



KECSKEMÉT MEGYEI JOGÚ VÁROS
ÖNKORMÁNYZATA KÖZGYŰLÉSÉNEK
Működő Város Bizottsága
6000 Kecskemét, Kossuth tér 1.

18.706-4/2024.

J E G Y Z Ő K Ö N Y V

Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlésének
Működő Város Bizottsága
2024. október 30-án megtartott rendkívüli üléséről

Az ülés helye: Városháza, Kada Elek-terem
Kecskemét, Kossuth tér 1.

Az ülés időtartama: 13.00 órától – 14:35 óráig

Jelen vannak: Szamler László elnök
Király József társelnök
Sipos László bizottsági tag
Lévai Jánosné bizottsági tag
Alföldy-Boruss Dániel bizottsági tag
Györkös Barnabás bizottsági tag
Riczu Péter bizottsági tag

Távol vannak: -

Jelenlévő meghívottak: A mellékelt jelenléti ív szerint.

Jegyzőkönyvvezető: Mócza Rita

Szamler László:

Köszönti a megjelenteket. A jelenléti ív alapján megállapítja, hogy a bizottság határozatképes; a bizottság 7 tagjából valamennyi bizottsági tag jelen van, ezért az ülést megnyitja.

A rendkívüli ülés a Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény 60. §-a és a Közgyűlés és Szervei Szervezeti és Működési Szabályzatról szóló 13/2024. (X. 8.) önkormányzati rendelet 7. §-a alapján került összehívásra.

A bizottság a kiküldött meghívó szerint egy napirendi pontot tárgyal, és rendkívüli bizottsági ülés révén egyéb napirendi pont felvételére nincs lehetőség.

Ezt követően az írásban kiküldött meghívó szerint javaslatot tesz az ülés napirendjére, majd megkérdezi, ki ért egyet azzal?

Szavaztatást követően megállapítja, hogy a bizottság 7 igen, 0 nem és 0 tartózkodással elfogadta az ülés napirendjét a következő határozattal:

4/2024. (X. 30.) MVB. számú határozat

Az ülés napirendje

Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlésének Működő Város Bizottsága az ülés napirendjét az alábbiak szerint fogadja el:

1.) A helyi autóbuszjáratok számozásának változása

Előterjesztő: Dr. Homoki Tamás alpolgármester

A határozatról értesülnek:

1-7.) A bizottság tagjai

8.) Irattár

* * *

1.) NAPIRENDI PONT

A helyi autóbuszjáratok számozásának változása

Előterjesztő: Dr. Homoki Tamás alpolgármester

(A 15.998-4/2024. számú előterjesztés a jegyzőkönyvhöz csatolva.)

Szamler László:

Felhívja a jelenlévők figyelmét, hogy ez a változás javaslat Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlésének Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata közlekedésszervezési feladatainak ellátásáról szóló 11/2019. (IV. 25.) önkormányzati rendelete (továbbiakban: önkormányzati rendelet) 6. § (5) bekezdése alapján a közlekedésszervező hatáskörébe rendeli a döntést.

A Kecskeméti Közlekedési Központ Kft.-t (továbbiakban: KEKO) jelöli ki az önkormányzati rendelet közlekedésszervezőnek és a 4. § (1) bekezdésében sorolja fel azokat a feladatokat, amelyek ellátását a közlekedésszervező hatáskörébe utal (27 feladatot). Az önkormányzati rendelet 6. § (1) bekezdése hatalmazza fel a közlekedésszervezőt, hogy önállóan dönthessen a felsorolt kérdésekben.

A 6. § (5) bekezdése szerint a helyi szolgáltatási menetrend egyéb módosításairól a közlekedésszervező a módosítások tervezett bevezetését megelőzően 30 nappal írásban köteles tájékoztatni a bizottságot. Ezt a közlekedésszervező meg is tette: a bizottság a 2024. szeptember 9-ei ülésén a tájékoztatót tudomásul vette. Egyéb hatásköre a bizottságnak nincs. Az előzmények után az október 17-ei közgyűlésen és az azt megelőző bizottsági ülésen a képviselők kérték, hogy kerüljön ismételt az újonnan felállt bizottság elé a tájékoztató.

Kéri az előterjesztőt, szóban ismertesse a tájékoztatót.

Dr. Homoki Tamás alpolgármester:

Megköszöni az előzmények tárgyyszerű és pontos felvezetését. A helyes kronológiai sorrend kiegészül egy közgyűlési előzménnyel.

Egy ügyvezetői tájékoztatást a bizottság tudomásul vesz. Ugyanakkor a város életét és közlekedését érintő rendkívül fontos dologról van szó, így indítvány benyújtására került sor. A területért felelős alpolgármester azt gondolta, hogy bizonyos dolgokat ebből akceptálni tudnak, így akkor kinyilatkoztatta azt, hogy felkéri ügyvezető urat az október 28-ai bevezetés elhalasztására. Emellett jogosnak és logikusnak érezte, hogy a bizottság újra megtárgyalja az anyagot. Nem azért, mert az eredeti tájékoztatás ne lett volna kielégítő, szakmailag megfelelő, hanem kizárólag annak okán, hogy az anyag megtárgyalása egy olyan időpontra esett, mely az előző ciklus utolsó bizottsági ülése volt. Ennek az eredményét megismerheti így a jelenlegi bizottság és fogalmazhat meg észrevételeket, szakmai javaslatokat arra vonatkozóan, amely az ügyvezető tájékoztatóban szerepel.

