



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

644-14/2018.

J E G Y Z Ő K Ö N Y V

**Kecskemét Megyei Jogú Város Közgyűlése
Városrendezési és Városüzemeltetési Bizottság
2018. július 5-én megtartott rendkívüli üléséről**

Az ülés helye: Városháza (Kecskemét Kossuth tér 1.) I/2.

Az ülés időtartama: 8.30 órától – 10.10 óráig

Jelen vannak: Király József elnök
Sipos László alelnök
Kósa József bizottsági tag
Dr. Iványosi-Szabó András bizottsági tag
Koskár István bizottsági tag

Távol van: Kovács Ferenc bizottsági tag
Dr. Szabó József bizottsági tag

Jelenlévő meghívottak: A mellékelt jelenléti ív szerint.

Jegyzőkönyvvezető: Tóthné Domján Eszter

Király József:

Köszönti a megjelenteket. A jelenléti ív alapján megállapítja, hogy a bizottság határozatképes; a bizottság 7 tagjából 5 tag jelen van – Kovács Ferenc és dr. Szabó József bizottsági tag távolmaradását előre jelezte -, ezért a rendkívüli ülést megnyitja.

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.

A kiküldött meghívó szerint a bizottság két napirendi pontot tárgyal, mert rendkívüli bizottsági ülés révén egyéb napirendi pont felvételére nincs lehetőség. Erre tekintettel az írásban kiküldött meghívó szerint javaslatot tesz az ülés napirendjére.

Megkérdezi, ki ért egyet a napirenddel?

Szavaztatást követően megállapítja, hogy a bizottság 5 igen, 0 nem és 0 tartózkodással elfogadta az ülés napirendjét az alábbi határozattal:

79/2018. (VII. 5.) VVB. számú határozat

Az ülés napirendje

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

1.) Pályázati kiírás Kecskemét Megyei Jogú Város közigazgatási területén helyi autóbusszal végzett menetrend szerinti személyszállítás közszolgáltatási szerződés keretében történő ellátására

Előterjesztő: Dr. Homoki Tamás alpolgármester

2.) Bem u.-Kuruc krt. kereszteződésében körforgalom építéséhez kapcsolódó forgalmirend-változások (munkaanyag)

Előterjesztő: Sipos László tanácsnok

A határozatról értesülnek:

1-7.) A bizottság tagjai

8.) Irattár

* * *

1.) NAPIRENDI PONT

Pályázati kiírás Kecskemét Megyei Jogú Város közigazgatási területén helyi autóbusszal végzett menetrend szerinti személyszállítás közszolgáltatási szerződés keretében történő ellátására

Előterjesztő: Dr. Homoki Tamás alpolgármester

(Az alpolgármester 13.685-9/2018. számú előterjesztése a jegyzőkönyvhöz csatolva.)

Király József:

Az előterjesztés kapcsán elmondja, a bizottság kérte korábban a pályázati kiírás előtt az anyag előzetes megtárgyalását a hatékonyabb, jobb közösségi közlekedés megvalósulás érdekében. Továbbá erre rengeteg kérés érkezett a képviselőktől és a város polgáraitól is.

Megkérdezi az előterjesztés készítőjét, kívánja-e kiegészíteni a leírtakat?

Dr. Orbán Csaba, a Városüzemeltetési Osztály vezetője:

Szóbeli kiegészítést nem tesz, kérdések esetén rendelkezésre áll.

Király József:

A bizottság tagjait kérdezi, kinek van kérdése, észrevétele, módosító javaslata az előterjesztéshez?

Dr. Iványosi-Szabó András:

Kérdése, hogy a leendő pályázati nyertesnek lesz-e karbantartási kötelezettsége a használatába adandó műszaki létesítmények esetében az útfelületek fenntartásában? A Széchenyi téren pl. 10 cm-es nyomvályúk vannak a rakott burkolatú felületrészen, a buszpályaudvar északi oldalán.

A másik kérdése, várható-e, hogy a Mercedes buszok fenntartására, gondozására épített műszaki bázis használható és üzemkész állapotba fog-e kerülni a pályázat lezárulására, eredményhirdetésére?

Király József:

Javasolja, hogy a bizottság tagjai először általánosságban fogalmazzák meg a kérdéseiket és a válaszok együttesen kerüljenek megadásra.

Elmondja, korábban Sipos képviselő úr azt javasolta, hogy a közszolgáltatási szerződés időtartama ne 10 év legyen a szerződésben, hanem csak 5 év. Ehhez csatlakozna, ezért megkérdezi: Lehet-e 5 éves szerződést kötni 5 éves kiegészítő opcióval úgy, hogy az 5. év lejártát megelőzően kiértékelésre kerülne a szerződésben foglaltak teljesítése, minek következtében szükség szerint a szerződés módosításra vagy esetleges megszüntetésre kerülhetne sor?

Hiányolja az anyagból, hogy nincs egy kidolgozott utaslétszám növekedést mutató táblázat a következő évekre, holott tapasztalható, hogy az elmúlt években folyamatosan csökken az utaslétszám.

Az utaslétszám növekedése évente 3-4 %-kal nemcsak a cég érdeke lenne, hanem nagyban segítené a környezetszennyezés csökkenését is a városban. Az autóval való közlekedést leváltaná a közösségi közlekedés, nem elfelejtve azonban a gyalogos és a kerékpáros közlekedést. Úgy gondolja, ez lenne a közös cél.

Az előterjesztésben nem találta meg, hogy 10 év múlva le lesznek-e cserélve a környezetszennyező buszok? Úgy gondolja, hogy 10 év múlva teljesen más rendszer alapján kell üzemeltetni a járműveket. Nem lát az anyagban erre határozott javaslatot.

A következő felvetése a járatok ritkítása. Több jelzés érkezett hozzá különböző városrészekből (pl. Hunyadváros), ahová este 6 után már óránként járnak járatok és akkor is nagy buszokat küld a szolgáltató.

Véleménye szerint kisebb buszokkal járatsűrítést lehetne elérni. Fel kellene mérni a megfelelő járatszám sűrűséget és nagyságot az egyes városrészek tekintetében a közösségi közlekedésre. Ehhez kapcsolódóan elmondja, hogy meglátása szerint az iskolabuszok tekintetében nem valós az igényfelmérés. Tovább kell ezt az ügyet vizsgálni, mert az iskolák környékén tetemes mennyiségű autó fordul meg és vannak egyéb kérdések is. Meghívással tovább kellene a kérdést vizsgálni.

