felé. 72 busszal, megfelelően ütemezve váltsák le alternatív technológiára, legalább amelynek pontszerűen nincs károsanyag-kibocsátása.

Ismert, hogy az elektromos és a hidrogénbuszok előállítása, a teljes ciklust nézve az üzemeltetésen át a megsemmisítésig, magas ökológiai lábnyomot jelent.

A döntés során figyelemmel kell lenni arra is, hogy az októberi közgyűlési határozat azt határozta meg, hogy a mindenkori költségvetés teherbíró képességének figyelembevételével kell döntést hozni és megoldani a Mercedes Citaro buszok lecserélését.

Kósa József:

Kéri Kohajda László képviselőt, hogy vegye komolyan a bizottsági munkát. Az előterjesztést döntésre elkészítették, és ez nemcsak egy szócserét jelent. Egy hónapban 1 millió utasforgalmat biztosít a helyi tömegközlekedés. Egyetért azzal, hogy koncepcióban végig kell azt gondolni, hogy milyen irányban haladjanak tovább a majdani műszaki ismertetek mellett.

Lejer Zoltán:

Felhívja a figyelmet arra, hogy a 2027-es beszerzés 2037. és 2040. évi kifutású buszokat fog a városban jelenteni. Az előterjesztés arra sem terjed ki, hogy ezek kihordási ideje és a döntés kihatása akár 2040-ig is el fog húzódni

Megkérdezi, hogy amennyiben a „Green & Cool Kecskemét” koncepció nem lesz nyertes, akkor mi lesz a hidrogénkoncepcióval?

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

A „Green & Cool Kecskemét” koncepció alapot jelent az EU támogatására, de más irányokban is elindultak. A Neumann Egyetemen jelenleg is közös munka folyik, amely azt alapozza meg, hogy egyéb kutatásfejlesztési források milyen projektfejlesztés árán szerezhetők meg. Nem kizárólag a „Green & Cool Kecskemét” az irány, másfelé is próbálják a hidrogéntechnológiát kutatni. Az egyetem munkatársai, hidrogénkutató intézete tapasztalatait felhasználva a város javára fordítva próbálják ezeket a lehetőségeket felmérni. Felhívja a figyelmet arra, hogy a jelenleg hatályos közszolgáltatási szerződésben van egy életkor garancia, amit a szolgáltatótól elvár az önkormányzat. Ez azt jelenti, hogy a 7,6 évet nem haladhatja meg a kecskeméti közszolgáltatásban alkalmazott autóbuszok átlagéletkora.

Lejer Zoltán:

Ezt követően megállapítja, hogy az előterjesztéshez több kérdés, hozzászólás nincs.

Megkérdezi, ki ért egyet Kohajda László módosító javaslatával, miszerint a közgyűlési határozat-tervezetben a „dízel” szó „elektromos”-ra cserélődjön?

Szavaztatást követően megállapítja, hogy a bizottság 3 igen szavazattal, 3 ellenszavazattal, tartózkodás nélkül a módosító javaslatot nem fogadta el.

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

Szavaztatást követően megállapítja, hogy a bizottság 3 igen szavazattal, 1 ellenszavazattal és 2 tartózkodással a következő határozatot hozta:

35/2023. (VI. 20.) KVAB. számú határozat

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

A Környezetvédelmi, Városrendezési és Agrár Bizottság megtárgyalta dr. Sztachó-Pekáry István alpolgármester 10.316-2/2023. számú előterjesztését és az alábbi határozatot hozta:

A bizottság a fenti tárgyban készült közgyűlési **előterjesztést nem támogatja.**

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

6.) NAPIRENDI PONT

Döntés a 2023. évi Európai Mobilitási Hét és Európai Autómentes Nap megrendezéséről

Előterjesztő: Gaál József alpolgármester

(Az alpolgármester 3241-4/2023. számú előterjesztése a jegyzőkönyvhöz csatolva.)

Lejer Zoltán:

Elmondja, hogy Gaál János alpolgármester tájékoztatása szerint a részletek kidolgozása ezt követően fog megtörténni. Újdonság lesz, hogy hétköznapra kerül az autómentes nap, még útlezárások is lesznek.

