



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

644-22/2018.

J E G Y Z Ó K Ö N Y V

**Kecskemét Megyei Jogú Város Közgyűlése
Városrendezési és Városüzemeltetési Bizottság
2018. november 20-án megtartott üléséről**

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

Az ülés időtartama: 14.00 órától – 16.55 óráig

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

A kiküldött meghívó szerint javaslatot tesz az ülés napirendjére azzal a módosítással, hogy a 9. sorszámú munkaanyagot elsőként tárgyalja a bizottság. Elmondja továbbá, hogy a 2. sorszámú napirendhez (A Településszerkezeti Terv és a helyi Építési Szabályzat módosítása) kiosztásra került egy előterjesztés-kiegészítés, ezért előterjesztőként azt kéri, hogy azzal együtt tárgyalja a bizottság a napirendet.

Ezt követően megkérdezi, kinek van módosító javaslata a napirenddel kapcsolatosan?

Megállapítja, hogy a napirendhez több módosító javaslat nincs, ezért megkérdezi, ki ért egyet azzal, hogy a 9. sorszámú munkaanyagot elsőként tárgyalja a bizottság?

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

Ezt követően megkérdezi, ki ért egyet az elfogadott módosítás szerint az ülés napirendjével?

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

105/2018. (XI. 20.) VVB. számú határozat

Az ülés napirendje

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

1. **Kecskeméti Főpályaudvar fejlesztésének munkaanyaga (9.)**
Előterjesztő: Dr. Szeberényi Gyula Tamás alpolgármester
2. **Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlésének a díjfizetési kötelezettség alá tartozó várakozási területeken a közúti járművel történő várakozási közszolgáltatásokról és a várakozóhelyek rendeltetéstől eltérő használatáról szóló 8/2016. (IV. 28.) önkormányzati rendeletének módosítása (1.)**
(A Közgyűlés napirendjén az előterjesztés 3. sorszámmal szerepel.)
Előterjesztő: Dr. Homoki Tamás alpolgármester
3. **A Településszerkezeti Terv és a Helyi Építési Szabályzat módosítása (2.)**
(A Közgyűlés napirendjén az előterjesztés 4. sorszámmal szerepel.)
Előterjesztő: Király József, a Városrendezési és Városüzemeltetési Bizottság elnöke
(A módosuló szabályozási tervek és az alátámasztó munkarészek a www.kecskemét.hu/uploads/20181122.zip tárhelyen tekinthetők meg.)
4. **Integrált Területi Programmal kapcsolatos döntés meghozatala (3.)**
(A Közgyűlés napirendjén az előterjesztés 8. sorszámmal szerepel.)
Előterjesztő: Dr. Szeberényi Gyula Tamás alpolgármester
(Kecskemét Megyei Jogú Város Integrált Területi Programja 2014-2020. a terjedelmére való tekintettel kizárólag elektronikusan kerül megküldésre.)
5. **Víziközmű-rendszert érintő döntések meghozatala (4.)**
(A Közgyűlés napirendjén az előterjesztés 15. sorszámmal szerepel.)
Előterjesztő: Dr. Szeberényi Gyula Tamás alpolgármester
6. **A menetrendszerinti autóbusszközeledés ideiglenes útvonalon történő közlekedtetésének tapasztalatai, döntés a Rákóczi út páros oldalának autóbusszközeledéséről (5.)**
(A Közgyűlés napirendjén az előterjesztés 21. sorszámmal szerepel.)
Előterjesztő: Dr. Homoki Tamás alpolgármester
7. **Telekhasznosításhoz és belterületbe vonáshoz kapcsolódó döntés (6.)**
(A Közgyűlés napirendjén az előterjesztés 23. sorszámmal szerepel.)
Előterjesztő: Király József, a Városrendezési és Városüzemeltetési Bizottság elnöke

8. Közúti forgalomszabályozási döntések (7.)Előterjesztő: Sipos László tanácsnok**9. 2018-2019. évi téli útüzemeltetési terv véleményezése (8.)**Előterjesztő: Sipos László tanácsnok**A határozatról értesülnek:**

1-7.) A bizottság tagjai

8.) Irattár

* * *

Király József:

A napirendi pontok tárgyalása előtt arról tájékoztatja a jelenlévőket, hogy a munkacsoportok tegnapi ülésén sor került egy olyan találkozóra, amelyen az Értékmegőrzési Bizottság tagjaival közösen megtartották a főtér használatával kapcsolatos első egyeztetést, ahol a jelenlévők rengeteg felvetést tettek. A maga részéről kérte, hogy a főtér használatát illetően legkésőbb februárra alakuljon ki egy együttes álláspont és dr. Iványosi Szabó Andrást javasolta a két bizottság közötti kapcsolattartónak, aki vállalta a közvetítő szerepet.

