



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

27.289-2/2019.

**J E G Y Z Ó K Ö N Y V**

**Kecskemét Megyei Jogú Város Közgyűlése  
Városüzemeltetési és Fejlesztési Bizottság  
2019. november 12-én megtartott rendkívüli üléséről**

**Az ülés helye:** Kecskemét Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatala  
Kecskemét, Kossuth tér 1. I/2.

**Az ülés időtartama:** 8.00 órától – 9.25 óráig

**Jelen vannak:** Király József elnök  
Sipos László alelnök  
Kósa József bizottsági tag  
Nemcsik Máttyás bizottsági tag  
Koskár István bizottsági tag  
Marczy Albert bizottsági tag  
Siklódi Levente bizottsági tag

**Távol van:** -

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

**Jegyzőkönyvvezető:** Mócza Rita

**Király József:**

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

Napirend előtt bemutatja a bizottság tagjait, majd kéri, hogy Siklódi Levente bizottsági tag mutakozzon be a jelenlévők számára. Megadja a szót.

**Siklódi Levente:**

Elmondja, hogy a Kecskeméti Református Gimnáziumban érettségizett, majd Veszprémben végzett környezetmérnökként. Feleségével ott éltek, majd 3-4 éve visszaköltöztek

Kecskemétre. A civil életben generál kivitelezések tervezésével foglalkozik, tervező irodát működtet. Veszprém városában 4 évig a képviselőtestület tagja volt, valamint hasonló feladatkörű bizottság elnökeként tevékenykedett, ezért igyekszik a bizottság működéséhez is hozzájárulni.

### **Király József:**

Megköszöni a bemutatkozást. Tájékoztatásul elmondja, hogy a közeljövőben egy informális bizottsági ülés összehívását fogja kezdeményezni, amikor a tagok megbeszélik, mit szeretnének a következő öt évben elérni.

Ezt követően arról tájékoztatja a jelenlévőket, hogy a rendkívüli ülés a Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény 60. §-a és a Közgyűlés és Szervei Szervezeti és Működési Szabályzatról szóló 4/2013. (II. 14.) önkormányzati rendelet 7. § (2) bekezdése alapján került összehívásra.

Az írásban kiküldött meghívó szerint javaslatot tesz a bizottság napirendjére, majd arról tájékoztatja a bizottságot, hogy rendkívüli ülés lévén más napirendi pont felvételére nincs lehetőség.

Megkérdezi, ki ért egyet az ülés napirendjével?

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

### **1/2019. (XI. 12.) VFB. számú határozat**

#### **Az ülés napirendje**

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

1. **Az autóbusszal végzett menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatás közszolgáltatási szerződésének jóváhagyása**  
**Előterjesztő:** Dr. Homoki Tamás alpolgármester  
*(A Közgyűlés napirendjén az előterjesztés 2. sorszámával szerepel.)*
2. **Kecskemét Megyei Jogú Város Közgyűlése Városüzemeltetési és Fejlesztési Bizottság Ügyrendjének elfogadása**  
**Előterjesztő:** Király József, a Városüzemeltetési és Fejlesztési Bizottság elnöke

### **A határozatról értesülnek:**

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

\* \* \*

## 1.) NAPIRENDI PONT

**Az autóbusszal végzett menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatás közszolgáltatási szerződésének jóváhagyása (1.)**

**Előterjesztő:** Dr. Homoki Tamás alpolgármester

(Az alpolgármester 28.250-2/2019. számú előterjesztése a jegyzőkönyvhöz csatolva.)

### Dr. Homoki Tamás:

Előljáróban köszönti az ITK-Holding Zrt. és az INTER TAN-KER Zrt. képviselőiben Kossa György elnök-vezérigazgatót, dr. Tenk Gábort, Lassú Pétert és dr. Horváth Zoltánt.

A rendkívüli bizottsági ülés és közgyűlés megtartására azért van szükség, mert 2020. január 1-jén fel kell állítani egy, a kecskeméti közösségi közlekedést működtető struktúrát. Ennek egyik részese a 2019-ben létrehozott Kecskeméti Közlekedési Központ, a másik pedig az a professzionális szakmai szolgáltató, aki a közlekedési központtal együttműködve a buszos közlekedési szolgáltatást ellátja.

Mindemellett elmondja, hogy a rendkívüli ülések megtartásának az is oka, hogy ezek a folyamatok nem gyorsíthatók fel. A tapasztalatok azt mutatják, hogy más városok esetében is a közösségi közlekedés ilyen mértékű szervezési átalakítása 2-3 évet szokott igénybe venni. Kecskeméten ezt feszes tempóban, átgondolt munkával egy évre le tudták rövidíteni.

Ugyanakkor a partner számára is szükséges a megfelelő idő arra, hogy a kecskeméti közösségi közlekedésben való részvételhez az infrastrukturális feltételekkel elő tudjon állni, illetve a buszokat, a munkaerőt, a telephely megfelelő felszereltségét megteremtse. Ezekhez pénzre, különböző jóváhagyásokra és hatósági engedélyekre van szükség: Az ITK-Holding Zrt-nek és az INTER TAN-KER Zrt-nek meg kell hoznia a tulajdonosi, igazgatótanácsi jóváhagyásokat, valamint különféle banki finanszírozási feltételeknek meg kell felelnie.

Ilyen szempontból év vége felé közeledve a 8-9 napnak is - amely a rendes közgyűléstől eltérően korábbra hozza a rendkívüli üléseket - komoly szerepe lehet, tudva azt, hogy december közepén már karácsony előtt Magyarországon leáll az élet.

Pontosítja az előterjesztést, miszerint az anyag ITK-Holding néven jelöli meg a szerződő partnert, holott ez a mellékelt közszolgáltatási szerződés alapján az INTER TAN-KER Zrt.

Az INTER TAN-KER Zrt. - amely reményeik szerint a közösségi közlekedési szolgáltató partnere lesz az önkormányzatnak - az ITK Holding Zrt. része. Az ITK Holding Zrt. azért nem volt valótlán bejelentés az előterjesztésben, mert az ITK Holdingnak van olyan divíziója is, amely a buszoknak a gyártásával, fejlesztésével összeszerelésével foglalkozik. Ennek megfelelően az ITK Holding Zrt. egy másik partnere fogja az INTER TAN-KER Zrt. részére rendelkezésre bocsátani a buszokat. Ezt pontosításként kéri figyelembe venni. Viszont a Kecskeméti Közlekedési Központ a tervzet szerint az INTER TAN-KER Zrt-ben lesz.

A közszolgáltatási szerződés tekintetében a következőket emeli ki:

A korábbi pályázati kiírásnak megfelelően úgy szerepel, hogy a kecskeméti közösségi közlekedés ellátásához minimálisan 62 db buszra van szükség, ebből 25 db Citaro a város

rendelkezésére áll és 37 db busz a minimum, amivel a jelenlegi menetrend szerinti szolgáltatást el lehet látni.

A szerződés legalább 37 db buszról szól, de 45 db új busz beállításáról tárgyalt az INTER TAN-KER Zrt. és a Kecskeméti Közlekedési Központ, miután lehetnek olyan meghibásodások és a járművek működtetése során olyan garanciális javítások, műszaki vizsgák, stb., amelyek szükségessé teszik, hogy bizonyos számú tartalék rendelkezésre álljon. A pályázó úgy gondolta, hogy 8 db busznak a szerződéses kötelezettségvállaláson felüli rendelkezésre bocsátásával kívánja biztosítani ezt.