A közgyűlésen is elmondta és a napirenden lévő előterjesztésben is szerepel, hogy szakmailag indokoltnak, megalapozottnak és fontosnak tartják azt, hogy hozzányúljanak a járatok számozásához is, de ettől függetlenül várják azokat az érdemi javaslatokat, melyek nem arra vonatkoznak, hogy maradjon minden úgy, ahogy volt. Előterjesztőként nem tartja célszerűnek a számozás megtartását.

A kecskeméti közösségi közlekedésben évek óta töretlen gyakorlat az, hogy addig próbálnak egyeztetni a különböző ügyekről, míg teljes egyetértésre nem jutnak – hiszen fontos dologról van szó. A múltban is teljes egyetértéssel döntöttek például arról, hogy egy teljesen új közlekedési vállalatot hoznak létre és leválnak az állami szolgáltatóról. A KEKO és annak működése országosan példamutató gyakorlat, a többi város Kecskemétről vesz példát, és irigykedik arra a szervezeti felépítésre és arra a működési rendszerre, amit meg tudtak valósítani. A sikeres vállalkozásból eredően tudnak eredményesen pályázni bizonyos fejlesztésekre. Ahhoz azonban, hogy a pályázatok eredményesek legyen, fejlődni kell a korral, egy modern szervezeti felépítésű vállalatra van szükség, modern buszokkal, modern rendszerben való működéssel. Ehhez az is hozzátartozik, hogy a 30-50 éve, az akkori szisztéma szerint kialakított szisztéma szerinti buszszámozást át kell gondolni. Ez is egy pontozási rendszer. Amikor egy pályázatot benyújtanak, fontos az, hogy az egész rendszer logikusan, működőképesen legyen felépítve.

A jelenlegi számozási rendszer elavult állapotához képest ez egy hatalmas fejlődés lenne. A korábbi sugaras vonalhálózathoz képest decentrumok alakultak ki és mindenki számára látható az, hogy ad hoc módon adtak nevet és számot azoknak az új járatoknak, melyek egyrészt az ipari területek fejlesztése generált, másrészt a lakóterületek bővülése. A jelenlegi számozási rendszerben semmiféle nyomonkövethetőség nincs. Egy előnye van, hogy ezt ismerik jelenleg a kecskemétiak. Minél tovább tartanak fenn egy régi rendszert, annál nehezebb hozzányúlni, ezért most érezték azt, hogy eljött az a pillanat, hogy ezt újra kell szervezni egy logikus, előbb-utóbb mindenki számára – néhány szám megjegyzésével – átlátható rendszerré. Az új számokból látszik, hogy honnan indul a járat, milyen városrészen halad keresztül és hova érkezik. Ezt a szakmai álláspontot a városvezetés a magáénak érzi és támogatja.

Ahhoz, hogy fejleszteni tudja a város a közlekedését, a különböző pályázati pontrendszereknek meg kell felelniük, melynek az egyik része a vonalhálózatok átláthatósága, logikus rendje.

Az a fajta törekvés, melyet a KEKO a létrehozása óta követ, azt eredményezte, hogy 520 millió Ft-os támogatást kapott arra, hogy 2025. év végétől kettő darab hidrogénbuszt önköltség nélkül be tudjon vezetni. Ha a vállalat nem lenne ilyen modern, akkor ezen a pályázaton sem tudtak volna eredményesen szerepelni.

Kétségtől elismeri, hogy minden, ami a régi, megszokott dologhoz képest újítás - mint például az új számozás - okozhat zavart, főleg egy átmeneti időben. Az a cél, hogy ezt a nullára redukálják, ezért párhuzamos tájékoztatási rendszer javasolnak: Az új számozások bevezetésével egyidejűleg, egy bizonyos reális tanulási folyamat időtartamáig a buszokon az új számozás és a szélvédő mögött egy kiegészítő táblán a régi számozás is megjelenik majd. Ez a többi más kommunikáción kívül, közvetlenül a megállóban, illetve a járművön is látszik majd, segíti az utasok tájékozódását. Az utazók ezt meg fogják szokni és tanulni. Amikor pedig, amikor azt a néhány számjegyet, ami az ő utazási szokásaikhoz kapcsolódik, megjegyzik, akkor egyre jobban fogják érteni az általuk nem használt vonalak számozása mögötti információt is.

Ezzel a javaslattal a KEKO ügyvezetése semmiképpen sem olyan változást szeretne, mely Kecskemét lakosságának, vagy az utasoknak rossz. A KEKO-nak és a városnak az az érdeke, hogy a közösségi közlekedés működjön. Megismétli, hogy lesz egy átmeneti, tanulási időszak, de a végeredmény egy fejleszthető számozási rendszerrel működő hálózat lesz. Ennek az is az előnye, hogy amennyiben a jövőben új igények érkeznek lakossági, vagy ipari szegmensből, akkor ez a logika követhető lesz.

Kéri, hogy tegyék meg észrevételeiket, javasolataikat.

Jelzi, hogy a „minden maradjon a régiben” javaslatot nem fogja tudni előterjesztőként felvállalni, de az olyan javaslatokat át fogják szakmailag nézni, amelyek a rendszer jobbítását, fejlesztését szolgálják.

Hári Ernő:

Az új vonalszámozási rendszer alapjairól ad tájékoztatást:

Az új vonalszámozási rendszert 3 számjegyű számrendszerrel képzelik el, illetve javasolják a bevezetését. A megállóhelyi alközpontok szerinti számozást tartják logikus felépítésnek, tekintettel arra, hogy a múltban kialakított gyűrűs sugarú rendszer számozását az élet felülírta, hiszen a város fejlődik és új hálózati elemek jelennek meg. Az az úthálózat, ami 20-30 évvel jellemző volt a városra, bővül és fejlődik.