* * *

1.) NAPIRENDI PONT**A Kecskeméti Főpályaudvar fejlesztése – munkaanyag (9.)**Előterjesztő: Dr. Szeberényi Gyula Tamás alpolgármester

(Az alpolgármester munkaanyaga a jegyzőkönyvhöz csatolva.)

Király József:

Köszönti a meghívottakat és a megjelenteket. Elmondja, hogy a munkaanyag kapcsán a NIF Zrt. munkatársai azt kérték a bizottságtól, hogy az írásos anyagon túl egy prezentációt is tarthassanak, ezért a Városüzemeltetési Osztály vezetője hozzászólását követően megadja számukra a szót.

Dr. Orbán Csaba, a Városüzemeltetési Osztály vezetője:

Bevezetőként elmondja, hogy a nagyobb fejlesztések koncepcionális ügyei egy korábbi kezdeményezésre kerülnek a bizottság elé megtárgyalásra. A Kecskeméti Főpályaudvar fejlesztése ilyen anyag, így megkérték a NIF Zrt. munkatársait, hogy a főpályaudvar, illetve az Intermodális Csomópont tervezésének állapotáról tartsanak egy prezentációt. Erre figyelemmel egy döntés-előkészítő tanulmány készült, aminek részleteibe a mai ülésen beavatják a jelenlévőket.

Ezt követően bemutatja a meghívottakat: a NIF Zrt., mint a tervezési munkát végző állami cég részéről Határ Renátát és Patak Norbertet, a NIF Zrt. megbízásából Badalay Endrét, a TRENCON Kft. ügyvezetőjét, aki a prezentációt tartja, Csupor Viktória munkatársat, valamint az Utiber Kft. részéről Tóth Ambrust, aki az üzleti összefüggésekkel kapcsolatos kérdésekre fog válaszolni.

Patak Norbert, NIF Zrt.:

Megköszöni a lehetőséget, hogy a projektet bemutathatják a bizottság számára, hiszen fontosnak tartja, hogy Kecskemét városa is megismerje, milyen jellegű fejlesztést fognak végrehajtani.

Ezt követően arról ad tájékoztatást, hogy a NIF Zrt. Intermodális Csomópontokért felelős irodája 13 futó projektet visz jelenleg, több helyen folynak előkészítő munkák. Véleménye szerint Kecskeméten egy jó projektet fognak tudni bemutatni.

Ismerteti az előzményeket, miszerint még 2011-ben KÖZOP pályázati időszakban elkészült egy megvalósíthatósági tanulmány (MT), korábban pedig egy nagyobb léptékű terv. A Miniszterelnök 2015-2016-os látogatása után valamennyi megyei jogú várossal szerződést kötött nagyobb összegekkel, amelyek kormányhatározatokban is rögzítésre kerültek az intermodális csomópontokról. Később 2017-ben már kormányrendelet nevesítette a kecskeméti, dunaújvárosi, zalaegerszegi és szombathelyi intermodális csomópontokat. A NIF Zrt. 2018. márciusában megkötötte a támogatási szerződést az Nemzeti Fejlesztési Minisztériummal mind a négy város tekintetében, ettől függetlenül a városok külön mozognak, nincsenek egymásra hatással, csak annyiban, hogy a TRENECON Kft-nek adták ki a korábbi MT-k felülvizsgálatát. Ez október elejére elkészült.

A végleges álláspontot a vonatkozó közlekedési társaságokkal (MÁV Zrt. és a busztársaságok) is egyeztetették. Az épületeken belül lehet, hogy lesznek változások, de erről a TRENECON Kft. képviselője, Badalay Endre fog tájékoztatást adni, akinek átadja a szót.

Badalay Endre, a TRENECON Kft. ügyvezetője:

Hozzászólásában elmondja, hogy a TRENECON Kft. kapta az előkészítő feladatot a Kecskeméti Intermodális Csomópont megvalósíthatósági tanulmányára egy kötött módszertani jegyzék szerint, aminek az MT teljes mértékben megfelel. Ezt követően a környezeti, társadalmi-gazdasági helyzet feltárását bemutató fejezetek mellőzésével bemutatja a szóban forgó projektet a következők szerint:

Az említett módszertan alapvető feladata az, hogy több változatot vizsgáljon és hasonlítsa össze, majd több szempontból a legjobbat válassza ki. A cég is több változatot vizsgált: két szinten történt változatelemzés. Stratégiai szinten egymástól független, különálló elemek lehetőségét vizsgálták, ilyen volt pl. a buszállomás összevonásának lehetősége. Eszerint két változat volt: egyik, hogy a mai buszvégállomáson kismértékű átalakításokat, fejlesztéseket végezzenek (A változat), a B változat esetében pedig egy összevont, egységes autóbusz-pályaudvart vizsgáltak. A két változat közül a B változatot javasolják.