Az előterjesztés szerint a 3.5. pontban az eredményhirdetés tervezett legkésőbbi időpontja: 2018. november 30. 10.00 óra. Megkérdezi, hogy ez esetben hogyan lehetséges az, hogy a szerződéskötés időpontja is november 30-a, azaz az eredményhirdetés napja? A jogi munkatársaktól kérdezi: nem lenne-e érdemes 15 napos határidőt hagyni erre?

Az adózással kapcsolatban a következőt veti fel: aki egy évnél régebben lejárt adó- és járulékfizetési kötelezettségének nem tett eleget, nem fizeti rendszeresen az adót, az nem tudja a pályázati feltételeket teljesíteni. A 4.1. e.) pontjában megfogalmazottakat nem tudja elfogadni.

A 4.2.1. P1. pont alkalmassági minimum követelményeinél „amennyiben az elmúlt 3 évi gazdálkodásának számszakilag összesített eredménye nem pozitív” ezzel kapcsolatban az a véleménye, hogy erre a feladatra egy megfelelő eredményességgel bíró cég pályázzon.

Ezt követően megkérdezi, hogy a 4.2.1. P3. pontban megfogalmazott összegek miért különböznek egy autóbusz esetében és minden további autóbusz esetében miért más összegű (5.000 és 9.000 EUR) tőkeerővel kell, hogy rendelkezzen a cég?

Örömmel vette viszont azt, hogy formaruha bevezetését tervezik, mert sokszor látni, hogy nem oda illő ruhában vezetnek a buszsofőrök. Örömmel vette azt is, hogy törekednek az autóbuszok egységes megjelenésére is.

Végül elmondja, hogy az autóbuszokon a légkondicionáló és fűtőberendezéseket nem az időjárásnak megfelelően működtetik. Kéri, hogy kerüljön bele a pályázati kiírásba ezen berendezéseknek a megfelelő időjárási körülmények szerinti működtetése is. Amennyiben pedig nem működtetik ezeket, legyen szankció is.

Sipos László képviselő korábbi javaslataihoz csatlakozva támogathatónak tartja a 10 éves szerződéskötést, de a fent említett 5 év+5 év opciós feltételek szerinti bontásban, a megfogalmazott feltételek teljesítése esetén. Emellett pedig az utaslétszám növelésének igényét is fogalmazzák bele a kiírásba.

Dr. Orbán Csaba, a Városüzemeltetési Osztály vezetője:

Válaszul a következőket mondja el:

Az utak fenntartása nem a pályázó feladata, hanem önkormányzati feladat. Ez igaz a Széchenyi téri buszpályaudvar decentrum felületére is, az infrastruktúra biztosítására a megállapodás a szerződéstervezet szerint az építményre vonatkozik.

A busztelephely elkészült, a működtetéséhez szükséges, használattal összefüggő határozatok, engedélyek beszerzése most van folyamatban (használatbavételi és szakági engedélyek a telephely üzemeltetéséhez). A DAKK Zrt-vel jelenleg fennálló szerződésben az szerepel, hogy amint a használatbavételi engedélye megvan a telephelynek, akkor adják át üzemeltetésre.

Elnök úr kérdésére megjegyzi, hogy a pályázati kiírásnak két alapvető korlátja van: Egyik egy jogszabályi korlát, a személyszállítási törvény és a kapcsolódó ágazati jogszabályok tekintetében, amit be kell tartani, ezek szerint került megírásra. Másrészt pedig a közgyűlési döntés értelmében a kiírási, felhívási folyamat kétlépcsős.

Tájékoztatja a jelenlévőket ezért arról, hogy a személyszállítási törvényhez igazodva a közgyűlés elfogadta a pályázati felhívás elemeit, amelyet a bizottságnak nem áll módjában módosítani.

A közszolgáltatási szerződés időtartama vonatkozásában van most eltérő vélemény. A közgyűlés a közszolgáltatási szerződés időtartamát (10 év) már elfogadta és ehhez ragaszkodni kellene. Azt azonban elfogadhatónak tartja, hogy kétszer 5 éves időtartam kerüljön megfogalmazásra a közszolgáltatási szerződésben a szerződés felülvizsgálatára a következők szerint: az 5. év elteltét követően a felek közösen értékelik és felülvizsgálják a szerződés teljesítésülését és ennek függvényében közösen döntenek a szerződés hatályban tartásáról, vagy esetleges megszüntetéséről.

Az utaslétszám tekintetében az előterjesztés 23. oldala tartalmazza azokat a jellemzőket, ami az elmúlt négy évben az utasszám változását mutatják.

Ez összetettebb, mint hogy egy vállalkozóval szemben ezt meg tudják fogalmazni, hiszen egy pályázóval szemben nem lehet elvárás, hogy utaslétszám növekedést érjen el az elkövetkezendő időszakban. Az anyag tartalmaz egy stratégia tanulmány elkészítésére felhívást erre vonatkozóan, ami az utaslétszám növekedését és a kiszolgálás módozatát kívánja biztosítani. Ezen kívül olyan elvárást, aminek nem teljesítése egyébként nehezen szankcionálható, ilyen előírást nem helyes tenni véleménye szerint az anyagban. A szerződés hatálya alatt lévő dokumentumok azok, amelyekről azt várják, hogy közösen a Városházával, szükség esetén a bizottsággal, de alapvetően a vállalkozó készítsen egy olyan stratégiai dokumentumot, amely az elvárásokat tükrözi.

A környezetvédelmi előírások tekintetében a szerződés-tervezet 4. pontja az autóbussz-állomány elvárt biztosításáról szól, illetve a pótlások, új buszok bevonásának mikéntjéről. A környezetvédelmi feltételek előírásánál a figyelembe kell venni a 48/2011. (III. 30.) Korm. rendelet előírásait a környezetkímélő és energiahatékony közúti járművek beszerzésének előmozdításáról. A vállalkozóval szembeni előírás, hogy ennek feltételeit köteles fenntartani és betartani, akkor az ezzel összefüggésben ma Magyarországon támasztott feltételeket a pályázó teljesíti. Ezt nem célszerű pályázati felhívásban megismételni.

Az iskolabuszok kérdése valóban nem ennek a pályázati kiírásnak a része. A lehetséges vonalhálózati alternatívákat a hivatal munkatársai elkészítették, ismert a közgyűlés előtt az ennek bevezetésére vonatkozó igényfelmérések eredményei. Adott esetben ez megismételhető, akár valamilyen marketinggel alátámasztva.