Végül felhívja a bizottság figyelmét arra, hogy a kiküldött anyag javarészt tájékoztató anyag, amely nem tartozik a bizottság és a közgyűlés jóváhagyási jogkörébe. A közszolgáltatási szerződésnek előírt mellékletei vannak, ezek mindegyikét az előterjesztés tartalmazza. Elsődlegesen a 4., 5. és 9. sz. mellékletek tekintetében szükséges a bizottság véleményezése.

### **Király József:**

Megadja a szót a szolgáltató jelenlévő képviselőinek a tájékoztatás megadására.

### **Kossa György:**

Megköszöni a meghívást és az alkalmat arra, hogy bemutatkozhasanak partnerként a bizottság előtt. Előljáróban elmondja, hogy szeretné elvégezni ezt a feladatot, amennyiben a közgyűlés a cégbe veti bizalmát. Kiemeli, hogy a szolgáltatás végzéséhez a megfelelő tapasztalatok rendelkezésükre állnak.

Ezt követően a cégcsoportot mutatja be, valamint az ITK Holding Zrt. tulajdonviszonyait. A cég átlátható struktúrájú, melynek többségi tulajdona tőzsdei cég is egyben, amely minden tevékenységet teljes transzparenciával végez. A cég emellett olyan nemzetközi kapcsolatokkal rendelkezik, mint pl. a Daimler és egyéb nagy multinacionális vállalatok a fejlesztés és gyártás kapcsán. Ez utóbbiak természetesen szintén tőzsdén lévő cégek, ebből fakadóan ezen tevékenységeiket is teljes transzparenciával kell, hogy működtessék. A cégcsoport a nemzetközi előírásoknak és a hazai előírásoknak teljes mértékben megfelel, polgárjogi és adójogi szabályozás tekintetében is.

A társaság 17 éve van jelen a magyar piacon, azóta foglalkoznak közlekedéssel. A cégcsoport ebben az elmúlt időszakban 26 milliárd Ft-ot költött beruházásra és fejlesztésre. Négy üzletáguk van, melyek leányvállalatokban testesülnek meg: 1. Közlekedési üzletág (budapesti közlekedési szolgáltatási tevékenységgel). 2. Járműfejlesztésre és gyártásra szakosodott Kft., 3. távközléssel foglalkozó üzletág a közlekedéssel összefüggő informatikai fejlesztések, hardver- és szoftverfejlesztések végrehajtására, valamint ingatlanmenedzsmentre. 4. Energetikával foglalkozó üzletág, amely kifejezetten az alternatív energiatermelésből keletkezett energia beilleszthetőségével és felhasználásával foglalkozik.

Az INTER TAN-KER Zrt. Debrecen városában koncesszióval bír, konzorciumban 2009. óta végzik a helyi közlekedést Debrecen Megyei Jogú Városban. Nagyon magas rendelkezésre állással, a műszaki problémák, járatkimaradások ezrelékes mértékűnek mondhatóak.

A cég üzemelteti az INTER TAN-KER City Kft-t, amely Budapesten a 3-as metró pótlására a Mercedes buszokat biztosítja, úgy gondolja, a fővárosiak megelégedésére, hiszen nem okozott komolyabb problémát a metró felújítása.

Elmondja továbbá, nagyon sokat adnak arra, hogy megfelelő képzésben részesítsék a kollégákat. Példaként hozza, hogy a debreceni szerelő munkatársakat Svédországba és Németországba küldik tanulmányok folytatására annak érdekében, hogy magas színvonalú szolgáltatást végezzenek.

A harmadik leányvállalat gyártással foglalkozik, az EVOBUS Gmbh. partnereként: autóbuszokat fejlesztenek és gyártanak, nagyon magas magyar hozzáadott értékkel és belföldön, amelyeket a Mercedes hálózatán értékesítenek. Emellett nemcsak nagybuszokat fejlesztenek, hanem a B osztály és a Vito tekintetében is, főként a biztonság területén (ráfutás, sávelhagyás). A közösségi közlekedés egyik legfontosabb eleme a biztonság.

Emellett olyan egyéb szolgáltatásokat végeznek, amelyek alapján akár USB töltést, vagy wifi használatot, reklámfelület-megjelenését és utastájékoztatót fejlesztenek, amellyel az utazóközönség igényeit és egyéb elvárásait fokozottan ki lehet elégíteni.

A Kecskemétre hozandó új buszok - amelyeket május 1-jén állítanának forgalomba - Debrecenben készülnek. Már jelenleg is fut Kecskeméten 17 db ilyen Mercedes busz. A májusi időpontig használni fogják a jelenlegi buszokat is, hiszen az idő rövidege miatt sem lehetne ilyen gyorsan legyártani a járműveket.

A rendkívüli ülés kapcsán elmondja, hogy mivel részvénytársaságokban működnek, ezért a különböző szervezeti egységek és vezetőség, valamint az igazgatóság is megvitatja az anyagokat és hoz döntéseket. Ezért kezdeményezték többek között a rendkívüli üléseket a város vezetése felé, hogy valóban problémamentesen lehessen bevezetni a közszolgáltatást.

**Marczi Albert:**

Értelmezése szerint az összes, Kecskeméten használatban lévő és használatba kerülő busz elektromos meghajtású.

**Kossa György:**

Nem.

**Marczi Albert:**

Megkérdezi, hogy a kecskeméti autóbuszok folyamatos lecserélése elektromos meghajtású buszokra ennek a szolgáltatásnak nem feladata?

Megkérdezi továbbá, hogy az anyagban szereplő ellentételezési összeg konkrétan mire vonatkozik?

**Király József:**

Felmerült a tárgyalások során, hogy lehetőség szerint vegyék át a helyi sofőröket. Megkérdezi, hogy ez megtörténik-e?

Az anyag kitér arra, hogy az ingyenesen használt 25 db hibrid busz előbb-utóbb kifut. A DAKK Zrt. készített korábban egy beszámolót, amelyben jelzéssel élt az önkormányzat felé, hogy ezekkel a buszokkal gondok vannak. Megkérdezi ezért, hogy amikor ezek a buszok lecserélésre kerülnek, akkor figyelemmel lesznek-e a Magyar Közlöny szeptember 20-án megjelent számában a 1537/2019. (IX. 20.) Korm. sz. határozatra?

Ismerteti a fenti kormányhatározat (Magyarország új buszstratégiai koncepciójával és a Zöld Busz Mintaprojekttel kapcsolatos feladatokról) 7. pontját:

„7. a közösségi közlekedésben részt vevő autóbuszok környezeti fenntarthatóságának növelése érdekében egyetért azzal, hogy a helyi személyszállítási közszolgáltatási feladatokat ellátó autóbuszok tiszta és energiahatékony piacának ösztönzése szükséges azáltal, hogy a Magyar Állam 2020. és 2022. között támogatja az alacsony energiafogyasztású, továbbá alacsony szén-dioxid- és szennyezőanyag-kibocsátású EURO-6 kibocsátási normával rendelkező, vagy alternatív – elektromos vagy sűrített földgáz – meghajtású autóbuszok 2022. január 1-jétől pedig kizárólag az elektromos meghajtású autóbuszok beszerzését és továbbfejlesztését.”

Ezzel kapcsolatosan elmondja, többször felmerült, hogy Kecskemét az egyik leginkább pollen- és porszennyezett város.

Természetesen nemcsak a közösségi közlekedésben résztvevő buszok vesznek részt a közlekedésben, hanem az autók is, a szennyezés ellen viszont tenni kell. Többször felmerült igényként a munkacsoportok megbeszélésén is, hogy a jövőt szolgáló irányba próbálják vinni a szakemberek a közösségi közlekedést Kecskeméten. Nem elhanyagolható, hogy öt év alatt a technológiákban, így a járműgyártásban is nagy fejlődések történnek, és megtapasztalták azt is, milyen ha amikor megtorpan a járműgyártás, mert az elektromos autógyártás utat tör magának.