A másik ilyen önálló elem volt a vasút feletti felüljáró elhelyezésének kérdése, 3 változatot vizsgáltak.

A munka azon kérdések vizsgálatával folytatódott, amelyek feltételezik a buszállomás kialakítását és a vasúti felüljáró elhelyezését figyelembe vevő lehetséges változatokat. Itt 3 változat alakult ki, képzésüket elsősorban a helyi és helyközi buszok kiszolgálása, a vasút kiszolgálása, a DAKK Zrt. területe, a posta helyzete, illetve a MÁV Zrt. épülete felújításának mértéke adta. Ezt követően térképeken jeleníti meg az említett három változatot, elmondja, hogy a részletekre a tervezők tudnak válaszolni.

A legkomplexebb, legnagyobb átalakítást a 3-as változat jelenti. A három változat összehasonlítása több szempontú értékeléssel készült, melynek részei a költségek, a hatások és a megvalósíthatóság összehasonlítása voltak. Ezeket pontozták, az egyes hatáselemekhez

súlyszámokat emeltek, aminek alapján a 3-as változat 113,3-as pontszámmal lett kiválasztva. A legnagyobb költség is itt volt, de ugyanakkor ez a változat hozta a legnagyobb hatást is. A kiválasztott változatban egyben van az autóbusz-pályaúdvár, a vasútállomás épületében van a közös utaskiszolgálás, ezen kívül egy különálló utaskiszolgálás van az autóbuszok utasai részére, ami a felüljáró alatt található.

Ezt követően térképen mutatja be a különböző változatok főbb projekteleseit:

Összevonásra kerülne a két pályaúdvár és a vasútállomás épülete nagymértékben felújításra kerülne. Fejleszténi az utastájékoztatót, P+R és B+R férőhelyes 200 férőhelyes parkoló kerülne kialakításra. Emellett csomóponti gyalogátkelőhelyek, csomópontok illetve gyalogátkelőhelyek fejlesztése történne.

A vasútállomás kialakításának érdekes tervet készítettek, ami jelenleg egyeztetés alatt van a MÁV Zrt-vel és a DAKK Zrt-vel. Ezen projekteknek fontos része a költséghaszon elemzés: egyrészt a beruházási költségek ebben a projektben nettó 6,6 milliárd Ft-os beruházási költséggel számoltak és a tanulmányterv részletes kimutatás alapján készült. A főbb elemek az útépités és a magasépítés.

Bemutatja, hogy a vasútállomásnál az új épület látható, P+R, illetve a műtárgy építés. Az anyag fontos része a pénzügyi elemzés, ahol elsősorban a támogathatóságot kell tudni bebizonyítani. Jelen esetben ez a projekt támogatható 100 %-ban.

Végül elmondja, hogy a kiválasztás fontos eleme az, hogy közgazdasági szempontból is megfelelőnek kell lennie. A haszon költségarány hányadosa 1,81, tehát a projekt megfelelő.

Patak Norbert, NIF Zrt.:

Kiegészítésül elmondja, hogy ez a döntés-előkészítő tanulmány (MT felülvizsgálat) elkészül, majd az illetékes minisztériumba küldik jóváhagyásra. Ezek után fogják a tervezési közbeszerzést kiírni várhatóan a jövő év első negyedében. A 6,6 milliárd Ft nettó érték, nem tudható, hogy milyen forrásból, azaz MVP-s forrásból, vagy EU-s finanszírozásból valósul meg. Bízunk abban, hogy EU-s finanszírozással megvalósítható.

Tóth Ambrus, Utiber Kft.:

Elmondja, a kiválasztott 3. változat esetében arra törekedtek, hogy egy intermodális felület alakuljon ki a különböző közlekedési módok számára. Azaz ne a jelen állapot maradjon, amikor a vasutas és a buszos közlekedők teljesen különválasztottan használhatják ezeket az elemeket, hanem egybe vonva a felvételi épületben helyezkedjenek el és meg tudják vásárolni a busz- és vonatjegyeket. Bár a felvételi épületben valósulna meg ez a közös felület, a DAKK Zrt. külön kérése volt, hogy mivel viszonylag nagyobb gyaloglási távolsággal érhetőek el a peronok, ezért pl. a rosszabb időjárási körülmények miatt legyen egy olyan épület, ahol tudnak várakozni a buszos utasok. Ez a felüljáró alatt helyezkedne el.

A buszos darabszám megfelel a DAKK Zrt. kérésének, ami kiszolgálja a Széchenyi téri buszvégállomás forgalmát is.

A P+R parkoló fejlesztésre kerül 200 férőhellyel. Jelentősebb elem továbbá a csomópontok átalakítása, ez további vizsgálatot fog a következő tervfázisban képezni, azaz: hogyan, hány sávval legyenek átvezetve a gyalogosok és a forgalom.