Az eredményhirdetésre nyitva álló idő kapcsán felvetettekre elmondja, hogy a szerződéskötés tervezett időpontja nyilván egy eszmei időpont, nem arról van szó, hogy ezeket a határnapokat teljességgel ki kell tölteni. Az eredményhirdetés legkésőbbi időpontja arra vonatkozik, hogy amennyiben a 3.4 pontban biztosított lehetőségével adott esetben él a pályázó és meg kell hosszabbítani 15 nappal a pályázat benyújtásának határidejét, akkor él a november 30-ai időpont.

A hatálybelépés időpontja ettől függetlenül 2019. január 1. lesz, ezek csak közbülső határidők, amelyek erre tekintettel tarthatók. Ráadásul ez a közgyűlési döntésnek is része volt, ezen módosítani nem lehet. A rövidített pályázati felhívást fogadta el a közgyűlés, amit a különböző helyeken meg kell hirdetni, tájékoztatva a közvéleményt és az érdeklődőket arról, hogy pályázati kiírásra kerül sor, a részleteket pedig ebben a sajtóban nem közzétehető anyagban ismerhetik meg azok, akik megvásárolják a dokumentációt.

A különböző alkalmassági feltételek felhívással kapcsolatban elmondja, hogy amennyiben a pályázó halasztást kapott, adott esetben az a tartozás nem tekinthető lejártnak. Nem feltételezi, hogy olyan cégek jelentkeznek, amelyeknek a járulékok megfizetése nehézséges, de nem lehet kizárni a jogszabály értelmében azokat, akik az adófizetésre halasztást kértek.

A 4.2.1. pontban a pénzügyi, gazdasági feltételeknél az alkalmasság minimum követelménye(i): „P3. pontjában a biztosítékadási összegek a személyszállítási törvény előírásainak megfelelően kerültek a felhívásba.

Azt a felvetést, hogy a buszok hűtő és fűtő berendezéseit az időjárásnak megfelelően teljes körűen működtetni kell, be fogják építeni a pályázati kiírásba: rendelkezni kell ilyen berendezésekkel, továbbá az időjárási körülményeknek megfelelően működtetni köteles a pályázó azokat.

Végül a pénzügyi alkalmassági követelmények (P1, az elmúlt 3 év pénzügyi gazdálkodása) tekintetében feltett kérdésre Hári Ernőnek, az osztály munkatársának adja meg válaszára a szót.

Hári Ernő, a Városüzemeltetési Osztály munkatársa:

Ezt azért fontos így szerepeltetni, mert a jelentkezést minél szélesebb körben szeretnék kiterjeszteni. Amennyiben vannak olyan cégek, amelyek tisztán személyszállítással foglalkoznak, a jelenlegi tarifarendszer alapján eredményesen üzemeltetni nem lehet, csak állami, vagy önkormányzati támogatás igénybevételével a személyszállítást. Azért szerepel a követelmények között azzal a feltétellel, hogy „amennyiben az elmúlt 3 évi gazdálkodásának számszakilag összesített eredménye nem pozitív”, mert elképzelhető olyan megoldás, hogy a vállalkozó a tevékenységeket - amit referenciaként kért az önkormányzat - elvégezte, ám az indokolt költségelszámolással kapcsolatban vita merült fel a megrendelőjével. Ezt részletesen meg kellene tudni vizsgálni, de nem szeretnék kizárni ezért a pályázatból, hiszen, ha a részletek megismerése után jól látszik, hogy pl. megrendelői nem megfelelés van, vagy pedig egy nagyon hosszan elhúzott részletfizetési megállapodás, ami nagyon sok megyei jogú városnál jellemző az országban, attól a pályázatot még értékelni kell tudni. Ezért került be ez a tétel ebben a formában.

Király József:

Az eredményesség tekintetében véleménye szerint, hogy megfizették, vagy nem indifferens, az a működésbe számítható be, hiszen kimutatható, hogy egy cég eredményesen működik-e.

Hári Ernő, a Városüzemeltetési Osztály munkatársa:

A személyszállítás nagyon speciális gazdálkodási környezetben van. Érvényes a gazdálkodó szervezetre a mérlegzárási időpont, és amennyiben neki van egy vitás helyzete, akkor elképzelhető, hogy a mérlegzárási időpontjában az ő tevékenysége veszteséges. A zárást követően ez a tevékenység átváltozhat pozitív előjelűbe. Nagyon nehéz értelmezni, és ismétli, hogy a magyarországi megyei jogú városok vonatkozásában informálódva minden városban különböző gyakorlattal lehet találkozni.

Király József:

Úgy érzi, hogy az elkészítendő stratégiai anyag nem megfelelő, hiszen nagyon sokszor kérték a DAKK Zrt-t és korábban a Kunság Volánt is, hogy az utaslétszám csökkenése következtében készítsenek valamilyen stratégiát, de ezek az anyagok soha nem készültek el. Meg kellene fogalmazni ezért azt, miszerint a pályázat benyújtásával egy időben már legyen egy olyan kép a bírálók számára, hogy a pályázónak milyen elképzelései vannak ennek

elmozdítására. Szükség lenne egy koncepcióra, amelyet nyertes pályázat esetén a későbbiekben a pályázó kibont. A közgyűlésen az öt év tekintetében valóban nem történt szavazás, de el tudja fogadni, hogy öt év múlva mindenképpen kerüljön bele az anyagba ennek a felülvizsgálata. Az anyagban benne van, hogy 3 hónap felmondási idővel fel lehet mondani különböző feltételek nem teljesülése esetén a szerződést.

Dr. Kriston Vízi József:

Külső civil véleményként elmondja, hogy egy majdani pályázótól elvárni egy forgalmi és menetrendi eredményességi stratégiát egyoldalúnak érez. Ebben a kiírónak is van feladata, hiszen a városnak kell tudnia, mik az elvárások. Példaként hozza, hogy a Neumann János Egyetem beindulásával milyen forgalmi trendek várhatóak a vasúti és buszpályaudvarokról. Mind a gépjármű, mind a buszos közlekedés részéről nagyobb közlekedés lesz. Noha az anyagban szerepel, hogy a pályázó évente októberben bemutat egy utasszámlálást, de ennél többről van szó. Egy menetrend kialakításának stratégiájában a kiírónak is partnernek kell lennie. Meggyőződése, hogy az elmúlt 2-3 évben tapasztalható utascsökkenés éppen az életidegen buszmenetrendek köszönhető. A kiírási, vagy konzultációs szakaszban ezeket a felvetéseket bele lehetne építeni az anyagba.

Amennyiben 10 éves szerződésről van szó, akkor közel 20 éves lesz a buszállomány kis túlzással. Ennek a gépjármű parknak a cseréje kit terhel? A karbantartás a pályázóé, de a tulajdonos város részéről a további időszakban mi fogja a várost terhelni 5+5 éven vagy 10 éven túl?