A számozási rendszerben az 1-es számmal kezdődő vonalszám rendszert képviselnék azok az autóbusz járatok, melyek a vasútállomásról indulnak és oda is érkeznek meg. A 200-as jelzésűek lennének melyek a Margaréta Otthontól, mint új alközponttól indulnak és érkeznek. 300-as jelűek lennének azok, melyek alközpontot nem érintenek, hiszen jellemzően átlós rendszerben - akár a belváros érintése nélkül is - közlekednek ilyen járatok. Ilyen a Hetényegyháza és a Déli iparterület között, vagy a Máriavárosi vasútállomás és a Széchenyiváros között közlekedő autóbuszjáratok. 4-essel kezdődő vonalaknak javasolják azokat, melyek a Széchenyi térről indulnak és oda is érkeznek. Azért került a Széchenyi tér az utolsó 4-es jelzés alá, mert tervben van ennek az alközpontnak a megszüntetése. Úgy gondolkodtak, hogy ez egy hosszútávú és fejleszthető számozási rendszer legyen.

A középső számjegy azt jelzi, hogy melyik városrészt érinti az adott autóbusz, az utolsó pedig a végállomást jelöli.

A 3 számjegyből álló számozási rendszert 2020. óta folyamatosan igyekeztek bevezetni új vonalak esetén. Ezzel kapcsolatban az utasoktól, lakosságtól észrevételt és negatív véleményt nem kaptak.

Az utastájékoztatást érintően elmondja, hogy a számozási rendszer bevezetésének dátumától természetesen megteszik azt, hogy az új számozás mögött megjelenítik a régi vonalszámot is. Október 8-ától kezdődően egy részletesen kidolgozott és felépített kommunikációs tervük volt, melyet az új bevezetési dátumhoz aktualizálni fognak. Minden érintettet tájékoztatni fognak.

Szamlar László:

Megkérdezi a bizottság tagjait, van-e kérdés a tájékoztatóval kapcsolatban?

Király József:

Az előterjesztő alpolgármester nagyívű bevezetését hallván elgondolkodott azon, hogy jól tette-e, hogy beleegyezett a közösen megkezdett munka folytatásába.

Megkérdezi, hogy kié a KEKO? Szeretne erre konkrét választ kapni.

Hol található az leírva, hogy a KEKO megteheti a teljes vonalhálózat átalakítását? Átnézett minden iratot, de nem találta.

Mit jelent az, hogy menetrend? Mi a fogalma?

Megkérdezték-e azokat, akiknek szolgálatnak?

Korábban együtt dolgozták a Személyszállítási Közszolgáltatás Ellátását Vizsgáló Ideiglenes Bizottság kapcsán azt, hogy milyen legyen a város tömegközlekedése. Akkor megbízást adtak egy cégnek, amely felmérést készített. Ebben azonban ebben a felmérésben nem találja azt a kérdést, hogy „egyetért-e azzal, hogy meg kell változtatni a város vonalhálózatát, a nevét, vagy számozását?”

Kopping Rita:

Megkérdezi, hogy készült-e felmérés, vagy közvéleménykutatás erről a lakosság körében? Tudja, hogy a város polgárainak bizonyos szempontból „el kell szenvednie” a döntéseiket, és érti, hogy szakértők döntenek, azonban sok aláírás gyűlt össze tiltakozásként, mert nagyon nem szeretnék az emberek ezt a változást.

Lehet jobban el kellene magyarázni az embereknek ezt, mert nem értik az összefüggéseket.

Király József:

Megkérdezi, hogy a bizottság tagjai közül ki használja a helyi tömegközlekedést?

Lévai Jánosné:

Jelzi, hogy ő használja.

Hódi Zsuzsanna:

Képviselőtársaitól kérdezi: tudják-e, hogy mit jelent az, hogy képviselő? Amennyiben tudják, mit jelent ez a fogalom, akkor megkérdezi, tudják-e, hogy mit képviselnek? A buszokon utazó lakosság 99 %-a nem akarja az átszámozást, így kérdése továbbra is fennáll.

Szamlar László:

Felhívja a bizottság tagjainak a figyelmét arra, hogy az előterjesztéshez szorosan kötődő kérdéseket tegyen fel, a hozzászólást és véleményt a következők során megtehetik.

Meglátása szerint az a kérdés, hogy mit jelent képviselőnek lenni, nem ehhez a tárgyhoz tartozik.

Dr. Homoki Tamás:

A KEKO 100 %-ban Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzatának a tulajdona, egyszemélyes cég.

A vonalhálózat változtatása során felmerült a kérdés, hogy az mennyiben a KEKO hatásköre. A régi időkben, amikor különböző állami szolgáltatókként még a VOLÁNBUSZ és annak elődje a DAKK Zrt. szolgáltattak, akkor olyan helyzetben voltak, hogy a közösségi közlekedés legapróbb kérdését érintő ügyekben is a közgyűlés elé kellett vinni döntéseket. Ez pedig sokszor hátráltatta a dolgok bevezethetőségét, feleslegesen dolgoztatta a képviselőtestületet.

Éppen ezért, amikor arról döntöttek, hogy a Kecskeméti Közlekedési Központot a város cégeként létrehozzák, nyilvánvalóan a városvezetés, a szakterület tisztségviselője és az ügyvezető szoros kommunikációját feltételezték. Emellett úgy gondolták, hogy lehetőség szerint olyan módon rendelkezzenek a KEKO feladat kijelöléséről és a hatásköréről, hogy ne kelljen minden kérdésben közgyűlési döntést hozni.

Az elnök úr által hivatkozott 2019. évi kijelölő rendelet kétségtelenül széles hatásköröket biztosít a KEKO részére azzal, hogy mindenféle kontroll lehetőség, korrigálás utólag lehetséges.