Patak Norbert, NIF Zrt.:

További fontos elem, hogy a Széchenyi téri autóbusz-állomás megszüntetésre kerül, helyette csak buszmegállók lesznek kialakítva, annak érdekében, hogy ne foglalja a belvárosban a helyet buszpályaudvar és a buszok tárolása.

Tóth Ambrus, Utiber Kft.:

Valóban, ez már a 2015-ös IMCS projektben is így szerepelt.

Kósa József:

Megkérdezi, hogy a MÁV Zrt. épületrészei közül a tervek tartalmazzák-e a használaton kívüli épületeket is? A kultúrház és egyéb épületek felújítása, hasznosítása hogyan szerepel a pályázatban?

Dr. Iványosi Szabó András:

Meglátása szerint a korábbiakhoz képest jelentősen redukált tartalmú anyag szerepel a bizottság előtt. Nem érzékeli, hogy a vasúti pályatérhez hozzányúlnának bármilyen módon, azaz sem aluljáró építés, sem fedett peronok kialakítása, sem a vágányterületek akadálymentesítése nem szerepel az abban. Úgy gondolja, hogy ezek olyan alapvető elvárások ma egy intermodális, de egy sima állomás üzemeltetése során is, amelyek hiánya egy ilyen volumenű beruháznál elfogadhatatlanok, még ha tetemes összeget is jelentenek. Megkérdezi, mi az oka annak, hogy ezt ennyire figyelmen kívül hagyják?

A zöldterületi redukció be fog következni a Katona József park ÉNY-i sarkának levágásával. Ugyanakkor megkérdezi, a Penny áruház és a mellette lévő szálloda hogyan lesz megközelíthető, mert a a vázlat a megoldásra nem ad választ.

További véleménye, hogy a kerékpáros+gyalogos átjáró helykiválasztása a Hunyadiváros felé nem megfelelő. Noha közel van a buszpályaudvarhoz, de ez a hunyadivárosiak szempontjából közömbös, hiszen ettől 150 méterre található a meglévő gyalogos aluljáró. A régi IMCS megoldásnál pontosan a Hunyadiváros közepén, a Czollner köz táján vágott volna át a vasút felett a felüljáró, ekként a városrészt tökéletesen feltárta volna egy harmadik nyomvonalon, így viszont a buszpályaudvar felől két megközelítés is lesz, majd 1 km-rel odébb lesz a másik, ahogyan eddig is volt. Ez nem optimális megoldás.

Mindemellett örömmel vette, hogy elindult az ügy és a belső területek is rendezésre kerülnek.

Kovács Ferenc:

A meglévő állomásépület felújításával kapcsolatosan elmondja, bízik abban, hogy az átalakítás előtti eredeti állapot kerül visszaállításra, hiszen ez az épület is beletartozott az állomási rendszerbe, aminek egyik szép felújított példája Kaposváron látható. Bízik abban, hogy ugyanígy történik Kecskeméten is. Az 1930-as évek előtti képre gondol, nem pedig a '30-as években kialakított mai arculatra.

Koskár István:

A rajzok alapján a buszpályaudvar feleakkora lenne, mint a mostani állapot?

Kósa József:

A költséghaszon számítást szimpatikusnak tartja. Megkérdezi, kell-e a városnak erre garanciát vállalnia, érinti-e a költségvetést?

Király József:

Megkérdezi, van-e értelme bárminemű módosításnak vagy vitának ebben az ügyben, mert úgy látja, hogy a három változat közül egyet sem látott a bizottság előzetesen, így nehéz kiindulni a mai munkaanyag alapján. Emlékezte szerint az előző polgármester a volt KTE pálya beépítése kapcsán elmondta, hogy az nem fog ott megépülni.

Úgy gondolja, hogy a bemutatott 3-as változat életidegen a kecskemétiak számára, mert ezzel nagyon nehéz lesz kezelni azt, amire EU-s pénzeket nyert a város, mégpedig azt, hogy a Rákóczi út végére valamilyen közönség vonzó, netán a száz évvel ez előtt megálmodott vasútállomás kerüljön. Látható, hogy ez nem fog megvalósulni, ebből adódóan nem lehet tudni azt sem, hogy a KTE pálya sorsa mi lesz. A terveknek nem érzi azt az együtt élését, ami figyelembe venné azt, hogy az említett területre majd valami kerülni fog, annak ugyanis a közlekedési kiszolgálása nem lehet csupán a Kurucz krt.. Van egy felette lévő feltáró út is. Egy másik anyag kapcsán a Kurucz körött felett lenne egy út, ami kimenne a hűtőházakhoz, aminek ki kell szolgálnia a KTE pályát és a vasútállomás komplexumot is. Ezt nem látja az anyagban.