Kohajda László:

Az elmúlt évekhez hasonlóan továbbra is azt kéri, hogy az autómentes napon autókat ne reklámozzanak, továbbá mellőzzék az autózást. Legyen inkább közösségi, gyalogos, vagy kerékpáros közlekedés, továbbá ne legyen autókiállítás, mert nem ide való.

Lejer Zoltán:

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

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

36/2023. (VI. 20.) KVAB. számú határozat

Döntés a 2023. évi Európai Mobilitási Hét és Európai Autómentes Nap megrendezéséről

A Környezetvédelmi, Városrendezési és Agrár Bizottság megtárgyalta Gaál József alpolgármester 3241-5/2023. 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.) Dr. Orbán Csaba, a Közszolgáltatásszervezési és Környezetvédelmi Osztály vezetője

10.) Irattár

* * *

7.) NAPIRENDI PONT

Belterületbe vonáshoz, telekhasznosításhoz kapcsolódó döntések, településrendezési szerződések

Előterjesztő: Lejer Zoltán bizottsági elnök

(Az előterjesztés melléklete az alábbi tárhelyen érhető el:

<https://kecskemets.hu/uploads/TRSZ2023junius.zip>)

(A 10.279-2/2023. számú előterjesztés a jegyzőkönyvhöz csatolva.)

Lejer Zoltán:

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

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

37/2023. (VI. 20.) KVAB. számú határozat

Belterületbe vonáshoz, telekhasznosításhoz kapcsolódó döntések, településrendezési szerződések

A Környezetvédelmi, Városrendezési és Agrár Bizottság megtárgyalta Lejer Zoltán elnök 10.279-1/2023. számú előterjesztését és az alábbi határozatot hozta:

A bizottság a fenti tárgyban készült közgyűlési **előterjesztést változatlan tartalommal terjeszti a közgyűlés elé elfogadásra.**

A határozatról értesülnek:

1-7.) A bizottság tagjai

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

9.) Borbélyné Balogh Katalin, a Várostervezési Osztály vezetője

10.) Irattár

* * *

8.) NAPIRENDI PONT

Javaslat Kecskemét Megyei Jogú Közgyűlésének 2023. II. félévi munkatervére

Előterjesztő: Lejer Zoltán bizottsági elnök

(A 10.708-2/2023. számú előterjesztés a jegyzőkönyvhöz csatolva.)

Kohajda László:

Javasolja, hogy a munkaterv a következőkkel egészüljön ki:

- Tájékoztató a MOHU MOL Hulladékgazdálkodási Zrt. által elnyert hulladékgazdálkodási koncesszióknak a város polgáraitra gyakorolt hatásáról, különös tekintettel a leadandó veszélyes hulladékokra, a hulladékudvarok működésére

Lejer Zoltán:

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

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

38/2023. (VI. 20.) KVAB. számú határozat**Javaslat Kecskemét Megyei Jogú Város Közgyűlésének 2023. II. félévi munkatervére**

A Környezetvédelmi, Városrendezési és Agrár Bizottság megtárgyalta Lejer Zoltán elnök 10.708-2/2023. számú, fenti tárgyban készült előterjesztését és az alábbi határozatot hozta:

A Környezetvédelmi, Városrendezési és Agrár Bizottság a közgyűlés 2023. II. félévi munkatervére tett, a határozat mellékletében szereplő javaslatok tekintetében **az alábbi kiegészítést teszi:**

- **Tájékoztató a MOHU MOL Hulladékgazdálkodási Zrt. által elnyert hulladékgazdálkodási koncesszióknak a város polgáraitól gyakorolt hatásáról, különös tekintettel a leadandó veszélyes hulladékokra, a hulladékudvarok működésére**
Előterjesztő: Dr. Sztachó-Pekáry István alpolgármester

A határozatról értesülnek:

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

A 38/2023. (VI. 20.) KVAB. 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

* * *

Lejer Zoltán:

Ezt követően megállapítja, hogy az bizottság a napirendi pontok tárgyalását befejezte, ezért megköszönve a jelenlévők részvételét, valamint a bizottság munkáját, az ülést 12 óra 05 perckor bezárja.

K. m. f.

Lejer Zoltán s.k.
elnök

Kósa József s.k.
alelnök