A Széchenyi téri buszpályaudvar sokkal nagyobb forgalmat bonyolít le helyközi és helyi szempontból egyaránt, mint a Noszlopy Gáspár parki buszpályaudvar. A Széchenyi tér gondozása nem esztétikai kérdés és sem a buszsofőröknek nincsenek megfelelő pihenőhelyei, de az utasok sem tudják szociális szükségleteiket kielégíteni, mert nincs WC, nincs mosdó sem, így ezeket feltételeket érdemes lenne beépíteni, tisztázni.

Az előterjesztésben pusztán csak a 3-as és 4-es pavilonok tulajdonjogáról van szó, ami a városé, ezért megkérdezi, hogy a többi pavilonnak mi a sorsa. Az anyagban szerepel továbbá a Széchenyi téri bázis esetleges megszüntetése. A Rákóczi út és a kiskörút tehermentesítéséről évek óta szó van, ha ez továbbra is stratégiaileg fontosak a város közlekedése szempontjából, akkor javasolja beépíteni azokat.

Kósa József:

Király József elnök kisbuszokkal kapcsolatos felvetésére véleménye szerint nem érkezett válasz, erre kérdez ismételtlen rá.

A kisbuszok hiánya rendszeresen visszatérő probléma, pl. az éjszakai próbajáratnál, az iskolabuszok esetében, vagy a 34-es számú próbajáratnál. A kisbuszok használatának véleménye szerint lehetne alternatívája, mert van olyan időszak, amikor óránként jár a busz, kevés utasszámmal. Elfogadja azt is, hogy sokszor nem lehet tudni, mekkora utasszám várakozik a buszmegállóban, de véleménye szerint ezt a mindennapi forgalomszervezésbe nem kellene beépíteni. Úgy gondolja, találni lehetne olyan hosszú távú alternatív javaslatokat, ahol ezeknek a kisbuszoknak lehetne létjogosultságuk.

A buszok vásárlásának, karbantartásának költsége és az üzemanyag költségek indokolnák, hogy egy köztes kategóriát állítsanak be. Fenntartásban, üzemeltetésben jelentős különbség lenne, ha kisebb buszt alkalmaznának ilyen esetekben. Meglehetősen nagy támogatást ad a

város a DAKK Zrt-nek, ezért véleménye szerint meg kellene fontolni ezt a felvetést, főként, ha szakmailag is indokolt.

Dr. Orbán Csaba, a Városüzemeltetési Osztály vezetője:

Úgy gondolja, hogy a vonalhálózatra, a járatok optimalizálására, átszervezésére tett javaslatok mindig támogatandóak. Dr. Kriston Vízi József jól látja, hogy a pályázati felhívás részeként a kiírónak, megrendelőnek ehhez meg kell tudni fogalmaznia azt, hogy mit vár el a pályázótól.

Látható, hogy a menetrend Kecskeméten a folyamatosan változó gazdasági környezetre elsősorban tekintettel hasonlóképpen változó rendszer, szinte nincs olyan közgyűlés, ahová menetrend módosítások ne kerülne be, az éppen aktuális, különböző ipari szereplők kihívásaira való megfelelés érdekében.

Nyilván a jelenlegi menetrend teljesen más, mint amikor szerződéses partnerként két éve ismét kijelölésre került a DAKK Zrt. a feladatok elvégzésére, hiszen sok változás történt azóta. Könnyen lehet, hogy a gazdasági résztvevőkkel közösen kialakított végleges menetrend megváltozik egy 10 éves futamidő végére, de könnyen lehet, hogy 2-3 év távlatában is.

Ugyanakkor meglátása szerint ezeket a folyamatokat olyan módon modellezni, hogy a kiíró jelen állapot szerint meg tudja azt mondani, hogy a 10. év végére mi az a feladat, menetrend, amit teljesítenie kell a szolgáltatónak, nem lehetséges. Ezért igyekeztek megfogalmazni a felhívásban azt, hogy a menetrend érvelésében és alakításában a két fél folyamatosan együttműködik.

Úgy véli, hogy azokat a felvetéseket, amelyek a menetrend és a vonalháló javítása érdekében elhangoztak, be lehet építeni szerződésbe. A 68. oldal IX. számú fejezete szól a megrendelő és a szolgáltató közötti együttműködési rendszerről, az 1. pontban rögzíti azt, hogy felek együttműködésre kötelezettek, különös tekintettel pl. a helyi autóbusz-közlekedési hálózat átszervezésében, módosításában. A vonalhálózat tekintetében megvizsgálhatóak a felek részéről az itt elhangzottak, és beletehetők, de ezt elvárásaként, vizsgálat előkészítés nélkül a felhívás részeként nem javasolja beépíteni. Úgy gondolja viszont, az felvállalható, hogy a közös munka a szolgáltatóval terjedjen ki az itt elhangzottakra is, akár a kisbusz, akár a Széchenyi tér kiesésével kapcsolatos menetrend alakításának kérdései tekintetében.

Nem lehet viszont csak a Széchenyi tér hiányát modellezni, mert azt pótolni kell. Erre is van elképzelés, tanulmányok, folyamatok formájában, de ezt nem lehet a pályázati kiírás részeként kezelni, hiszen ezek tervek, amire nem lehet pályázatot kiírni.

A Széchenyi téri további pavilonok kérdésével kapcsolatosan elmondja, hogy azok tulajdonjoga más magánszemélyeké, vállalkozásoké.

Sipos László:

Annak érdekében, hogy az utasszám nőjön, a városnak komoly intézkedéseket kell tennie. Első lépésként pl. a gépjárművek parkolási díját ötszörösére kellene emelni és bizonyos helyeken pedig kis összegekért legalább két parkolót kellene kialakítani. A megoldás az lehetne, hogy ezekbe a kijelölt parkolóba elhelyeznék a peremkerületekből érkezők az autójukat, ahonnan tömegközlekedéssel közlekednének tovább a céljaikhoz. Drasztikus intézkedéseket kellene hozni, de ezt egyelőre sem a város pénzügyi helyzete miatt nem lát megoldhatónak, hiszen nagyobb parkolók megépítésére nincs pénzügyi fedezet. Ugyanakkor hiába indokolt lenne, de a belvárosi részben az 5-10-szeres parkolási díj nem felvállalható.

Megállapítható, hogy az itt élők nem a tömegközlekedést használják, hanem a saját gépkocsijukat, kevesen közlekednek csak az előbbivel. A gyarak buszigényét viszont maximálisan figyelembe veszi a DAKK Zrt. és a város is.