Emellett véleménye szerint a megépült buszpályaudvart szeretik a kecskemétiak, ezért véleménye szerint elvárható, hogy ezt is vegyék figyelembe a tervezők. Látott korábban olyan tervet, amelyben meg is maradt a pályaudvar, csak más elrendezéssel. Úgy érzi, hogy nincs döntési alternatíva a most elhangzottak mellett. Nincs meggyőződve arról, hogy a buszpályaudvar elbontása és a posta épületének elbontása a pályázati összegekből megtérül. Kétségesnek tartja, hogy a bemutatottak a helyi közösség számára megfelelően fognak működni.

Patak Norbert, NIF Zrt.:

Király József bizottsági elnök észrevételére elmondja, hogy a NIF Zrt. mint beruházó egy feladatot hajt végre, amit koncepcionálisan be kell mutatni minden döntéshozó szervnek, akik eldöntik, hogy mi a legoptimálisabb, majd a szakmai-politikai döntéseket ezek a szervek hozzák.

A finanszírozással kapcsolatosan elmondja, hogy a jelenlegi információk szerint Kecskemétnek ez a beruházás nem fog pénzébe kerülni, mert a Magyar Állam biztosítja ennek költségeit a NIF Zrt. részére. Remélhetőleg a tervek mielőbb a kivitelezésbe fordulnak át, amikor is a NIF Zrt-nek lesz a feladata – nyilván segítséget fognak kérni a megyei jogú várostól is, amennyiben szükséges -, a plusz forrás esetleges megszerzésére, de a városnak akkor sem kell fizetnie a projektbe, hiszen ezeket kormányzati szinten fogják megigényelni.

A pályakép átalakításával kapcsolatosan arról ad tájékoztatást, hogy amennyiben belenyúlnak, az több milliárd Ft-ot jelent. Ha a biztonsági berendezést át kellene alakítani, akkor figyelembe kellene venni azt, hogy milyen új előírásoknak kell megfelelni. Pl. magasságokat kellene megemelni, így az akadálymentesítésekre nem lenne forrás. Meglátása szerint emiatt Kecskemétnek a közeljövőben esélye sem lenne arra, hogy az IMCS megvalósuljon. A

kormányzatnál kell elérni - és erre van is a városnak érkezése -, hiszen a Merceces gyár itt épült meg. Emiatt fejlesztések várhatóak.

Végül elmondja, hogy a pályakép átalakítás a jelen projekten belül nem volt feladata a NIF Zrt-nek. A feladat az volt, hogy az átszálló kapcsolatot biztosítsa valamilyen módon, erre készült el az RMT felülvizsgálat és ezt végezték el.

Badalay Endre, a TRENECON Kft. ügyvezetője:

A Széchenyi téri autóbusz pályaudvar megtartásának vagy elbontásának kérdését alapfeladatul kapták. Tapasztalatai szerint valamennyi városban, ahol intermodális csomópontot kértek, a városoknak az volt kérésük, hogy a belvárosi, nagyon jó és frekventált helyen lévő autóbusz állomást lehetőség szerint ne autóbusz állomásra, hanem bármi másra használják. Igaz, hogy ez az elvárás az utasok számára nem előnyös, ha kiteszik az autóbusz állomást a központból. Ezért mondta el, hogy feladatként kapták meg. Úgy gondolják és ez volt a kiindulási alap, hogy a városnak erre a területre szüksége van, de nem buszállomásként. Ezért tervezték úgy, hogy az autóbusz megállókat meg fogják adni, de a buszok tárolását kiteszik egy olyan intermodális csomópontba, ahol az emberek sokkal inkább el tudják fogadni azt, hogy ott autók és buszok állnak és autóbusz-állomás van.

Király József:

Elmondja, a távolsági buszpályaudvar kapcsán egyetért a céllal, valamint, hogy mihamarabb elérjék azt.

Badalay Endre, a TRENECON Kft. ügyvezetője:

Az előzetes változat-egyeztetések során a DAKK Zrt-vel és a várossal is ilyen megbeszélés, egy startégiai szint a buszállomás összevonásának kérdésében. Az első körben az egyik lehetőség az volt, hogy a mostani két buszpályaudvart meghagyják, az igényeknek megfelelő szintre való felfejlesztéssel, a másik lehetőség pedig, hogy a mai kornak sokkal inkább megfelelően összevonják. A többszintes egyeztetések következtében – noha ez sokkal költségesebb megoldás – az utóbbi megoldást választották. Az egyeztető felek közül mindannyian, a DAKK Zrt. és a város is ezt a megoldást választották.

Tóth Ambrus, Utiber Kft.:

A darabszám megfelelőségével kapcsolatos kérdésre elmondja, hogy teljesen más kialakítása lesz a buszoknak, mint korábban. A DAKK Zrt. igénye az volt, hogy 21 db helyközi és 16 db helyi járatnak biztosítsanak lehetőséget. Így fűrészfogas kialakítással biztosítja a buszok hatékonyabb elhelyezését.