Megkérdezi, lehet-e számítani a szolgáltatóra ebben a tekintetben, amikor a szerződést 10+5 évre kötik?

Úgy gondolja, hogy a városnak a zöld busz mintaprojektet magáévá kellene tennie. Ebben közös gondolkodást vár el, annál is inkább hiszen az ezzel kapcsolatos támogatások most rendelkezésre állnak. Kecskemétnek az elsők között kellene kihasználnia ezeket a lehetőségeket.

Végül megkérdezi, hogy mivel fogják pótolni a kieső 25 db hibrid buszt?

### **Dr. Homoki Tamás:**

Az elektromos buszokkal és a buszpark majdani átalakítása és lecserélése kapcsán elhangzottakra a következő választ adja:

Kecskemét elhivatott a környezetvédelem és az ezzel kapcsolatos közösségi közlekedés mellett. Figyelnek minden olyan folyamatot, amely a Kormány részéről érkezik az elektromos buszok használatára való áttérés vonatkozásában. Ilyen ötletelések már láthatóak akár rendeleti formában is. Konkrétan azonban akkor válhatnak ezek a kérdések, amikor ehhez a megfelelő finanszírozási támogatásokat az állam valamilyen meghatározott cél érdekében megteszi.

Arról van szó, hogy ha Kecskeméten a 60-70 db buszt le szeretnék váltani korszerű, elektromos buszra, akkor ezek beszerzése kb. 10 éves szerződés távlatában évi legalább 500 millió Ft-tal növelné az ellentételezési összeget. A működtetés során minden bizonnyal merülne fel ebből megtakarítás is, de lennének nem ismert nyitott kérdések is, melyekre nem ismertek a válaszok. Pl. hogy az elektromos buszok beszerzése mellett azok töltéséhez szükséges infrastruktúra vajon az egyes városok kötelezettsége lesz-e? Ki kell-e alakítania, vagy pedig egy olyan csomag része lesz, amit az állam vagy a Kormány támogat.

Látni kell azt is, hogy jelenleg az elektromos buszoknak van egy olyan hatótávolsága, hogy mennyit tudnak egy feltöltéssel közlekedni. Szakemberek szerint ez biztonsággal 200 km azoknál a buszoknál, amelyek ma reális áron beszerezhetőek. Ahhoz, hogy ma ezeket a buszokat a 200 km után újra menetképesé tudja tenni a szolgáltató, nem a rövid, 10-20 perces feltöltést kell használni, hanem 5-6 órás töltést. Ez azt jelenti, hogy bizonyos buszokat ki kellene venni a napi forgalomból és helyükre be kellene tenni olyan buszokat, amelyek éppen fel vannak töltve és nincsenek töltés alatt. Így nem 60-70 db busz, hanem 20-30 %-kal több busz tudná ellátni a kecskeméti közösségi közlekedést. Ezekhez a feltételek jelenleg még nem tisztázottak.

A szakembergárda - aki ezeket a folyamatokat figyeli -, mind a városnál, mind a Kecskeméti Közlekedési Központnál, mind pedig az INTER TAN-KER Zrt-nél rendelkezésre áll. Amikor reális finanszírozási lehetőségre sor kerül, akkor meg fogják ezeket vizsgálni, egyébként pedig a közszolgáltatási szerződés is tartalmazza azt, hogy pontosan ebben a körben 2021. október végéig egyeztetni köteles a Citaro buszok folyamatos kiváltásáról a Kecskeméti Közlekedési Központ, illetve a szolgáltató INTER TAN-KER Zrt. Ebben a körben pontosan azoknak a folyamatoknak a kifutását várják, hogy akkor majd, amikor a cserére sor kerül, hogyan lehetséges pályázati lehívásokkal forrásokat szerezni.

Az ellentételezési összeggel kapcsolatosan elmondja, hogy a feladatmegosztást mind az előterjesztés, mind pedig a közszolgáltatási szerződés tartalmazza a Kecskeméti Közlekedési Központ, illetve a szolgáltató között. Az iratok ezt kellő alaposággal tartalmazzák: a szolgáltató feladata, hogy

- a 45 db buszt (37+8) rendelkezésre bocsássa és biztosítsa a munkaerőt az autóbusszvezetők tekintetében,
- az ellátás, kiszolgálás, szerviz, adminisztráció rendelkezésre álljon,
- üzemelteti a város tulajdonát képező műszaki telephelyet,
- üzemelteti a két nagy buszállomást (Széchenyi tér és Noszlopy Gáspár park) a helyi közösségi közlekedés ellátása érdekében,
- egyébek, mint pl. utastájékoztatói rendszer üzemeltetése.

A Kecskeméti Közlekedési Központ feladata, hogy tartja a szakmai és irányítási kapcsolatot a szolgáltatóval, folyamatosan figyelemmel kíséri a lakosság számára fontos tényezőket, hiszen a kommunikációval és a szolgáltatás ellátásával kapcsolatosan a jelenlegi szolgáltatóval sok probléma volt. Emellett a menetrend megállapításában közreműködik, és gondoskodik a nem a fedélzeten vásárolt jegyeken kívül a jegyek és bérletek értékesítéséről. Olyan szakmai összhang szükséges majd a két cég között, amin javítani kell, hogy el tudják látni a kecskeméti közösségi közlekedési szolgáltatást.

A jelenlegi szerződéstervezetben arra igyekeztek törekedni, hogy az önkormányzat ne kerüljön soha olyan hibába vagy helyzetbe, mint a DAKK Zrt-vel és a Volánbusszal, azaz a várossal van egy szerződése a kötelező önkormányzati feladatellátásra, de nem látják az adott évre vonatkozó ellentételezési összeg végét. Amikor az utóbbi években több száz millió Ft-tal emelkedett évente az állami szolgáltató igénye, amit a város folyamatosan kifogásolt, hiszen nem vállalhatja fel, hogy évente több száz millió Ft-tal emeli annak a közösségi közlekedésnek az árát, a kifizetési összegét, aminek a színvonala nemhogy nem javul, hanem láthatóan romlik.

Az előterjesztés tekintetében ez a szerződés teljesen átláthatóvá teszi a finanszírozást, és az itt szereplő ellentételezési összeg taxatív felsorolható szempontok alapján módosulhat csak. Pl.

egy ágazati béremelésnél nyilván nem várható el a szolgáltatótól, ha emelik mindenhol a bért, akkor ebből kimarad. Ez el kell fogadni. Ugyanígy, az üzemanyagárakban történő árrobbanás szintén megjelenik ezen költségekben, de nem a jövőben nincs olyan, hogy különböző jogcímenek felszámított pénzeket követel a szolgáltató. A jelenlegi szerződés 10 évre rögzíti, hogy csak ez csak a kötelező változtatások és az infláció miatt lehetséges. Ezzel tehát fenntarthatóvá és kiszámíthatóvá válik a következő 10+5 évre a közlekedés finanszírozása.

### **Kossa György:**

Szeretnének fenntartható közlekedést biztosító partner lenni. Debrecen városát hozza példaként, ahol már kialakult az a rendszer, hogy hosszú évekre előre láthatóak a működési költségek. Ilyen Debrecenben sem volt korábban. Véleménye szerint egy városnak sokkal fontosabb, hogy kiszámítható költségvetése legyen bizonyos hosszú távú szolgáltatások tekintetében.

A környezetvédelemmel kapcsolatosan elmondja, hogy 2008-ban a cégük készített elsőként elektromos buszokat. Nagyon jó benchmark-al rendelkeznek az akkumulátorokra és töltőfajtákra, amely rendszer világszabadalommal védett.