Király József:

Csatlakozik dr. Iványosi-Szabó András bizottsági taghoz, miszerint arra kéri a bizottság az osztályt, hogy a következő költségvetés készítése során készítsen egy anyagot arra, ami a Széchenyi téri járdák, gyalogátkelőhelyek burkolatának rendbehozatalát tartalmazza. A város legalább ezzel járuljon hozzá a probléma megoldásához, mert rengeteg panasz érkezik az utasok részéről.

Dr. Orbán Csaba, a Városüzemeltetési Osztály vezetője:

Vállalja ezt a felkérést.

Király József:

Ezt követően megállapítja, hogy az előterjesztéshez több kérdés, hozzászólás nincs, ezért megkérdezi, ki ért egyet a pályázati kiírás tervezetével az elhangzottak szerinti kiegészítéssel együtt?

Szavaztatás után megállapítja, hogy a bizottság 5 igen, 0 nem, 0 tartózkodással a következő határozatot hozta:

80/2018. (VII. 5.) VVB. számú határozat

Pályázati kiírás Kecskemét Megyei Jogú Város közigazgatási területén helyi autóbusszal végzett menetrend szerinti személyszállítás közszolgáltatási szerződés keretében történő ellátására

Kecskemét Megyei Jogú Város Közgyűlése Városrendezési és Városüzemeltetési Bizottság megtárgyalta dr. Homoki Tamás alpolgármester 13685-9/2018. számú előterjesztését, és az alábbi határozatot hozta:

A bizottság a fenti tárgyban készült **pályázati kiírás tervezetével az alábbi kiegészítésekkel ért egyet:**

- Javasolja, hogy a Pályázati kiírás 9. pontjában szereplő közszolgáltatási szerződés tervezet VIII.2.a) pontja a következőre változzon:
„a közszolgáltatási szerződésben foglaltakat teljesíteni, ezen belül kiemelten a menetrendben meghirdetett autóbusszjáratokat annak betartásával közlekedtetni, az autóbuszok hűtő és fűtő berendezéseit az időjárásnak megfelelően teljes körűen működtetni.”
- Javasolja, hogy a Pályázati kiírás 9. pontjában szereplő közszolgáltatási szerződés tervezet IX.1.b) pontja a következőre változzon:
„helyi autóbusz-közlekedési hálózat átszervezése, módosítása, amelynek rendszerét közösen megvizsgálják, különösen a belváros közlekedési tehermentesítésére lehetséges intézkedéseket (pl.: Széchenyi téri decentrum megszüntethetősége),”

- Javasolja, hogy a Pályázati kiírás 9. pontjában szereplő közszolgáltatási szerződés tervezet új IX.3.6. ponttal egészüljön ki, így a jelenlegi IX.3.6. pont változatlan tartalommal IX.3.7. számot kapja meg.
„3.6. Felek a szerződés hatályba lépését követő 5. év lejártát megelőzően közösen értékelik a szerződés teljesítését és szükség szerint döntenek a szerződés X. fejezet szerinti módosításáról vagy esetleges megszüntetéséről.”

A határozatról értesülnek:

- 1-7.) A bizottság tagjai
- 8.) Dr. Homoki Tamás alpolgármester
- 9.) Dr. Orbán Csaba, a Városüzemeltetési Osztály vezetője
- 10.) Irattár

* * *

2.) NAPIRENDI PONT

Bem u.-Kuruc krt. kereszteződésében körforgalom építéséhez kapcsolódó forgalmirend-változások (munkaanyag)

Előterjesztő: Sipos László tanácsnok

(Az 599-42/2018. számú munkaanyag a jegyzőkönyvhöz csatolva.)

Dr. Orbán Csaba, a Városüzemeltetési Osztály vezetője:

Rövid felvezetőjében azzal egészíti ki a munkaanyagot, hogy a körforgalom közlekedési organizációjával kapcsolatos tervek elkészítése részben a kiviteli tervezés során a tervezőnek volt a feladata, ami alapján a részleges ütemezést pedig a kivitelező fogja elkészíteni.

Jelen bizottsági ülésen a bizottság kérésének megfelelően arra szeretnének lehetőséget adni, hogy a kivitelező által végleges ütemterv elkészítését megelőzően a bizottság megismerje a jelenlegi organizációs terveket, és adott esetben a véleményével a kivitelezőnek tudjon utat mutatni.

A bemutató érdekében jelen van Bozóky László tervező mérnök, akit megkér arra, hogy mutassa be az organizációs tervet, másrészt pedig a projekt műszaki ellenőrzését végző AQUAREA Kft. részéről Gránicz János van jelen, aki az itteni műszaki felvetések alkalmazhatóságáról tud tájékoztatást adni.

Király József:

Megadja a szót Bozóky László tervezőknek.

Bozóky László:

Térképek és vázrajzok segítségével röviden ismerteti a projektet, annak ütemeit a következők szerint:

Bemutatja, hogy elsősorban mi épül, mert ez határozza meg, hogy milyen forgalmi terelést alkalmazzanak.

Elmondja, hogy nagyon sok irányú munkát tartalmaz a kivitelezés az épülő turbó körforgalom tekintetében. Ezzel kapcsolatosan módosítani kell a Szolnoki úti aluljáró támfalrendszerét hosszú szakaszon, amely szerkezetet alulról 2 m vízoszlop nyomás nyomja, ezért azt meg kell erősíteni.

Emellett a Kuruc körúton hosszirányban építenek a körút keleti oldalán végig egy nagy átmérőjű vízvezetékét a Bácsvíz Zrt. előírásai szerint. A Kuruc körút nyugati oldalán a burkolatszél környékén egy nagy átmérőjű csapadécsatornát építenek. Ismert, hogy a körúton ez már megépült egy bizonyos szakaszig, onnan folytatják a csomópont szakasz északi határáig, így ha a város később elhatározza, hogy tovább építi azt, nem kell felbontani a burkolatot.

Építenek továbbá a volt KTE pálya és az aluljáró támfala között egy nagy átmérőjű csapadékvíz csatornát, ami az aluljáró víztelenítéséhez nyújt majd nagy segítséget. Valójában teljes közművet építenek, emellett van egy trafóállomás a volt Baumax területén, ami a kisajátítások révén a város területére kerül. Mivel ez útban van a beruházás kapcsán, ki kell váltani. Ehhez a városrészből érkező rengeteg kábel csatlakozik, amit ki kell váltani és az új helyen megépíteni. Ez rendkívül nagy elektromos munkát jelent, ezen túl van egy mély bekötésű csapadékvíz csatorna, egy ivóvíz- és két csapadécsatorna, ami szolgálja a későbbiekben az aluljáróval kapcsolatos víztelenítést.