További kérdés volt, hogy megkérdezték-e a kecskeméti lakosokat ezekről a dolgokról. Válaszul elmondja, hogy ez a fajta, három számjegyű álló számozási rendszer párhuzamosan működik 2020. óta a régi, hagyományos számozási rendszer mellett.

A KEKO folyamatosan monitorozta az utasokat, a buszsofőröket, , valamint a cég internetes oldalai lehetőséget biztosítottak észrevételek megtételére. A terület felelős alpolgármestereként maga a is rendszeresen kap a KEKO működésével kapcsolatos észrevételeket, e-maileket, melyek közül egyetlen olyan sem volt, ami a három számjegyű szisztéma bevezetését kritizálta volna.

Kétségtelen, hogy a város és a KEKO sem végzett olyan közvélemény-kutatást, ami konkrétan a régi számozási rendszernek egy új rendszerre való átültetésére vonatkozott. Annak a szisztémának a folytatásaként kell ezt értékelni, amit 4-5 éve problémamentesen a cég bevezetett.

Nem vitatja el azt az álláspontot, hogy ez a régi, évtizedes gyakorlattól eltérő új dolog. Meglátása szerint olyan pillanatban vannak, amikor a fejlődés érdekében célszerű ezt meglépni és a társaság biztosítani tud minden olyan feltételt, hogy az utasok tájékozódását segítse.

Hódi Zsuzsanna képviselőnek a 99 %-ra vonatkozó véleményét nem tudja elfogadni, mert kizárt dolog, hogy ennyi utas ellene lenne. Ha így van, akkor ezt a 99 %-ot nagyon rövid időn belül meg fogják győzni arról, hogy ez az új rendszer jobb lesz, mint a régi.

Szamler László:

A bizottság nagy érdeklődéssel tart számot arra a tanulmányra, ami alapján a képviselő kijelenti, hogy 99 % elutasítja ezt a változtatást, hiszen az alátámasztaná az ezt követő döntéshozatalt. Kéri, ha van ilyen, a képviselő adja át a bizottságnak.

Hódi Zsuzsanna:

Ugyanezt kéri, tehát ha a lakosság nagy százaléka szeretné, hogy a régi számozások új számozást kapjanak, akkor rendben van. Rendben van, hogy az új buszjáratokat új számozással látják el, elfogadták. De abban az esetben, amikor a régi számozás új számozást kap, akkor kérdezzék meg a lakosságot, és ha bebizonyítják, hogy szeretné ezt a lakosság, akkor minden további nélkül. De ha nem, akkor miért tesznek ilyet velük?

Szamler László:

Kéri, térjenek vissza a napirendhez.

Hári Ernő:

Király József képviselő kérdése volt, hogy mi jogosítja fel a KEKO-t arra, hogy átalakítsa a vonalhálózatot és a menetrendet.

Király József:

A vonalhálózat megváltoztatását említette, nem a menetrendet. Konkrétumokról kellene beszélni.

Hári Ernő:

A konkrétumok: Az új számozási rendszer bevezetése nem minősül a vonalhálózat módosításának.

Király József:

Nagyon jól tudja mindenki, miért ül itt, kéri, ne jogászkodjanak. Azokról az emberekről van szó, akik számára szolgálatnak. Az emberek fel vannak háborodva amiatt, hogy így történnek a dolgok. Megkérdezi, volt-e valamilyen tanulmány, ami megerősíti azt, hogy ezáltal egyértelműbb és több lesz az utazóközönség a KEKO-nál, hiszen a cég nem hozza a számokat, bármennyire is azt akarják. Az az elképzelés, amivel elindították ezt, egyáltalán nem köszön vissza.

Szamler László:

Felhívja a képviselő figyelmét arra, hogy kérdéseket fogalmazzon meg.

Király József:

Ebben az esetben megkérdezi, hogy ki találta ki ezt? Van-e erre valamilyen tanulmány, hogy ezt az immár 60 éve meglévő törzsvonalak átszámozását egy teljesen új rendszerbe tegyék át, három számjegyűre?

Kopping Rita:

Pontosítást kér, mert alpolgármester úr részéről úgy hangzott el, hogy a pályázati kiírások egyik feltétele az, hogy a buszok számozását is modernizálják.

Dr. Homoki Tamás alpolgármester:

Nem ezt mondta. Nem azt mondta, hogy feltétele, hanem azt, hogy amikor egy cég pályázik támogatási pénzekre, bármire, akkor vannak különböző pontozási- és feltételrendszerek, amelyek a cég szervezeti felépítésére, modernségére, gépállományára stb. vonatkoznak. Ezen belül gyakorlatilag a rendszer átláthatósága, logikus rendje, modernizálása stb., ezek pontozási rendszerként szerepelnek. Nem feltétel! Ne forgassák ki, hogy abban az esetben, amennyiben nem lépjük ezt meg, akkor nem felelünk meg különböző feltételrendszernek. Itt arról van szó, hogy van „száz” sor, amiben vannak különböző pontrendszerek és ezt értékelik a pályázatot kiíró szervezetek, bizottságok. Az ilyen jellegű és a modern működést garantáló dolgok lehetnek a pontrendszer részei ezekben.

Hári Ernő:

Arra a kérdésre, hogy készült-e tanulmány, alpolgármester úr részletesen válaszolt.

Dr. Homoki Tamás alpolgármester:

Külön tanulmány erre a dologra nem készült. Bevezetésre került egy 4 évvel ezelőtti szisztéma szerinti módszertan. Ezzel kapcsolatosan lakossági és szakmai kifogás és észrevétel nem volt.

Kopping Rita:

Úgy gondolja, megadta a tiszteletet alpolgármester úrnak és kellő udvariassággal kérdezett. Azért kérdezett, mert nem értette.