Debrecenben 10 évvel ez előtt váltottak egységesen EURO5-ös buszokra. Akkor az volt a legmagasabban elérhető környezetvédelmi kategória és évente 43,5 t szén-dioxiddal és nitrogén-dioxiddal csökkentette a város terhelését. Tudomása szerint az elmúlt tíz évben nem volt szmogriadó a városban, pedig korábban Debrecenben ez folyamatos probléma volt. A modernebb technológia óriási javulást hozott az ott élők életminőségében.

Mivel a közlekedés is több tételből összetevődő „ökoszisztéma”, ezért szorosan együtt kell működniük az alrendszereknek a megfelelő működéshez és ha bármelyik nem megfelelő, akkor az kihat az összes tevékenységre. Tájékoztatásul elmondja, hogy amíg ma a közösségi tömegközlekedés legtöbbször csak bejelentett veszteségfinanszírozással működik, a cégüknél adott az átláthatóság és a transzparencia.

Nincsenek olyan egységes rendszerek az országban, ahol le lehet modellezni műszakilag, hogy ok-okozatilag mit okoz egy ilyen tevékenység. Felhívja a jelenlévők figyelmét arra, hogy az ellátás biztonsága miatt nem biztos, hogy célszerű, ha valamennyi jármű elektromos, vagy alternatív meghajtású, hiszen azok bevezetése elektromos hálózati, rendszerirányítói kérdést is magukkal hoznak. Egy sztochasztikus hatás komoly bonyodalmat okozhat egy adott hálózati rendszerben, ezért rengeteg beruházást kell eszközölni. Céljuk és törekvésük, hogy alternatív hajtású járművekkel teszteljék az ilyen rendszereket, akár országosan elsőként a gazdaságossági vizsgálat végrehajtása érdekében. Bízik abban, hogy a város is partner ebben. Látni kell azt, hogy az elektromos hajtású járművek élettartamköltségét ma még nem lehet kiszámítani. Nincs olyan rendszer, amivel kimondható, hogy az élettartam költség valóban tartható-e.

Végül tájékoztatásul elmondja, hogy a mai elektromos járművekben alapvetően lítium akkumulátorokkal történik a fejlesztés. Ez azonban ritka földfém, így korlátozott a mennyisége. A földön évente 100-120 millió (nem elektromos vagy dízel hatjású) személygépjárművet készítenek. A számokból is látszik, hogy meg fognak más üzemanyagcellás jellegű technológiák is jelenni.

A cég műszaki gárdája úgy gondolja, hogy a jövő az üzemanyagcella lesz, hiszen hidrogénhulladékból, metángázból, vagy más módon a hidrogén előállítható. Cégeik ebben is



tevékenykedik, 2025-re szeretnének sorozatgyártásban részt venni ilyen buszoknál, ezért több céggel is együttműködnek, amelyek ezeket az óriási fejlesztési költségeket elviselik. Szeretnék, ha a szolgáltatási idejükben nemcsak elektromos, hanem üzemanyagcellás buszok is futnának, mert véleményük szerint ez lesz a hosszú távú megoldás.

**Dr. Orbán Csaba**, a Városüzemeltetési Osztály vezetője:

A vita során a zöld busz stratégia kapcsán felmerült, hogy az önkormányzat figyeli a kormányzati döntéseket és azok várható hatásait. Arról tájékoztatja a bizottságot, a zöld busz stratégia egyik eleme, a zöld busz mintaprojekt kidolgozása kapcsán benevezett a város a programba. Ez azt jelenti, hogy a következő évben várhatóan demonstrációs próbajelleggel az erre bejelentkező nagyvárosokban 1-2 elektromos autóbust vezetnek be a közösségi közlekedésre szánva. Ez elősegíti azt, hogy kifejezze a szándékát a város és hogy tapasztalatokat szerezzen kecskeméti viszonylatban. Fontos információk szerezhetők arra, hogy a célzott kormányhatározatok kapcsán a változtatásokat a város is eszközölni tudja.

Ezzel párhuzamosan jelentős kérdés a buszok energiával való ellátása. Tájékoztatásul elmondja, hogy Falu György alpolgármester vezetésével elindult egy folyamat a Nemzeti Közművek Áramhálózati Kft. felé. Ez a felkészülés célozza meg egy stratégia kidolgozását arra, hogy amennyiben az elektromos autóbuszozásra történő áttérés a zöldbusz stratégiának megfelelő ütemben történik, akkor az autóbusz telephely hogyan fog tudni felkészülni és hogyan tudja kielégíteni a buszok töltéséhez szükséges áramigényt. Ebben a kormányhatározattal is összefüggésben előrelépés van, melynek remélhetőleg lesz olyan eredménye, hogy a jelenlegi stratégia szerint a 2021. január 1-jei induló feltételeknek meg tudnak felelni.

**Marczi Albert**:

Megköszöni a választ.

**Király József**:

Szintén megköszöni a választ és elmondja a felvetése amiatt volt, hogy a hibrid buszok lecserélése kapcsán hasonló környezetkímélő buszokban gondolkodjanak. Erre megnyugtató válasz érkezett. Úgy érzi, hogy előrehaladott tárgyalások vannak abban a tekintetben, hogy 2022-től gyártani fognak ilyen járműveket.

A debreceni példát személyesen járta körbe, valóban nagymértékben csökkent a levegőszennyezettség főként a belvárosban, miután a szolgáltató az új buszokat rendelkezésre bocsátotta azokat. Az eseti bizottság is többször tárgyalt arról, hogy nem lehet magára hagyni a közösségi közlekedést Kecskeméten. Számos eszköz a város kezében van, pl. a személygépkocsik forgalmának korlátozása, ezzel a lakosságnak a közösségi közlekedés irányába terelése, vagy a kerékpáros és gyalogos közlekedés különböző formáinak ösztönzése. Nemcsak a közösségi közlekedés érdeke a környezetvédelem. Ebben számíthatnak a bizottságra is, hiszen érdek, hogy mindenki megelégedésére működjön a közösségi közlekedés a városban.

**Siklódi Levente:**

Meglátása szerint nagyon komoly háttérmunkát kell biztosítani a buszok megfelelően történő üzemeltetéséhez, közlekedtetéséhez. Megkérdezi, hogy amennyiben a DAKK Zrt. tulajdonában lévő szervizrendszerek hová kerülnek, a javítások a jövőben hogyan lesznek?

**Kossa György:**

A szerviz eszközöket is a cég biztosítja saját beruházásban, nem a város. A városnak csak a hibrid buszokhoz kapott szervizelést kell biztosítani. A maguk részéről arra készülnek, hogy májustól a buszokba olyan szoftvereket és hardvereket szerelnek be. Ez azt jelenti, hogy a beérkező járműnél mintegy 600 paramétert vizsgálnak és mire beérkezik a busz, már tudják, milyen problémák vannak. Ezek az éjjeli és nappali javításokat egyaránt segítik, emellett mozgó járműveket is beállítanak annak érdekében, hogy a végállomásokon is minden egyéb javítást végre tudjanak hajtani a városi ellátás zavartalansága érdekében. A képviselők meghívást kapnak a szolgáltatás végzésének bemutatására.

Emellett forgalomszervezési szempontból is fel fogják venni a kapcsolatot a minél hatékonyabb működés érdekében. A cég teljesen felkészült a szerviz személyi állományát és a technikai hátteret figyelembe véve.