Jelenleg ez úgy megoldott, hogy az aluljáróba befolyik a víz egy aknába és ebből különféle átemelő szivattyún keresztül két csatornába benyomják a Kuruc körúton lévőbe. A probléma viszont, hogy mindkét csatorna, amely csatlakozik a Kuruc körúti csatornába, kis átmérőjű, így nem tudja fogadni a vizet. Emiatt ez bővítésre kerül.

Ezen kívül van még egy építési szempont, ami meghatározza a forgalmi terhelés megoldását: vákuumozni, vízteleníteni kell ahhoz, hogy az egész területen a munkálatokat el lehessen végezni. Ehhez a terület körbe lesz víztelenítve és a számítások szerint a kezdéstől és a hidrológiai viszonyok függvényében 1,8 m és 2,2 m magasság között kell az egész területen leszívni a vizet. Ehhez képest kell valami olyan megoldást találni, ami ideiglenesen a forgalmat kezelheti.

Amikor a terveket elkészítették, hosszasan, többszörösen egyeztetést folytattak a Városüzemeltetési Osztály munkatársaival, a képviselőkkel, az útkezelővel és a következő szisztémát dolgozták ki:

Egyrészt ütemezetten kell építeni a csomópontot. Az első ütemben a Kuruc körúton és a Szolnoki úton még a forgalom megengedett a kivitelező által alkalmazott technológia függvényében. A következő ütemekben pedig, amikor már a támfal épül, a mély fektetésű csatornát építenek, és akkor már a forgalom elől elzártan kell a területet tartani úgy, hogy mind a Kuruc körúton, mind pedig a Szolnoki úton a tömegközlekedés biztosított legyen.

A koncepció az volt ebben, hogy mivel nagyon hosszú az építés időtartama, ezért a tömegközlekedéssel az érintett lakókat be- és ki tudják juttatni a belvárosból a Hunyadi városba. Ez mindennek az alapja és minden kidolgozott forgalmi megoldást ennek rendeltek alá.

Mivel elég széles a Szolnoki út pályája, így amikor az egyik támfalat építik, akkor hagynak annyi helyet a burkolaton, hogy elférjen a busz, a másik támfal építéskor szintén így járnak el a másik oldalon. A meghatározott építési ütemek a műszakilag meghatározott logikai sorrend alapján kerültek meghatározásra. Nyilván a kivitelezőnek van mozgástere abban, hogy milyen folyamatokat hogyan rendel egymáshoz, de műszakilag ezek a lépések épülnek egymásra.

Emellett távközlési hálózatokat is ki kell váltani, meg kell építeni a volt KTE pálya mellett az ideiglenes járdát, amivel összekötik az aluljárót a meglévő kerékpárúttal. Ezzel a gyalogos aluljáróból a közeledést folyamatosan biztosítják úgy, hogy a munkaterületet le kell határolni és a határoló kerítésen kívülre kerüljön az ideiglenes járda. Nagy építési területeket kell átadni és ebben az első fázisban kell a vákuum kutakat letelepíteni. Pontosan nem mondható meg, hogy az előszívás mennyi időt vesz igénybe, így addig a kijelölt területeken rengeteg munka van. Ez a fázis tartalmazza azt is, hogy az ivóvíz vezetékét, amit a Kuruc körúton ki kell építeni, a csomópontig ki tudják építeni.

A következő fázis már azt mutatja be, hogy a vákuumkutas előszívás megtörtént, építésre alkalmassá tették a hidrológiai viszonyokat, így a Kuruc krt. nyugati oldalán elkezdődhetnek a mély fektetésű csatornaépítések. Ennek nagy a helyigénye, hiszen munkagépek és széles munkaárkok lesznek a helyszínen. Ebben a szakaszban a Bem utca is lezárásra kerül. A támfal északi oldalát lehet építeni, ott lehet építeni a nagy átmérőjű csatornát, a szervízút építését meg lehet kezdeni, és kerékpárút épül. A dél-keleti oldalon meg lehet kezdeni a körforgalommal kapcsolatos előkészítő munkálatokat, ágyazat építést, szegélyépítést. Térképen mutatja be azt a területet, ahol a tömegközlekedési járművek közeledhetnek majd.

Jelzőlámpa telepítésre és szabályozásra kerül sor, egyforgalmú sáv szélességben. A busznak van félreállási lehetősége. Ezt az ütemet reális műszaki elképzelésnek gondolják, a megbízó igényét is megvizsgálva ez járható út.

A kivitelező azonban felvetett egy problémát: van egy olyan műszaki feladat, hogy a Szolnoki út burkolatát meg kell fűrni és talajszilárdítási eljárással meg kell szilárdítani a meglévő burkolat alatti talajréteget annak érdekében, hogy a csomópont irányába az aluljáró felé a talajvizet megállítsák. Ez esetleg csak olyan problémát okozhat, hogy egy iszapréteg felkerül a burkolatra, amit tisztítani kell, ez nem lehet akadálya az autóbuszok közlekedésének.

A következő ütemben a déli támfal építésére kerül sor, és az autóbusz út átkerül az északi oldalra. Ennyi a különbség az előző ütemhez képest. A mélyfektetésű csatorna tovább épül, mellette pedig építeni kell egy belső szennyvízcsatornát és egy belső ivóvíz vezetékét. A Kuruc körút nyugati oldalát nem tudják átadni a forgalomnak korábban, mert ott a mélyfektetésű csatornán túl további közműveket kell építeni.

A következő, negyedik építési ütemben már a körforgalom építése, annak dél-keleti oldalának véglegesítése történik. A buszok közlekedni fognak a térképen jelzett tervek szerint. Ezek után a kivitelezőnek részletes ütemtervet kell készítenie heti bontásban, technológia és helyigény megjelöléssel. A tervben a keretfeltételek kerültek meghatározásra és ennek a műszaki megalapozottságának bemutatására szolgál, illetve hogy kivitelező felé instrukciót adjanak arra, hogy megrendelőnek milyen beruházási igényei voltak az építkezéssel kapcsolatosan.

A forgalomtervezéssel kapcsolatosan is be tud mutatni egy áttekintő tervet, amelyet az első ütemnél már életbe kell léptetni, ahol kijelölik a terelő útvonalakat: a város lakói, de főként a Hunyadvárosban élők hogyan tudnak bejutni a városba. Egyrészt a Ceglédi útra a Liszt Ferenc utcáról és a Mátyás király körútról, illetve a Szent István krt.-Mártírok útja-Erzsébet krt. útvonalon reális ez az elképzelés. Nincs más alternatíva, ezeket sárga terelőtáblákkal fogják jelezni, hiszen ez a tájékozódás szempontjából elengedhetetlen fontos jelzés a városba érkezők számára, hogy nem közlekedhetnek úgy, mint eddig.