Dr. Homoki Tamás alpolgármester:

Pontozási rendszer része egy-egy pályázat értékelésnél, többek között ez is.

Laczkó-Zsámboki Angéla:

Nagyon sok gyerek használja a közlekedési applikációkat. Megkérdezi, ez az átszámozás látható lesz-e? Hogyan tudják majd a változást lekövetni?

Hári Ernő:

Az új vonalszámozással fognak megjelenni ezek az adatok az elektronikus utazástervezőkben, hiszen az adatbázisoknak megvannak azok a karakterszámok, amiket kezelni tud és kezelni lehet. Nemzetközi rendszerekhez tartozó adatbázisokat tartanak karban folyamatosan és bocsátanak rendelkezésre, így pl. a google maps-et is. A Kecskeméti Közlekedési Központ adatbázisa hajtja meg és táplálja ezeket. Természetesen a www.menetrend.kecskememet.hu-t és az összes többi utazástervező applikációt megkeresték, valamint ellenőrizték valamennyiüket, akikkel erre vonatkozó megállapodásuk van.

Laczkó-Zsámboki Angéla:

Mindenki el tudja képzelni a város fejlesztését. Minden európai nagyvárosban ilyen számozással működnek a vonalak. Tehát amikor képviseli az embereket, nem biztos, hogy azt kell képviselni, amit ők akarnak, hanem azt kell képviselni, hogy fejlődni tudjanak. Csak akkor lehetséges ez, ha megadjuk a lehetőséget erre a fejlesztésre, hiszen ez nagyon áttekinthető számozási rendszer, amire véleménye szerint a városnak szüksége van. Próbálják inkább azt támogatni, hogy az emberek megértsék annak a lényegét, hogy miért számozzák át, honnan hová tudnak menni. Korábban egy központból indultak a járatok, most több különböző helyről indulnak a buszok, ezért is változtatni kell. Jó rendszer lesz, amit sokan fognak szeretni, legfőképpen a fiatalok, de két hét alatt mindenki megtanulja. Kéri a képviselők segítségét ebben.

Szamlar László:

Ezt követően a hozzászólások megtételére ad lehetőséget, egyben felhívja a jelenlévők figyelmét arra, hogy az ügyszabvány szerint ez 2 alkalommal, 5-5 percen tehető meg.

Alföldy-Boruss Dániel:

Úgy gondolja, a problémát az okozza, hogy hirtelen történt a bevezetés a lakosság számára és nem volt kellően jól előkészítve. Követi a KEKO oldalait, ezért véleménye szerint a hírek kikerülnek az oldalakra, de az a meglátása, hogy lehetne gyakoribb kommunikáció a tervekről.

A peremjáratok tekintetében azt javasolja, hogy a Kadafalváról induló 3 vonal esetében – amelyek jelenleg a 300-as vonalcsoporthoz kerültek be - külön vonalcsoporthoz számozást vezessenek be.

Az előterjesztő elmondása szerint egy táblát helyeznek majd az autóbuszok szélvédője mögé. Véleménye szerint ez nem elegendő. Ehelyett inkább valamilyen belső monitorral kellene ezt megoldani azért, hogy a lakosság számára észrevehetőbb legyen az, hogy melyik busz hová tartozik.

Király József:

1930-ban köszöntötték a nyolcvanezeredik városi lakost, ma már 30 ezerrel magasabb a lélekszám. Azzal, hogy a város fejlődik, számos olyan kihívás van, amelynek a városlakókkal kölcsönösen meg kell, hogy feleljenek. Ilyen szempontból a mindennapi élet minél zökkenőmentesebb menetéhez szükség van arra, hogy ne változtassanak indokolatlanul a megszokott dolgokon.

Számos olyan új dolog van (pin-kódok, okostelefonok, stb.), amelyek az életünk járulécai és a jövőbeni megfelelőségét biztosítja az, hogy megfelelően informálva vagyunk.

A szolgáltatásokkal mindannyian úgy vagyunk, hogy egyik oldalról megfizetjük azt. Pontosan ilyen a buszszolgáltatás is, hiszen ez több, mint 2,5 milliárd Ft-ba kerül az önkormányzatnak évente. Éppen ezért nem mindegy, hogy ez a szolgáltatás mennyire terheli meg azon túl az embereket, hogy bevásárolnak, elmennek a gyermekükért, stb. a bevált módon, vagy sem.

Ezeket a példákat azért hozza, mert Magyarországon nemcsak Kecskemét fejlődött, hanem pl. Szeged, Győr, Miskolc, Székesfehérvár, Debrecen, Budapest is.

A felsoroltaknál is olyan változtatások mentek végbe, hogy a közösségi közlekedést áttették egy másik dimenzióba, de a 60-70 éves törzsjáratokat és azok számozását töretlenül megtartották. Ennek mentén tudtak pályázni, kicserélték a buszparkjukat és születtek újabb és újabb járatszámok is.

Nem magyarázható meg számára, hogy ekkora ellenérzés kiváltása mellett miért kell a régi, megszokott vonalszámozást egy teljesen más rendszerbe átalakítani. Ez nehezíti a közösségi közlekedést igénybe vevők dolgát. Ezzel a környékbeli településekről bejáró lakosoknak is tartozik a város, hiszen sokan járnak a piacra, egyéb helyekre, akik nehezen tudják követni azt, hogy melyik a kiinduló és melyik a végpont, ráadásul közöttük is vannak számok. Nem érti azt, hogy mi a hozadék ebben a város számára, amikor rengeteg problémával, tiltakozással fog járni a képviselők számára.