**Király József:**

A szeptemberi megbeszélésen szó esett különböző buszközlekedési lehetőségekről, az elektromos buszokkal történő kiszolgálás koncepciójáról. Megkérdezi ezért, hogy ez mennyiben része a szerződésnek, vagy ez egy teljesen új projekt lesz?

**Dr. Homoki Tamás:**

A közösségi közlekedés és a kecskeméti közlekedés átalakítása többlépcsős folyamat. Nem szerettek volna abba a hibába esni, hogy mindent azonnal és egyszerre valósítsanak meg. A legfontosabb cél először a DAKK Zrt-vel és a Volánbusszal kapcsolatos szerződések megszüntetése, valamint a közösségi közlekedési struktúra kialakítása. Reményeik szerint ez megtörténik az év végére.

A következő nagy feladat a vonalhálózat és menetrendet újragondolása. A jelenlegi menetrend ugyanis a város ipari fejlődését megelőzően kialakított rendszer szerint működik, kisebb korrekciókkal. A struktúra átalakítása 2020-ban szükséges lesz, amihez a város már előmunkálatokkal és tanulmányokkal, valamint 2019-ben végzett utasszámlálási adatokkal rendelkezik.

A harmadik feladat az egész kecskeméti közlekedési rendszer vizsgálata, beleértve a parkolások megállapíthatóságát, utak használhatóságát, terheltségét, alternatív útirányok keresését. Az önkormányzatnak ezt a munkát prioritásként fel kell vállalnia, a munkát Falu György alpolgármester segíti. Itt jegyezi meg, hogy tudomásul kell venni, hogy a város településszerkezeti adottságai miatt nincs lehetőség 4-6 sávós utak építésére a kialakult utcahálózat és terek miatt. Úgy kell megtalálni az utak fejlesztését, a parkolást és a közösségi közlekedést, hogy azok megfelelő egyensúlyban legyenek.

Ebben a munkában mindenkinek a véleményére számítanak, ezért már személyesen kezdeményezte Király József és Lejer Zoltán bizottsági elnökök felé egy megbeszélés lefolytatását, ahol olyan ötletek, kritikák és építő jellegű javaslatok születhetnek meg, amelyekkel ezt a munkát el lehet indítani és megfelelő irányba lehet tenni.

Siklódi Levente bizottsági tag kérdésére elmondja: A városi tulajdonban lévő Mercedes buszok szervizelése a garanciális kötelezettségek miatt az importőr EVOBUS Gmbh. által rendelkezésre bocsátott szerződéses partner, a Hovány Kft. részéről történt ezidáig, mivel a Volánbusznak nem állt rendelkezésére megfelelő eszközpark és szakértő gárda. A Volán és DAKK Zrt. buszainak szervizelése és javítása pedig a szolgáltató cég keretein belül történt. Ez 1-től megváltozna a mostani tervezet szerint. A szolgáltató által biztosított buszok mellett el tudják látni a Citaro buszok javítását is, mivel Mercedes partnerről van szó (az INTER TAN-KER részéről). Az egy kézbe kerülő szervizelés az átláthatóságot jelentősen javítani fogja.

#### **Koskár István:**

A sofőrök leterheltek voltak az elmúlt időszakban, ezért megkérdezi, milyen megoldási javaslat van erre, lesz-e állománybővítés? A számonkéréssel kapcsolatban elmondja, hogy az utóbbi időben megnőtt Kecskeméten a közlekedési balesetek száma, pl. volt olyan eset is, ami a buszsofőr telefonálása miatt következett be. Megkérdezi, az új szolgáltató milyen feltételeket támaszt velük szemben?

#### **Kossa György:**

Elmondja, hogy amikor Debrecenben a gazdasági válság miatt csökkent az utazóközönség, akkor partnerek voltak abban, hogy csökkentették a buszok számát. Ugyanakkor, amikor nőtt az utazók száma, akkor növelték a kapacitást. Ebből is látszik, hogy nagyobb rugalmasságot tudnak biztosítani, mint egy költségvetésből működő állami vagy önkormányzati társaság.

Elmondható, hogy a cégcsoportnál 50 % alatti a kárhányad, ezzel egyedülállóak az országban. Különböző rendszereket működtetnek a balesetek számának csökkentése érdekében. Úgy gondolja, hogy a munkaerőt meg kell fizetni, mert akkor lehet minőségi munkát követelni. A járművezetőnek tudomásul kell vennie, hogy közfeladatot ellátó személy. Elképzeléseik szerint egységes formaruhát vezetnek be májustól. Így ha egy utas felszáll a járatra, tudja, hogy ellátó jármű és személy látja el a munkát. Mindemellett pedig a sofőröktől fegyelmet várnak el.

A szerelőknél is ugyanez a rendszer, azonban a buszvezető nem mehet a műhelybe, nem szerelheti és takaríthatja buszt. Ehhez a megfelelő szervezeti egységek rendelkezésre állnak. Ebből fakadóan kontroll van arra, hogyan vigyáz a járműre a járművezető. A későbbiek során elképzelhető, hogy kérni kell közterület-felügyelőt a járműre, hiszen előfordul, hogy odapiszkítanak az utasok a járműre, vagy ételmaradékot, fecskendőket hagynak ott. Elmondja, hogy az utazóközönség felé preventív módon olyan kommunikációt szeretnének végezni, ahol felhívják a figyelmet arra, hogy vigyázzunk az eszközökre, hiszen ez a város érdekét szolgálják.

Budapesten történtek atrocitások, nem véletlenül kamerázzák be az összes járművet és a forgalmi területet is, hiszen prevenciós hatással bír. Jogszabályi háttér van arra, hogy milyen felhatalmazással lehet ezeket az adatokat használni és törölni. Meglátása szerint nagy áttörést jelent a közösségi közlekedésben, hogy ilyen eszközöket már lehet használni.

Végül felhívja a figyelmet arra, hogy január 1-jétől nem tudják megvalósítani a humán erőforrást, mert 2-3 év, mire egy vállalati rendszerben meg lehet valósítani ezt a fajta gondolkodást.

**Király József:**

Megköszöni a válaszokat. Örömmel vette, hogy végre jelentkezett egy olyan cég, amely így áll hozzá a közösségi közlekedéshez, hiszen a korábbi szolgáltató számtalanszor meg sem jelent sem a bizottsági ülésen, sem a közgyűlésen. Megköszöni a munkát és bízik abban, hogy megfelelő lesz az együttműködés a felek között.

**Dr. Homoki Tamás:**

Az elmúlt évekhez képest valóban szakmai, professzionális, felkészült és a jövőt megfelelően látó gondolatokat kaphattak a jelenlévők az elnök-vezérigazgatótól. Elmondja végül, hogy ahhoz, hogy idáig el tudjanak jutni a folyamatok, az ideiglenes bizottság véleménye és útmutatása alapján rettentően precíz előkészítő munkára volt szükség. Számtalan tárgyaláson vannak túl, amiben megköszöni dr. Orbán Csaba osztályvezető és Hári Ernő igazgató munkáját.

**Király József:**

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

Szavaztatást követően megállapítja, hogy a bizottság 7 igen szavazattal, 0 nem, 0 tartózkodással a következő határozatot hozta:

**2/2019. (XI. 12.) VFB. számú határozat**

**Az autóbusszal végzett menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatás közszolgáltatási szerződésének jóváhagyása**

A Városüzemeltetési és Fejlesztési Bizottság megtárgyalta dr. Homoki Tamás alpolgármester 28.250-2/2019. 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. Orbán Csaba, a Városüzemeltetési Osztály vezetője
- 9.) Irattár

**Kossa György:**

Megköszöni a bizottság bizalmát és egyúttal májusig türelmet kér a humán erőforrás és a szükséges eszköztárak biztosítására.