Elmondja, hogy a Mátyás király krt.-Ceglédi út csúcsidőszakban nem sok tartalékkal bír. Időközben voltak egyeztetések a megbízó részéről erről, ahol elhangzott, hogy a Mátyás király körút-Ceglédi út, valamint a Ceglédi út és Liszt Ferenc u. csatlakozásában ideiglenesen a forgalmat jelzőlámpa fogja biztosítani. Ez segítheti azt, hogy a terelő útvonalat jobban igénybe vegyék, de tudomásul kell venni, hogy a torlódás mértéke nem lesz kisebb. A lámpák miatt viszont a közlekedés biztonsága nagyobb, a gyalogosoké is és szabályozható ezáltal az is, hogy a Hunyadvárosból kiérkező forgalom milyen arányban kanyarodjon a Ceglédi úti forgalomhoz képest, de ez nem oldja meg a torlódás problémáját. Jó megoldásnak tartják ezt.

A Szent István krt.-Mártírok útja még rendelkezik tartalékokkal, noha a nagykörúti csatlakozás a reggeli órákban túlterhelt. A Halasi út a kivezető oldalon még terhelhető valamelyest, de a Batthyány u. nem.

Dr. Orbán Csaba, a Városüzemeltetési Osztály vezetője:

Kéri a tervezőt, hogy ezt követően a mentesítő útvonalakról készült ábrákat mutassa be a jelenlévőknek.

Bozóky László:

Bemutatja a kért ábrákat és térképeket. Látható, hogy a csomópont lezárásával a Mátyás király krt.-Géza fejedelem krt. útvonala adódik. Készült egy csomóponti táblázási rend, ezt a kivitelezővel meg kell tárgyalni, hogy ez megfelelő legyen. Véleménye szerint a lehetőségek figyelembevételével oldották meg a kivitelezővel a feladatot.

Király József:

A belső forgalommal kapcsolatban elhangzottakat elfogadhatónak tartja, de megkérdezi, hogy a külső forgalom hová terelődik?

Bozóky László:

Az elképzelés szerint a bejövő utakon, azaz minden egyes csomópontnál sárga terelőtáblák fogják a forgalmat terelni, így a kívülről jövők megkapják az információt, hogy a nagykörút irányába merre tartsanak. A külső forgalmat ezért a Mártírok útjára terelik.

Pászti András:

Javasolja, hogy egy harmadik útirányt is javasoljanak a városrész lakóinak a Kaffka Margit utca tekintetében, pl. Budapest irányába.

Örömmel vette, hogy lámpák kerülnek kihelyezésre a jelzett útkeresztezésekbe, de javasolja, hogy a Liszt Ferenc utca és a Mátyás király krt. végén a lámpákat 2-3 héttel a beruházás megkezdése előtt helyezték ki annak érdekében, hogy a lakosság megszokja azok működését. Ez életszerű lenne.

Egyetért azzal, hogy az egyik legnagyobb problémát a vízelvezetés fogja okozni, mert a magas talajvíz miatt akkor is befolyik az aluljáróba a víz, amikor nincs csapadék. Meg kellene vizsgálni ezért azt is, hogy vannak-e az érintett területen betömött, betemetett kutak.

Bozóky László:

A felvetésre elmondja, hogy az aluljáró állandó víznyomás alatt van, csapadék nélkül is állandóan folyik a víz, amely a vasút mellett két átemelő aknába folyik. Innen szivattyúzzák át azokat.

A maga részéről több tárgyaláson is részt vett, ahol a MÁV Zrt., a Bácsvíz Zrt. és különféle szervezetek képviselői is jelen voltak, és mindenki véleménye más-más volt. Van, aki a szivattyút tartja kicsinek, van, aki a víztározó aknák kapacitását. A maga részéről úgy gondolja, hogy ez egy komplex probléma, aminek megoldását nagyon alaposan meg kellene vizsgálni, hogy költséghatékony legyen. Nem biztos, hogy megoldás a nagyobb szivattyúk alkalmazása.

Elmondja továbbá, hogy az út geometriája, magassági vonalvezetése olyan ebben a csomópontban, hogy a létező legkisebb felületen engedi be a vizet. A létező leghosszabb szakaszon, ahol meg tudták oldani, összegyűjtik a lefolyó vizeket és elvezetik. A tervezők által tervezett új burkolatfelületeken lefolyó csapadékvizet nem engedik be már az aluljáróba. Ez az egyik megoldás, de ha kiépítik a nagy átmérőjű csatornát, illetve ha a két oldalági aknához vezető csatorna kapacitását megnövelik, akkor lehetőséget biztosítanak arra, hogy később ez legyen befogadója ennek a megoldásnak. Jelenleg az is probléma, hogy az oldalági csatornák, amelyek az aknától a Kuruc körúti csatornáig visznek, de azok vissza is duzzasztanak. Sajnos azt sem lehet megmondani, ki miért felel: kié az akna, kié a szivattyú, kié a támfal, erről hosszas vita zajlott.

Dr. Orbán Csaba, a Városüzemeltetési Osztály vezetője:

A jelenlegi beruházás célja értelemszerűen a Bem utcai körforgalom megépítése és a munkaterületen érintett különböző közművek maximális megoldása.

A Hunyadváros csapadékvíz kezelésének kérdése egy ettől alapjaiban más feladat, noha ezzel összefügg. Bizonyos válaszokat ez a beruházás tud adni, de ezek nem véglegesek és nem maradéktalanul kielégítőek. Erre külön projekt szükséges.

A Bácsvíz Zrt. 2015-ben készített a Hunyadváros csapadékvíz elvezetésének kezelésére is egy tanulmányt. A jelenlegi beruházás előkészítése annyiban mindenképpen fontos, hogy sok olyan probléma előkerül az aluljáró csapadékvíz elvezetésének anomáliáiról, amiket Bozóky László mérnök úr is említett.

Elmondja tovább, hogy elindult a MÁV Zrt-vel is egyeztetési folyamat, melynek részeként a Bácsvíz Zrt-vel és MÁV Zrt-vel közösen július utolsó hetében indul el az az állagfelmérési vizsgálat, amely ezekre a kérdésekre igyekszik választ adni: a szivattyúk, aknák, elvezető rendszerek állapota tekintetében.