Kopping Rita:

Frakciója megkérdezte a lakosságot, az utazóközönséget. Az aláírások nála vannak, de az adatkezelés miatt nem adhatja át azokat. A városközponti buszpályaudvaron a megkérdezettek 80-90 %-a valóban ellenezte azt, hogy bevezetésre kerüljön.

Lehetséges, hogy forgalomtechnikailag ez jó megoldás. Felmerült a válaszadók között az is, ha ez fontos, akkor belső használatra alkalmas lehet, de a lakosság számára maradjon meg a régi számozás. Felmerült a megkérdezettek között az is kérdésként, hogy mennyibe kerül ez a KEKO számára a táblák kicserélésével, menetrendekkel együtt.

Amennyiben januárra tervezik a bevezetést, akkor javasolja, hogy tartsanak lakossági fórumot az utazóközönség számára, mert a cégvezetés akár meg tudná győzni a jelenlévőket, hogy az új rendszer miért jó. Elfogadja azt az érvelést, hogy megtanulható pár hét alatt, de a maga részéről nincs meggyőzve ennek a fontosságáról és szükségességéről.

Hódi Zsuzsanna:

Nem ért egyet Laczkó-Zsámboki Angéla képviselővel. Őt a lakosság választotta meg a szavazatával, ezért úgy gondolja, hogy mindenképpen őket kell képviselnie. A modernizálás, fejlesztés jó dolog, és az ésszerű döntéseket a lakosság támogatja, ahogyan eddig is tette. De ami ésszerűtlen – mint a régi vonalak átszámozása – azt gondolja meg a bizottság még egyszer, hogy be kívánja-e vezetni. Jó ötletnek tartja, ha a lakók, az utazóközönség egy lakossági fórumon szembesülhetne a tervekkel, mert akkor talán megváltozna egy kicsit a vélemény, nem pedig sarkalatosan ragaszkodnak az elképzelésekhez, nem figyelembe véve a lakosság véleményét. Felhívja a figyelmet arra, hogy a képviselőket a lakosság választotta meg, így az ő érdekeit kell képviselni.

Szamlar László:

Reagálva a képviselő hozzászólására elmondja, hogy a hatáskör a hivatkozott 11/2019. (IV. 25.) közgyűlési rendelet szerint nem a bizottságnál van. Kaptak egy tájékoztatást, melyről eldöntik, hogy elfogadják-e azt, vagy nem.

Dr. Fekete Gábor alpolgármester:

Természetesen a képviselőket a lakosság választja meg és természetesen az érdekeiket figyelembe veszik, de úgy gondolja, hogy emellett a haladást és a modernitást is nézni kell. A lakosság javarésze megérti ezt és támogatni is tudja. Ahogyan az előterjesztő alpolgármester is elmondta, egy kis gondot valóban okozhat az új számozási rendszer, de úgy gondolja, hogy ennél nagyobb a vita körülötte.

A buszjáratok számozásáról van szó, amit logikus rendszerbe kívánnak állítani, ezért úgy gondolja, hogy inkább megértetni kellene ennek fontosságát az ellenzéki képviselőknek is a város lakosságával.

Szamlar László:

Javasolja a vita lezárását.

Király József:

A korábban kialakított törzsszámozás megtartását tartja jónak, nem tartja elfogadhatónak a javaslatot. Nem kapott a kérdésére választ, miszerint hol található az, hogy a korábbi vonalak átszámozhatóak? Csak a menetrend módosítása szerepel az anyagban. Hol található ez?

Kéri a képviselőktől, hogy jól gondolják át azt, hogy van egy cég a kezükben – akár mint képviselőknek is –, ezért el lehet-e viselni ekkora változtatásokat egy ügyvezetői beadvány alapján?

Példaként elmondja, hogy korábban Torontóban élt, ahol a főutcán közlekedő villamos több, mint száz éve ugyanazt a számot viseli. Nem az fejezi ki a fejlődés minőségét, hogy hány számjegyű a buszjárat. Különböző vonalak jelennek itt meg, nem tudja elfogadni.

Javasolja, hogy a korábban megszokott törzsvonalak számozása maradjon meg. Fontolják meg a kérdést, beszéljék újra át.

Végül elmondja, hogy a bizottságnak volt egy döntése, amelyről feladatellátási szerződése is van. Szeretné sorra venni a következő üléseken, hogy a KEKO mennyiben tudott ennek megfelelni és mennyire tudta betartani a feladatellátási szerződésben foglaltakat, mert a maga részéről nem tapasztalta ezt az utóbbi időben.

Egyetért azzal a felvetéssel, hogy a képviselőket a lakosság választotta meg, ezért őket kell képviselni.

Lévai Jánosné:

Nagyon meglepte Hódi Zsuzsanna képviselő azon mondata, miszerint tudják-e, mi az, hogy képviselő és kit képviselnek? 27 éve képviselő, de ilyen kérdést bizottsági ülésen még nem kapott. Amikor erre a feladatra vállalkoztak, tudták, mire vállalkoztak, tudták azt, hogy kit képviselnek, ezért úgy gondolja, hogy ez nem ide tartozik.

Másrészt úgy gondolja, hogy a bizottsági tagok nem szakemberek, ezért a döntést, a döntéselőkészítést a szakemberekre kell bízni. Ezért, ha a szolgáltatással lenne problémája, mint képviselőnek, akkor jelezné a cégvezetésnek. De e a jelenlévők a számozáshoz csak annyira értenek, mint a szolgáltatást igénybe vevők, ezért meg fogják szokni azt a 2-3 buszjáratot, amivel utaznak a városban.