\* \* \*

## **2.) NAPIRENDI PONT**

### **Kecskemét Megyei Jogú Város Közgyűlése Városüzemeltetési és Fejlesztési Bizottság Ügyrendjének elfogadása (2.)**

**Előterjesztő:** Király József bizottsági elnök

(A Városüzemeltetési és Fejlesztési Bizottság 27.297-1/2019. számú előterjesztése a jegyzőkönyvhöz csatolva.)

#### **Király József:**

A bizottság elnökének akadályoztatása esetre javaslatokat kér arra, hogy milyen sorrendben helyettesítsék őt.

Javasolja, hogy Kósa József képviselő legyen az első, második pedig Koskár István bizottsági tag.

#### **Kósa József:**

Nemcsik Mátyás képviselőt javasolja.

#### **Dr. Orbánné Veres Ildikó:**

Elmondja, az MÖtv. és az SZMSZ sem tartalmaz olyan speciális szabályt, hogy csak képviselő bizottsági tag töltheti be ezt a szerepet, hiszen a bizottság külső tagja ugyanolyan tagja a bizottságnak, mint a képviselő tag. Előfordulhat viszont olyan eset, hogy a közgyűlés ülésén sem az elnök, sem az alelnök és az a bizottság tag sincs jelen, aki elnökölt a bizottság ülésén, és mégis képviselni kell a bizottság álláspontját. Célszerűségi okok miatt jó, ha képviselő helyettesíti.

#### **Király József:**

Megállapítja, hogy az előterjesztéshez több kérdés, hozzászólás nincs.

Megkérdezi, ki ért egyet az elnök és alelnök helyettesítési sorrendje tekintetében elsőként Nemcsik Mátyás képviselő személyével (határozat-tervezet I/2. pontja)?

Szavaztatást követően megállapítja, hogy a bizottság a javaslatot 6 igen, 0 nem, 1 tartózkodással elfogadta.

Megkérdezi, ki ért egyet másodikként Koskár István személyével?

Szavaztatást követően megállapítja, hogy a bizottság a javaslatot 6 igen, 0 nem, 1 tartózkodással elfogadta.

A bizottsági jegyzőkönyvek aláírása tekintetében szintén Nemcsik Mátyás képviselő és Koskár István bizottsági tag személyére tesz javaslatot.

Megkérdezi, ki ért egyet Nemcsik Mátyás képviselő személyével (határozat-tervezet VI/1. pontja)?

Szavaztatást követően megállapítja, hogy a bizottság 6 igen, 0 nem, 1 tartózkodással a javaslatot elfogadta.

Megkérdezi, ki ért egyet Koskár István bizottsági tag személyével?

Szavaztatást követően megállapítja, hogy a bizottság 6 igen, 0 nem, 1 tartózkodással a javaslatot elfogadta.

**Marczi Albert:**

Megkérdezi, hogy a IV/4. pont tekintetében - a bizottsági anyagok postázásánál - a hétvége hogyan számít?

**Dr. Orbánné Veres Ildikó:**

Az előterjesztés az SZMSZ szerint készült, melytől a bizottság nem térhet el az ügyrendjében. Ott is ez a szabály szerepel, miszerint a bizottságokat legalább 3 nappal kell az ülés előtt összehívni.

**Király József:**

Tájékoztatja a jelenlévőket, hogy ezzel kapcsolatosan az SZMSZ módosítását fogják kezdeményezni.

Az állandó meghívottak körébe javasolja felvenni a Kecskeméti Városrendészet igazgatóját.

**Koskár István:**

Javasolja állandó meghívottként a kecsup.hu szerkesztőségét is meghívni.

**Dr. Orbánné Veres Ildikó:**

Ez a bizottság döntése, de tájékoztatásul elmondja, hogy a [www.kecskemmet.hu](http://www.kecskemmet.hu)-n azonnal fent vannak a bizottsági meghívók és előterjesztések, ahogyan a tagok is megkapják azokat.

**Király József:**

Valóban, a zárt ülés kivételével bárki megtekintheti az ülés meghívóját és a hozzá tartozó előterjesztéseket.

Ezt követően megállapítja, hogy az előterjesztéshez több kérdés, hozzászólás nincs, ezért megkérdezi, ki ért egyet azzal, hogy a Kecskeméti Városrendészet igazgatója is állandó meghívott legyen a bizottsági ülésre (ügyrend 1. sz. melléklet)?

Szavaztatást követően megállapítja, hogy a bizottság 7 igen szavazattal, 0 nem és 0 tartózkodással a módosító javaslatot elfogadta.

Megkérdezi, ki ért egyet azzal, hogy a kecsup.hu szerkesztősége is állandó meghívott legyen a bizottsági ülésre (ügyrend 1. sz. melléklet)?

Szavaztatást követően megállapítja, hogy a bizottság 4 igen, 0 nem, 0 tartózkodással a módosító javaslatot elfogadta.

Ezt követően megkérdezi, ki ért egyet a kiegészítéseknek és módosításoknak megfelelően a határozat-tervezettel?

Szavaztatást követően megállapítja, hogy a bizottság 7 igen szavazattal, 0 nem, 0 tartózkodással a következő határozatot hozta:

**3/2019. (XI. 12.) VFB. számú határozat**

**Kecskemét Megyei Jogú Város Közgyűlésének Városüzemeltetési és Fejlesztési Bizottság Ügyrendjének elfogadása**

A Városüzemeltetési és Fejlesztési Bizottság megtárgyalta Király József elnök 27.297-1/2019. számú előterjesztését és az alábbi határozatot hozta:

Kecskemét Megyei Jogú Város Közgyűlésének Városüzemeltetési és Fejlesztési Bizottság ügyrendjét az alábbiak szerint állapítja meg:

**ÜGYREND**

Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlésének a Közgyűlés és Szervei Szervezeti és Működési Szabályzatáról szóló 4/2013. (II. 14.) önkormányzati rendelet (a továbbiakban: SZMSZ) 50. § (1) bekezdésében foglaltak alapján Kecskemét Megyei Jogú Város Közgyűlésének Városüzemeltetési és Fejlesztési Bizottság az alábbi ügyrendet alkotja:

**I.**

**Általános rendelkezések**

1. A bizottság hivatalos megnevezése, címe:

**KECSKEMÉT MEGYEI JOGÚ VÁROS KÖZGYŰLÉSE**

1) **VÁROSÜZEMELTETÉSI ÉS FEJLESZTÉSI BIZOTTSÁG** (a továbbiakban: bizottság)

6000 Kecskemét, Kossuth tér 1.

2. A bizottság 7 tagú, 4 települési képviselő és 3 nem képviselő tagból áll.

A bizottság elnöke:	Király József	önkormányzati képviselő
A bizottság alelnöke:	Sipos László	önkormányzati képviselő
A bizottság tagja:	Kósa József	önkormányzati képviselő
	Nemcsik Mátyás	önkormányzati képviselő
	Marczi Albert	nem képviselő tag
	Siklódi Levente	nem képviselő tag
	Koskár István	nem képviselő tag

A bizottság elnökét akadályoztatása esetén az alelnök jogosult helyettesíteni.

A bizottság elnökét és alelnökét akadályoztatása esetén a bizottság képviselő tagjai az alábbi sorrendben jogosultak helyettesíteni:

- Nemcsik Mátyás
- Koskár István

3. A bizottság ülésének összehívására, működésére, nyilvánosságára, határozatképességére és határozathozatalára, döntésének végrehajtására, a bizottság tagjainak kizárására, a bizottság üléséről készített jegyzőkönyv tartalmára a képviselő-testületre vonatkozó szabályokat kell megfelelően alkalmazni.