Meglátása szerint a tulajdoni kérdésekben már nincs vita, a cél az, hogy az állagfelmérést követően lesz egy pontos kép a MÁV Zrt. érdekeltségében lévő, de a város csapadékvíz kezeléséhez tartozó létesítmények jellegéről, állagáról. A cél az, hogy ennek birtokában megállapodást kössön a város a MÁV Zrt-vel, és ez évben a közgyűlés elé kerüljön: birtokviszonyok, használati viszonyok, üzemeltetés kérdésében egy megnyugtató válasz.

Megismétli, ez azonban nem oldja meg a Hunyadváros csapadékvíz elvezetési problémáját.

Pásztai András:

A legutolsó közgyűlésen a Szolnoki út felújításával kapcsolatosan is döntést hozott a testület, az felújításra kerül, annak ütemezését a jelenlegi beruházással javasolja összehangolni.

Megkérdezi, hogy mikor kezdődik a beruházás, mert az állampolgárok számára információt szeretne adni. Javasolja, hogy a kezdési időpont szeptember 1. előtt történjen annak érdekében, hogy az intézmények közlekedése miatt a lakosság hozzászokhasson ehhez. Így könnyebb lenne a szeptemberi iskolakezdés a közlekedés tekintetében. A Ceglédi úti óvoda parkolósávjának az elkészítését is javasolja előbbre hozni, még a lezárás előtt, baleset-megelőzési és biztonságtechnikai okokból.

Egyetért azzal, hogy a Hunyadiváros csapadékvíz elvezetése régi probléma, valamilyen pályázati forrást kellene találni rá, nagyobb forrás szükséges a megoldáshoz.

Király József:

A bizottság is javasolta, hogy a két beruházás kapcsán a lezárások egyszerre történjenek. Megkérdezi, mennyi időt venne igénybe az autósforgalomtól való elzárás? Másfél év lenne, hogy csak közösségi közlekedéssel lehet ott majd közlekedni? Időpont megjelölést kér, és véleménye szerint elkerülhetetlen, hogy a Kandó Kálmán utcai csomópont is megvalósuljon.

Dr. Orbán Csaba, a Városüzemeltetési Osztály vezetője:

A kivitelezőnek 18 hónap áll rendelkezésére a létesítmény elkészítésére a munkaterület átadásával kezdődően. A munkaterület átadására júliusban sor fog kerülni a tervek szerint, innentől vélelmezhető, hogy elindul az ütemezett megvalósítás a bemutatottak szerint. A pontos lezárások ütemezésére a tervező megfelelően érzékeltette az ütemek közötti továbblépést érintő körülmények (talajvíz szivattyúzás, stb.). Arra a kérdésre ezért, hogy az a munkafázis, amely az aluljáró lezárását is igényli, mikor következik be, azt a választ adja, hogy az az előző munkafázisoktól is függ.

A közlekedési ütemtervet július hónap második felében prezentálják olyan állapotban, amelyet már a közútkezelőknek el kell fogadniuk és ezt követően veheti kezdetét bármilyen érdemi forgalomterelés. Várhatóan július közepén fogják tudni kommunikálni a lakosság felé a forgalomterelési változásokat. Maga a változás valamikor augusztus-szeptember folyamán fog bekövetkezni.

A Szolnoki út másik oldalára vonatkozó kérdésre elmondja, természetesen mindenki érdeke, hogy ezek a beruházások egy időben történjenek, összeegyeztetve.

Dr. Iványosi Szabó András:

Felvetése, hogy az autóbusz-forgalom átengedése egy jól végiggondolt ütemezés szerint kerül előírányozásra, ez nemcsak a menetrend szerintiekre, hanem a garázsba tartókra is vonatkozik és a Csáktornyai utcán történik meg.

Megkérdezi, hogy a körforgalom kiterjedésénél fogva becsúszik a jelenlegi aluljárói pályaszerkezet irányába megváltoztatja-e a meredekségét a város felé tartó ágnak, vagy nem érinteni?

Bozóky László:

Nem érinti. Nem jelentős mértékű az esése.

Dr. Orbán Csaba, a Városüzemeltetési Osztály vezetője:

A jelzőlámpák kihelyezésének engedélyezése folyamatban van, a közútkezelői hozzájárulások folynak, meg van rendelve a kivitelezés, amint az engedélyek rendelkezésre állnak, elkezdődik ennek is a telepítése.

A Szent István király krt. felé való tereléssel összefüggésben dr. Szeberényi Gyula Tamás alpolgármester, a körzet képviselője jelzésére a gyalogos közlekedés megerősítésére két gyalogátkelőhelyet fognak létesíteni.

A Ceglédi úti óvoda parkoló építése is összefügg a beruházással, de nem része, külön megrendelésekkel végzik el.

Kósa József:

Az aluljáró jobb oldalán az üzletek előtt van egy lehajtó ág, erre kérdez rá, hogy azzal mi lesz a Sever centernél. A KTE pálya tulajdonosa nem kért oda egy másik lehajtó ágot?

Bozóky László:

A körforgalomból nincs lehajtó, a Kuruc körüti kapubejárók ugyanúgy csatlakozhatnak, ahogy eddig. A körforgalomból valóban van egy szolgalmi jellegű út egy transzformátor állomás üzemi technológiai forgalma miatt.

Langó István,

a Magyar Közút Nonprofit Zrt. forgalomtechnikai és kezelői osztályvezetője:

A tervezői felvetés teljesen egyértelmű. Pásztai András képviselő hozzászólása megfontolandó az elkerülő út és a Kaffka Margit utca igénybevétele tekintetében, mert hasznosan meglátás a forgalmi igények és terelések kielégítésére.

Elmondja továbbá, hogy a Bethlen körüti jelzőlámpák csomópontjáról a Ceglédi út végén nem esett szó. A forgalomátrendezés miatt ezeknek az átprogramozása a terelés időszakára biztosan igényként fog jelentkezni.

Király József:

Kéri, hogy a rendőrség is a legjobb tudása szerint is segítse a munkát. Emellett felül kell majd vizsgálni az egérutak mentén a tiltó táblák kihelyezését, valamint a parkolási lehetőségeket. A

teherautók tekintetében pedig egyértelmű tiltó táblák kerüljenek kihelyezésre, ne terheljék a belső forgalmat.

Megállapítja, hogy a munkaanyaghoz több kérdés, hozzászólás nincs, a bizottság a szóbeli tájékoztatást meghallgatta, azt elfogadta.

Ezt követően megállapítja, hogy több hozzászólás nincs, a bizottság a napirendek tárgyalását befejezte, ezért megköszönve a jelenlévők részvételét, valamint a bizottság munkáját, a rendkívüli ülést 9.50 órakor bezárja.

K. m. f.


Király József
elnök




Sipos László
alelnök