A KEKO igazgatója gyakorlati szakember, aki rengeteg pozitív változást hajtott végre Kecskemét város tömegközlekedésében. A jelenlegi előterjesztést nem egyedül állította össze, hanem több szakemberrel együtt találták ki, hogy mi lenne talán Kecskemét város közlekedésének jobb. Bízzák a döntést ezért rájuk. A képviselők azért vannak, hogy természetesen a lakosságot képviseljék. A képviselőknek feladatuk lesz majd a jövőben - mint ahogyan a cégvezetésnek is -, hogy a médiában tájékoztassák a város lakosságát. Ha később probléma merül fel, valószínűleg módosítanak, de a mai napirend kifejezetten az átszámozásokra vonatkozik.

Gyuris Dávid Tibor:

Véleménye szerint a helyi politika a helyi ügyekről is szól. Ellenzéki politikusként ez a dolguk, mint ahogyan a városvezető politikusoknak is.

A KEKO-t jól ismeri, hiszen a megalakuláskor felügyelő bizottsági tag volt. Kéri a cégvezetést és a városvezetést, hogy amennyiben ez egy bebetonozott álláspont, akkor abban legyenek a lakosság szolgálatára, hogy minél jobban tájékoztassák őket a közösségi médiában, buszmegállóban, stb., hogy a változás a mindennapjaikban napirenden lehessen.

Dr. Fekete Gábor:

Egyetért azzal, hogy a tájékoztatás fontos és kiemeli: az előterjesztő alpolgármester a közgyűlésen is úgy nyilatkozott, hogy hagyjanak még időt, beszéljék át a kérdést. Ezért is van a bizottsági ülés. A KEKO mindent meg fog tenni annak érdekében, hogy a lakosság megkapja a tájékoztatást.

A régi számozás tekintetében, miszerint más városokban azt megtartották, elmondja, örül annak, hogy Kecskemét város múltját, hagyományainkat és értékeinket nem egy buszjárat számozása adja, hanem Katona, Kodály, hogy itt lakott Petőfi, vagy hogy 4 ezer honvédet adott a '48-as szabadságharcban.

Dr. Homoki Tamás alpolgármester:

Alföldy-Boruss Dániel bizottsági tag felvetéseire reagálva elmondja, hogy a bevezetés nagyon gyors volt, ezzel egyetért. Időközben felállt egy új képviselőtestület is.

Valóban gyors volt a bevezetés, ehhez képest a kommunikációs időszak valószínűleg nem lett volna elégséges, vagy lerövidült volna nem kellő szintre. Éppen ez volt az az indok. Király József képviselő indítványának 3 pontjából 2 részében egyetértett, hogy halasszák el a

bevezetést, és abban is egyetért, hogy erőteljesebb kommunikáció jelenjen meg a tervezett bevezetés időpontjáig az anomáliák elkerülésére.

Szintén a bizottsági tag vetette fel, hogy nem érzi elégségesnek a buszok számozásának megjelenítését abban a formában, amiről tájékoztatást adtak. Elektronikusan a buszok kijelzésénél egyrészt nem tud megjelenni a 3 számjegy mellett egy újabb karakter, másrészt ha egymás mellé teszik a régi és új jelzéseket, az végképp zavart kelt. A tervek szerint az elektronikus kijelző mutatja az új számot, és attól egy teljesen eltérő megjelenésben egy táblán, a busz szélvédője mögé rakva, tehát a busz egy másik felületén jelenik meg a régi szám azért, hogy több szám egymás mellett való jelenléte ne zavarja meg az utasokat. Ezenkívül mindenféle tájékoztatással, applikációval stb., de még a buszmegállóban is írott formában beazonosíthatóvá tenné a javaslat az új és régi számok egyezőségét.

A maga részéről érzi a kritikát, de kéri, fogadják el azt, hogy jól átgondolták ennek bevezetését. Ebből eredően a szakmai és politikai felelősséget a maga részéről és a kollégái részéről vállalják. Abban az esetben, ha ez nem fog jól működni, akkor legyenek elsők ennek számonkérésénél és akár politikai tőkét is kovácsolhatnak. Bízik abban, hogy erre nem fog sor kerülni, mert a kollégák szakmai álláspontjáért teljes mértékben kiáll. Ha káosz lesz, egyedül őt vonják számonkérés alá.

Ettől függetlenül bízik abban, hogy ez a dolog működni fog, még ha biztosan nem is lesz gördülékeny az átállás. Várhatóan lesznek félreértések és hibák, de az említett közvéleménykutatás nem reprezentatív. Az előkészítőkhöz ilyen mértékű ellenvélemény mégsem jutott el. Nem akarnak erőszakkal bevezetni olyat, ami nem jó.

Egyetért azokkal a hozzászólásokkal, hogy a kommunikációra kell a hangsúlyt helyezni, ráadásul a bevezetés olyan időszakra esik, amikor téli szünet van, az emberek szabadságon lesznek, lesz idejük megtanulni. A fejlődésnek ez egy része, nem elvitatva azt, hogy évtizedek után belenyúlni a rendszerbe nem mindenki számára lehet népszerű.

Felméréseik vannak arra vonatkozóan, hogy a lakosság idősebb korú tagjai – akik számára ez a legnagyobb problémát okozhatja - 2-5 buszjáratot használnak rendszeresen, hiszen a bevett útirányokon közlekednek. Adjuk meg nekik azt a bizalmat abban, hogy meg fogják tudni tanulni ezt.

Ami még fontosabb, hogy nyitni akarnak egyre jobban a fiatalok, az ide kerülő diákok és a dolgozók felé, akik viszont teljesen másfajta gondolkodásmódban átlátják ezt az új rendszert és látják ennek a logikáját. Úgy akarják ezt a rendszert bevezetni, hogy egy új utazóközönség felé tudjanak még inkább nyitni azzal együtt, hogy a régi, hagyományos utazóközönség részére és egy tanulási folyamatot követően ez egy problémamentes átállás legyen.