A bizottság meghívójára, a bizottság tanácskozási rendjére, a határozatok jelölésére a bizottság elé kerülő anyagok tartalmi követelményeire és benyújtásukra az SZMSZ-nek a közgyűlés működésére meghatározott szabályait kell alkalmazni.

## II.

### A bizottság feladat- és hatásköre

A bizottság általános feladat- és hatáskörét az SZMSZ 49. § (1) bekezdés a)-g) pontjában foglaltak szerint látja el.

A bizottság részletes feladat- és hatásköre az SZMSZ 2. melléklete 6. pontjának megfelelően az alábbi:

#### 6.1. A bizottság dönt:

6.1.1. Az önkormányzati rendeletekben meghatározott városüzemeltetési, kommunális, közlekedésigazgatási és európai uniós ügyekben.

6.1.2. Ha jogszabály másként nem rendelkezik, a helyi közút forgalmi rendjének 5 évenként történő felülvizsgálatáról.

6.1.3. A Kecskeméti Városüzemeltetési Nonprofit Kft-vel kötött közfeladat-ellátási szerződés szerinti éves feladatterv jóváhagyásáról

6.1.4. A lakossági önerős közműpályázatok megvalósításának szakmai, műszaki elfogadásáról, a közműberuházás támogatásáról vagy az igénybejelentés elutasításáról

#### 6.2. A bizottság közgyűlési döntésre előkészíti:

6.2.1. A feladatkörébe tartozó rendeletek alkotására és módosítására vonatkozó előterjesztéseket, egyéb előterjesztéseket

6.2.2. A közösségi közlekedési feladatokkal és közlekedési koncepciókkal összefüggő terveket

6.2.3. Az Év Kecskeméti Mestere Díj kitüntetés adományozására vonatkozó előterjesztéseket, és tájékoztatja a kitüntetési javaslattétel lehetőségéről a helyi rendelet alapján javaslattételre jogosultakat

#### 6.3. A bizottság javaslatot tesz:

6.3.1. A közgyűlés munkatervéhez igazodóan a tárgyévben megtárgyalandó közgyűlési előterjesztésekre



6.3.2. A külön önkormányzati rendeletben meghatározott kitétető címek és Város Kulcsa kitétetés adományozására, és a kitétető címek indokolt esetben történő visszavonására

6.3.3. Országos és megyei kitétetések, szakmai elismerések adományozására

6.3.4. A szakterületén új gazdasági társaság vagy intézmény létesítésére, már működő gazdasági társaság vagy intézmény működésére, átalakítására, megszüntetésére, átvételére és ellátottságával kapcsolatos kérdésekben

6.3.5. Az Európai Unió és szervei, más nemzetközi szervezetek, valamint alapok által finanszírozott pályázatok benyújtására

6.3.6. Európai Uniós prioritások meghatározására

#### 6.4. A bizottság véleményezi:

6.4.1. A szakterületeit érintő közgyűlési előterjesztéseket, az állandó bizottságok általános feladatainál meghatározott ügycsoportokat

6.4.2. Az önkormányzat költségvetési rendeletében meghatározott Városi Támogatási Program alapján kiírt pályázati felhívásra beérkezett pályázatokat

6.4.3. Az önkormányzat által fenntartott vagy működtetett, valamint állami intézményfenntartó által működtetett köznevelési intézmények használatában lévő önkormányzati tulajdonú ingatlanok kialakításával, azon végzett beruházással kapcsolatos előterjesztéseket

6.4.4. Integrált Településfejlesztési Stratégiát

6.4.5. A közmű beruházási célú javaslatokat

6.4.6. Az önkormányzat részesedésével működő gazdasági társaságok kommunális tevékenységét

6.4.7. A hulladékgyűjtési közszolgáltatással, valamint a nem közművel összegyűjtött háztartási szennyvízzel kapcsolatos beruházási, üzemeltetési és egyéb döntést igénylő kérdéseket

6.4.8. A hó- és síkosság-mentesítéssel kapcsolatos kérdéseket

6.4.9. A várost érintő Európai Uniós fejlesztési projekt megvalósításáról szóló előterjesztést

6.4.10. Szakmai beszámoló alapján a Kecskeméti Közlekedési Központ Kft. tevékenységét, és a tervezett stratégiai intézkedéseit.

#### 6.5. A bizottság ellenőrzi:

6.5.1. A feladat vagy hatáskörét érintő közgyűlési és bizottsági döntések végrehajtását

6.5.2. Az önkormányzati tulajdonú utak, járdák éves fenntartását és karbantartását, valamint az erre a feladatra elkülönített előirányzat szabályszerű felhasználását és az ellenőrzés műszaki tartalmát

6.5.3. Az önkormányzati tulajdonú zöldfelületek fenntartására szolgáló és köztisztasági pénzkeretnek, valamint a közvilágítás-fejlesztés és üzemeltetés céljára fordítható pénzkeretnek a részletes felosztás szerinti felhasználását.

#### 6.6. A bizottság beszámol:

6.6.1. Éves tevékenységéről a közgyűlés munkatervében meghatározottak szerint.

#### 6.7. A bizottság kezdeményezi:

6.7.1. A kapcsolattartást a megyékkel és megyei jogú városi önkormányzatokkal, valamint más szervezetekkel az Európai Unióval kapcsolatos kérdésekben.

6.7.2. A regionális támogatások háttérének, az ehhez kapcsolódó szabályozásoknak, a támogatási rendszerek alapjainak jobb megismerése érdekében, tájékoztató információk közgyűlés elé terjesztését.

### III.

#### A bizottság elnökének és tagjainak jogosítványai és kötelezettségei

##### 1. A bizottság elnöke:

- összehívja és vezeti a bizottság üléseit,
- kiadmányozza a bizottság döntéseit,
- ellenőrzi a bizottság határozatainak végrehajtását,
- képviseli a bizottságot,
- a bizottsági ülések között munkakapcsolatot tart fenn a Polgármesteri Hivatal tárgy szerinti szervezeti egységeinek vezetőivel és az intézményvezetőkkel.

##### 2. A bizottság tagja:

- részt vesz a bizottság ülésein,
- részt vehet a bizottsági döntések előkészítésében, javasolhatja a témakörök napirendre tűzését,
- a bizottság elé kerülő témakörökkel kapcsolatban külső szakértő segítségét kérheti, javasolhatja az elnöknek a bizottság ülésére való meghívását,
- az elnök megbízása alapján képviselheti a bizottságot.

3. A bizottság nem képviselő tagjait a bizottság ülésein a bizottság képviselő tagjaival azonos jogok illetik meg.

4. A bizottsági tisztség megszűnésére az SZMSZ 54. §-át kell alkalmazni.

### IV.

#### A bizottság ülése

1. A bizottság feladat- és hatáskörét ülésén gyakorolja.

2. A bizottság üléseit – január, július és augusztus hónapok kivételével – havonta egy alkalommal közgyűlés hetében, **hétfői napon 13.00 órakor** tartja.

3. A rendes ülések tervszerű megtartása érdekében a bizottság az elnök javaslatára féléves munkatervet határoz meg.

4. A bizottság üléseit az elnök – az ülést megelőzően legalább 3 nappal – írásban hívja össze. Az ülésre a tagok a napirendet tartalmazó meghívót és a napirendek tárgyalásához készített anyagot kapnak.

A meghívót a bizottság elnöke, akadályoztatása esetén alelnöke kiadmányozza.

Az ülés meghívottjait az ügyrend 1. számú melléklete tartalmazza.