Badalay Endre, a TRENECON Kft. ügyvezetője:

Ezt a szolgáltatók is elfogadták, mert így van mód busztárolásra. Csak azok a buszok fognak a tárolóból bejönni a végállomásra, amelyek 5-10 percen belül indulni is fognak, így kevesebb hely kell.

Tóth Ambrus, Utiber Kft.:

A meglévők felújításával történik ez meg, megépül és a meglévő funkciókat fogja biztosítani.

Dr. Iványosi Szabó András:

Véleménye szerint azt meg kellene építeni, nem pedig felújítani, mert egy kőszórásos területről van szó.

Tóth Ambrus, Utiber Kft.:

A meglévő épület D-i oldalán háromállásos buszmegálló található, ott le tudnak szállni és át tudnak szállni a vasútra az utasok. A meglévő állapothoz eltérés a fűrészfogas kialakítású buszállások kialakítása, így nem kell 12-18 m-es beállási hosszt biztosítani.

A MÁV Zrt. egy megkeresésben felsorolta, hogy melyek azok a funkciók, amelyeket szeretnének elhelyezni a felvételi épületbe. Ezek szerint terveztek és ezeket helyezték el a meglévő épületben. A helyszíni bejárás során megállapították, hogy annak csak 1/3-ad része kihasznált. A meglévő három épület - amelyek kulturális és szociális funkciót biztosítanak - elbontásra kerülnek. A harmadik változat szerint ugyanígy a posta épülete is elbontásra kerülne, mivel akadályát képezte annak, hogy össze lehessen vonni a buszos és a vasúti funkciókat. Ezzel kapcsolatosan egyeztetés történt a Magyar Posta Zrt-vel is, akik jelezték, hogy jelenleg már csak kiszolgáló, pénztári funkciót látnak el, a logisztika már kikerült az épületből.

Kérdés volt még a Penny áruházhoz és a hotelhez való eljutás lehetősége. A térképmellékleten ezért bemutatja, mely területek lesznek autóbuszos forgalmak, így a válasz, hogy a P+R parkolókon keresztül, illetve a nem benzinkút funkcióval rendelkező útnál lehetne be- és kihajtani.

További kérdés volt a felüljáró helyszínének kiválasztása. Ezzel kapcsolatosan elmondja, hogy alapvetően a régi verzió, amit mindenki elfogadott 2015-ben a Rákóczi úti tengelyre épült, ami illeszkedett a városfejlesztési koncepcióhoz is. Viszont az a jelentős változás a korábbihoz képest, hogy így az intermodális csomópont nem valósulna meg, a felvételi épületet kellene használni valamilyen formában, nem lenne új épület. Amennyiben ott lenne a felüljáró, akkor az már annyira távol helyezkedne el az utasforgalmi épületektől, hogy emiatt elveszítené az intermodális jellegét.

A gyalogosközlekedést jobban szolgálná a hidas átkötés, viszont az intermodális funkciókat nem, ezért maradt a 3-as verzió.

Bemutatja, hogy a felvételi épület másik oldalán is volt egy hidas verzió, ami viszont műszaki okokból került elvetésre, hiszen ott olyan transzformátorállások vannak, aminek az áthelyezése szintén több milliárdos költségvonzatú lett volna.

Az állomásépület arculatának kialakításával kapcsolatosan végül elmondja, hogy teljes körű homlokzati felújítással és tetőcserével számoltak, alkalmazkodva a kérésekhez. A városi főépítésszel ebben a kérdésben egyeztetést szeretnének folytatni és az eredeti állapot visszaadása a cél. A belső tér teljesen új kialakítású lesz, az nem fog illeszkedni az eredeti állapothoz, de a külső igen.

Szőkéné Kopping Rita:

A NIF Zrt. jelenlévő képviselőitől elhangzott, hogy feladatokat hajtanak végre, a döntések a fejük felett történnek és ez a városnak nem kerül pénzébe. Ezeket a kijelentéseket nem tudja elfogadni, bízik abban, hogy a főépítésznek volt beleszólása a tervekbe. Megkérdezi, hogy ezek a tervek változathatók-e, vagy már fixek, a költségvetést hogyan készítették, mi alapján készültek, hiszen nem láthatóak látványtervek.

Dr. Iványosi Szabó András:

A kapott válasz alapján tovább kérdez, miszerint a harmadik változat a helyi építési szabályzattal összhangban van-e? Véleménye szerint nem illeszkedik ahhoz, illetve nem látható, hogyan. A Penny áruház megközelítése ezen a módon nem oldható meg.