Király József képviselő felsorolt néhány magyarországi várost. Elmondja, hogy közülük több városvezetővel, így pl. a szegedi alpolgármesterrel kiváló szakmai munkakapcsolatban áll. A városok túlnyomó része azért irigy Kecskemétre, mert a saját kezében van a közlekedési vállalatának a sorsa. Ezeknek a városoknak – kivéve Debrecen – az állami szolgáltató nyújtja túlnyomó részt a helyi közösségi közlekedési szolgáltatást. Kecskemét le tudott válni, más városok pedig nem tudtak olyan jellegű lépéseket megtenni, amit Kecskemét meg tudott. Hári Ernő ügyvezetőnek lehetősége van a különböző országos közlekedési konferenciákon bemutatni a kecskeméti modellt.

Az, hogy ennek során meg kell lépni olykor bátrabb lépéseket is mint ez, kéri, fogadják el, mint a folyamat része.

Szamlar László:

Az ügyrendi hozzászólásra jelentkező Király József képviselőnek adja meg a szót.

Király József:

Név szerinti szavazást kezdeményez.

Szamlar László:

A javaslatot szövegszerűen szükséges megfogalmazni a határozat-tervezethez.

Megkérdezi, hogy szükséges-e szavaztatni Király József képviselő javaslatáról a név szerinti szavazás tekintetében?

Dr. Svircevic-Bodnár Ágota aljegyző:

Igen, szavazni kell.

Szamlar László:

Megkérdezi, ki ért egyet azzal, hogy a bizottság név szerint szavazzon ebben a kérdésben?

Szavaztatást követően megállapítja, hogy a bizottság 2 igen szavazattal, 5 ellenszavazattal, tartózkodás nélkül nem fogadta el a név szerinti szavazásra vonatkozó javaslatot.

Alföldy-Boruss Dániel:

Szövegszerűen ismerteti javaslatát a határozat-tervezet 2. pontjának kiegészítésére:

A peremvonalak közül a kadafalvi végállomásról induló járatok, úgy mint a 34, 34V és 516-os az új számozás során kapjanak egy-egy, az induló állomáshoz kapcsolódó külön számot.

Szamlar László:

Szünetet rendel el.

-S z ü n e t-**Dr. Homoki Tamás** alpolgármester:

A felvetett javaslat logikus, mert arra épül, ami a bevezetett számozás alapja. Ugyanakkor az ügyvezetővel való konzultáció alapján Kadafalva jelenleg még nem olyan forgalmat bonyolító alközpont, ami teljesen új induló számozást indokolna. A későbbiekben lehet erre mód.

Előterjesztőként nem vállalja fel Alföldy-Boruss Dániel bizottsági tag módosító javaslatát. Amennyiben kialakul ott az a fajta forgalmi központ, ami annak egy jelentős alközpontként való, önálló számmal ellátását a későbbiekben indokolja, akkor erre egy későbbi fejlesztés során vissza lehet térni.

Kihangsúlyozza a rendszernek azon előnyét, hogy ezekre a fejlesztésekre alkalmas ez a fajta számozási dolog, mert benne van a potenciál, hogy minden újfajta bevezetésre kerülő vonalnál eszerint az elv szerint építkezzenek a jövőben.

Jelenleg nem tartja indokoltnak a javaslat elfogadását, de akár közép- vagy hosszú távon remélhetőleg megvalósuló igény lehet.

Szamler László:

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

Megkérdezi, ki ért egyet Király József képviselő javaslatával a határozat-tervezet 2. pontja tekintetében, miszerint ne kerüljön bevezetésre a változtatás?

Szavaztatást követően megállapítja, hogy a bizottság 2 igen szavazattal, 5 ellenszavazattal, tartózkodás nélkül a javaslatot nem fogadta el.

Megkérdezi, ki ért egyet Alföldy-Boruss Dániel bizottsági tag javaslatával?

Szavaztatást követően megállapítja, hogy a bizottság 1 igen szavazattal, 5 ellenszavazattal, 1 tartózkodással a javaslatot nem fogadta el.

Elmondja, hogy a szavazás eredményére tekintettel a bizottság nem fogalmaz meg a határozat-tervezet 2. pontjában javaslatokat. Erre figyelemmel megkérdezi, hogy ki ért egyet a határozat-tervezettel?

Szavaztatást követően megállapítja, hogy a bizottság 5 igen szavazattal, 1 ellenszavazattal és 1 tartózkodással a következő határozatot hozta:

5/2024. (X. 30.) MVB. számú határozat

A helyi autóbuszjáratok számozásának változása

A bizottság megtárgyalta dr. Homoki Tamás alpolgármester 15.998-4/2024. számú előterjesztését és az alábbi határozatot hozta:

- 1.) A helyi autóbuszhálózat vonalainak 2024. december 22-től bevezetendő új számozási rendszerének alkalmazására vonatkozó tájékoztatást tudomásul veszi.
- 2.) A bizottság az 1. pont szerinti új számozási rendszerhez nem fogalmaz meg javaslatot.

Határidő: értelemszerűen

Felelős: Szamler László bizottsági elnök

A határozatról értesülnek:

1-7.) A bizottság tagjai

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

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

10.) Irattár

* * *

Szamler László:

Megállapítja, hogy a bizottság a napirendi pont tárgyalását befejezte, ezért megköszönve a jelenlévők részvételét, valamint a bizottság munkáját, az ülést 14 óra 35 perckor bezárja.

K. m. f.

Szamler László s.k.
elnök

Király József s.k.
társelnök