5. A polgármester indítványára a bizottságot össze kell hívni az indítvány kézhezvételétől számított nyolc napon belül.

6. Rendkívüli körülmények által indokolt esetben, halaszthatatlan ügyek megtárgyalása érdekében a bizottság szükség szerinti időpontban rendkívüli ülést tarthat. A rendkívüli ülés összehívásakor a bizottsági ülésre szóló meghívót a bizottsági elnök az ülés előtt legalább 24 órával korábban – az összehívás okának megjelölésével – küldi meg. Az írásbeli meghívás mellőzhető, ha az ülésre okot adó körülmény a bizottsági ülés azonnali megtartását indokolja. A rendkívüli ülés napirendjére csak olyan tárgysorozat vehető fel, amely annak összehívását indokoltá tette, vagy indokoltá tenné.

7. A meghívót a hivatalos hirdetőtáblán kell kifüggeszteni, illetve Kecskemét város honlapján történő megjelentetéssel kell közzétenni.

8. A polgármester, alpolgármester, a települési képviselő, a jegyző, aljegyző, a települési nemzetiségi önkormányzat elnöke, a Polgármesteri Hivatal érintett osztályvezetője – vagy az általa megbízott személy –, a szakmai civil kerekasztalok megbízott képviselői tanácskozási joggal vesznek részt a bizottság ülésén.

9. A bizottság ülései nyilvánosak.

10. A bizottság zárt ülést tart az önkormányzati hatósági, összeférhetlenségi, méltatlansági és kitüntetési ügy tárgyalásakor, fegyelmi büntetés kiszabása, valamint vagyonynyilatkozattal kapcsolatos eljárás esetén.

A bizottság zárt ülést tart továbbá az érintett kérésére választás, kinevezés, felmentés, vezetői megbízás adása, annak visszavonása, fegyelmi eljárás megindítása és állásfoglalást igénylő személyi ügy tárgyalásakor.

A bizottság zárt ülést rendelhet el az önkormányzat vagyonával való rendelkezés esetén, továbbá az általa kiírt pályázat feltételeinek meghatározásakor, a pályázat tárgyalásakor, ha a nyilvános tárgyalás az önkormányzat vagy más érintett üzleti érdekét sértené.

Erről a bizottság az érdekelt, az előterjesztő vagy a testület bármelyik tagja javaslata alapján minősített többséggel dönt.

11. A zárt ülésen a képviselő-testület tagjai, a bizottság tagjai, a nem a képviselő-testület tagjai közül választott alpolgármester és a jegyző, az aljegyző, továbbá meghívása esetén a polgármesteri hivatal ügyintézője, az érintett és a szakértő vesz részt. A nemzetiségi önkormányzat elnöke kizárólag az általa képviselt nemzetiséget érintő ügy napirendi tárgyalásakor vehet részt a zárt ülésen. Törvény vagy önkormányzati rendelet előírhatja, mely esetben kötelező az érintett meghívása.

12. Igény szerint az állandó bizottságok együttes ülést is tarthatnak. Az együttes ülésre az SZMSZ 51. §-ában foglalt szabályokat kell alkalmazni.

## V.

**A bizottság döntéshozatala**

1. A bizottság határozatképes, ha az ülésen a tagjainak több, mint a fele (4 fő) jelen van.
2. A bizottság döntéseit szavazással hozza. Az eldöntendő javaslatokat a bizottság elnöke bocsátja szavazásra.
3. A szavazás nyíltan, kézfelemeléssel történik. A határozati javaslatról a bizottság tagjai „igen”, „nem”, „tartózkodom” nyilatkozattal szavaznak.
4. A javaslat elfogadásához a jelenlévő tagok több, mint a felének „igen” szavazata szükséges.
5. A megválasztott bizottsági tagok több mint felének (4 fő) „igen” szavazata szükséges az SZMSZ 26. § (2) bekezdésében felsorolt ügyekről történő döntéshez (minősített többség).
6. A polgármester felfüggesztheti a bizottság döntésének végrehajtását, ha az ellentétes a közgyűlés határozatával, vagy sérti az önkormányzat érdekeit. A felfüggesztett döntésről a közgyűlés következő ülésén határoz.
7. A bizottság döntéshozatalából kizárható az, akit vagy akinek a közeli hozzátartozóját az ügy személyesen érinti. Az bizottsági tag köteles bejelenteni a személyes érintettséget. A kizárásról az érintett bizottsági tag kezdeményezésére vagy bármely tag javaslatára a bizottság dönt. A kizárt bizottsági tagot a határozatképesség szempontjából jelenlevőnek kell tekinteni.
8. A bizottság döntését tartalmazó határozatokat külön-külön, a naptári év elejétől kezdődően, folyamatos sorszámmal, évszámmal és a döntés tartalmára utaló tömör címmel kell ellátni. A bizottság határozatainak jelölése: ...../20... (hó,nap) VFB. számú határozat. A zárójelben feltüntetett dátum a határozat meghozatalának – a bizottság ülésének – időpontja.

## VI.

**A bizottság üléseinek jegyzőkönyve**

1. A bizottság üléseiről a tanácskozás lényegét és a bizottság döntéseit szó szerint tartalmazó írásos jegyzőkönyvet kell készíteni, az ülésen készült hangfelvétel alapján. A bizottság jegyzőkönyvét a bizottság elnöke és alelnöke írja alá. Az alelnök akadályoztatása esetén, valamint abban az esetben, amikor az ülést az alelnök vezeti le a következő bizottsági tagok, az alábbi sorrendben jogosultak a jegyzőkönyv aláírására:
  - Nemcsik Mátyás
  - Koskár István
2. A jegyzőkönyv – a zárt ülésről készült jegyzőkönyv kivételével – nyilvános. A zárt ülés jegyzőkönyvét elkülönítetten kell kezelni, betekintésre csak a zárt ülésen részvételi joggal rendelkező személyek jogosultak.

## VII.

**Záró rendelkezések**

1. Az ügyrend az elfogadása napján lép hatályba.

2. Az ügyrendben nem szabályozott kérdésekben az SZMSZ szabályai az irányadók. Az ügyrendben foglaltak hatályosulását a bizottság elnöke folyamatosan figyelemmel kíséri, szükség esetén javaslatot tesz az ügyrend módosítására.

**A határozatról értesülnek:**

1-7.) A bizottság tagjai

8.) Dr. Orbánné Veres Ildikó, a Képviselőtestületi Osztály vezetője

9.) Irattár

1. számú melléklet

**A bizottság állandó meghívottai:**

- polgármester
- alpolgármesterek
- jegyző
- aljegyzők
- a téma szerint illetékes osztály vezetője
- Kecskeméti Városgazdasági Nonprofit Kft. képviselője
- Kecskeméti Városfejlesztő Kft. képviselője
- Kecskeméti Városüzemeltetési Kft. képviselője
- Kecskeméti Városrendészet igazgatója
- Kecskeméti Rendőrkapitányság vezetője
- Nemzeti Agrárgazdasági Kamara Bács-Kiskun Megyei Szervezetének elnöke
- Városi Civil Kerekasztal képviselője
- a települési nemzetiségi önkormányzatok elnökei
- Kecskeméti Televízió Szerkesztősége
- Kecskeméti Lapok Szerkesztősége
- Petőfi Népe Szerkesztősége
- Gong Rádió Szerkesztősége
- kecsup.hu szerkesztősége

\* \* \*

**Király József:**

Ezt követően megállapítja, hogy a bizottság a napirenden szereplő napirendek tárgyalását befejezte, ezért megköszönve a jelenlévők részvételét, valamint a bizottság munkáját, a rendkívüli ülést 9 óra 25 perckor bezárja.

K. m. f.

  
Király József  
elnök



  
Sipos László  
alelnök

5

5

5