Kovács Ferenc:

A 85 %-os haszonelvőséget jó aránynak tartja. Kérdése, hogy a főtéri buszpályaudvar megszüntetése, annak költségei és a terület helyreállítása ebben az anyagban szerepel-e, vagy városi feladat lesz?

Király József:

Csatlakozva Szőkéné Kopping Rita képviselő kérdéséhez a maga részéről is megkérdezi, hogy csak a harmadik változat lehetséges-e a megvalósításra, vagy van-e arra lehetőség, hogy a város közössége, szakértelme beleszóljon és másképp alakuljon?

Patak Norbert, NIF Zrt.:

A képviselő asszonytól kérdezi, hogy mit tart az elmondottakban elfogadhatatlannak a NIF Zrt. részéről?

Szőkéné Kopping Rita:

Arra utalt, bízik abban, hogy a városnak van beleszólása az elképzelésekbe. Véleménye szerint, amennyiben készülnek ilyen tervek, akkor az egy dolog, hogy a döntések máshol születnek, de aki tervet készít, annak is beleszólásának kellene lennie. Ezen túl, ha a tervezőnek valamilyen szakmai véleménye van, amiben nem ért egyet, nyilván el kell, hogy mondhassa, nem ezen kívül történik a döntés. Nem volt szerencsés a fogalmazás.

Patak Norbert, NIF Zrt.:

A döntéshozás úgy működik, hogy ez év októberében megkötötték a kecskeméti közgyűlés által is jóváhagyott együttműködési megállapodást, amely alapján a döntéseket közösen hozzák meg. Minden erre épül, minden felfelé menő döntéshozatalra a kérés erre az együttműködésre épül.

Szőkéné Kopping Rita:

Megkérdezi, hogy mennyire változtathatók az itt bemutatottak? Elhangzott pl. az akadálymentesítés is. Ebben van-e mozgástere a városnak, vagy a NIF Zrt-nek?

Patak Norbert, NIF Zrt.:

A változatokra együtt hozták meg a döntést. Az akadálymentesítés önmagában nem volt a projekt része. A vágánykép a törzsvagyon része, ha ahhoz hozzányúlnak.

Király József:

Jelzi, hogy egy állampolgár jelentkezik hozzászólásra, ezért a bizottságot kérdezi, megadja-e számára a szót?

Szavaztatást követően megállapítja, hogy a bizottság 6 igen, 0 nem, 1 tartózkodással megadta a szót a hozzászólni kívánó állampolgárnak.

Dr. Kunné dr. Simonvi Anna:

Elmondja, hogy azért van jelen a bizottsági ülésen, mert néhány nappal ezelőtt a Hunyadváros forgalmi rendjének megváltozásáról tartottak egy lakossági fórumot a városrészben. Azóta két alkalommal használta a 182-es buszjáratot, ami igen nagy kerülővel érkezett a városközpontba: megszűnt a Rákóczi úti és a postai leszállási lehetőség, most csak a Széchenyi térről érkezhettek a főtérre gyalogosan.

Megkérdezi, hogy felmérték-e a Széchenyi téri buszvégállomás megszüntetésével a közlekedési útvonalat? A rajz szerint a Rákóczi útról és a Nagykőrösi útról van szó, annak lenne a tovább folytatása a kislaljáró mellett nem messze. Onnan véleménye szerint gyalogosan tovább közlekedni nem 10 perces utat jelent.

Az aluljáró és a gyalogos aluljáró a következő hónapokban felújításra kerül, így a vasúti pályák alatt 6 perc alatt át tudnak az emberek gyalogosan közlekedni, de megjegyzi, hogy sötétben. Este ¾ 7 után csak óránként járnak a buszok, ezért megkérdezi, erre gondoltak-e a képviselők és a bizottság, illetve hogyan oldja meg a város a buszközlekedést.

Utolsóként pedig elmondja, hogy jónak tartja, hogy a vasútról majd át lehet szállni egy-egy buszra, de hol fognak közlekedni a buszok?

Tóth Ambrus, Utiber Kft.:

A költségek kiszámításával kapcsolatosan elmondja, hogy egy tanulmány szintű mennyiségi kimutatást készítettek. Az 1,85 % a mostani számítás alapján kialakított arány, ez változhat.

A központi buszpályaudvar megszüntetésével kapcsolatban elmondja, alapvetően most arról van szó, hogy a meglévő tér elbontása, a parkoló felületek kialakítása történik P+R parkolókkal, de ott nem fog létesülni új térfelület, hanem csak zöldített, füvesített terület, amiket a város rendez. A megállókat is ebből a költségből kell kialakítani.

Kósa József:

Az elhangzottak alapján a helyi tömegközlekedés centruma, a Széchenyi téri végállomás megszűnik és helyreállítás történik a területen. Ez azt jelenti, hogy a helyi tömegközlekedés jelentősen megváltozik, hiszen jelenleg sugárirányú a buszközlekedés. A buszok a városközpontból ki- és visszajárnak. Amennyiben ez megszűnik és itt csak egy megállóhely lesz a vasútállomás mellett, akkor kérdése, hogy a DAKK Zrt. ilyen irányú átszervezésének a számait figyelembe vette-e a pályázat?

Tóth Ambrus, Utiber Kft.:

A helyközi buszok esetében ezt egyértelműen figyelembe tudják venni. A helyi buszok esetében a városnak és a DAKK Zrt-nek kell valamilyen módon egyeztetnie. Ezekkel számoltak, egyéb beruházásai nincsenek az autóbusz-hálózat átalakításának. Mindenképpen feladat lesz, hogy amikor a hálózat megépül, megfelelő felvételek alapján az autóbusz-hálózat átszervezését valakinek meg kell majd terveznie.

Dr. Orbán Csaba, a Városüzemeltetési Osztály vezetője:

A hozzászóló állampolgár kérdésére is reagálva megjegyzi: Ugyan elhangzott, hogy a Noszlopy Gáspár park területére 16 helyi autóbusz elhelyezésére formált igényt a DAKK Zrt., viszont az a nagyon fontos közlekedés-szervezési momentum nem, hogy 2015-ben az intermodális csomópontra irányuló tervezési folyamat részeként nemcsak az a szuper építmény került megtervezésre, hanem megtervezésre került a Széchenyi tér elbontása esetén a létrehozandó új kecskeméti tömegközlekedési vonalhálózat is.

Ez a vonalhálózat valóban sok mindenben eltér a jelenlegitől, ennek a végrehajtása a mindenkori közösségi közös szolgáltatóval lesz közös feladata a városnak, de az egyik fontos eleme, amiről nem tettek le. Szemben az intermodális csomópontnak a magasépítési és mindenki által kommunikált megoldásához képest ezen az oldalon nincs elmozdulás, bizonyos projektek elemei folyamatosan meg is valósulnak: pl. a Margaréta otthon mögötti autóbusz forduló megvalósítása az eredeti IMCS és helyességi közlekedés előnyben részesítése projekt második része, amely végrehajtandó feladat. Ugyanígy a hetényegyházi decentrum, vagy a kadafalvi buszforduló megépítése.

A 16 buszmegálló úgy értendő, hogy az említett decentrumok mellett további autóbusz megállók, pihenők létesülnek és bizonyos buszjáratoknak az lesz az induló állomása, nem pedig a Noszlopy park. Ezeket figyelembe véve is készült el a közlekedés-átalakítási terv.

Hangsúlyozza, hogy mostani prezentáció is azt mutatja be, hogy most valami közben van a folyamat. Egy évtizede arról van szó, hogy a helyi tömegközlekedés átszervezése hogyan történjen meg, most is ebben a folyamatban van a város. Ezek összefüggő kérdések, kis elemekkel haladnak lépésenként.

Öveges László főépítész:

A kérdések és az adott válaszok nyomán úgy gondolja, hogy egy összefoglaló szükséges a célokról: Természetesen nem a város „feje fölött” döntenek. Az itt bemutatott projekt a fő csapásirányokat szeretné meghatározni. Ezeket a tervezők minden szakmai szereplővel (DAKK Zrt., MÁV) egyeztették. Olyan megoldások vannak, amelyek mind a buszos tömegközlekedés (helyi és távolsági) és vasút tekintetében tisztáztak a szereplőkkel, köztük a postával is.

Az előkészítés és az egyeztetés során több alkalommal a partnerségi megállapodásnak megfelelően a város is jelen volt, így néhány főbb csapásirányt érintő kérdésben jelzést adhatott arra vonatkozóan, mit lát szerencsésnek. A legfontosabb jelzés az volt a város részéről, hogy legyen tárgyaló fél az osztályvezető vagy a főépítész személyében, de ott döntési kompetenciájuk nem volt, csupán véleményt nyilvánítottak. Ennek megfelelően készítették el a jelenlegi tanulmánytervet és sok lehetőség van ezt folytatni.

Felmerült kérdésként, hogy belelehető, vagy kihagyható ebből a projektből, hogy a fő csapások jellemzői megfelelőek-e vagy sem. A terv azzal foglalkozik, hogy a jelölt részeken lesz beavatkozás: akadálymentesítés, peronemelés, aluljáró, de azt is jelentheti, hogy nem lesz beavatkozás, hogy a meglévő vasútépület a '30-as évek előtti állapotra lesz visszaépítve, de az is, hogy az utána lévő állapotra. Egy dolog rögzített, hogy ez az épület megmarad, ami védett és fel lesz újítva valamelyik eredeti állapotára. Ez eldönthető, miszerint azt is, hogy elfogadható-e olyan változat is, amikor pl. az akadálymentesítés a peronok között nem lesz egyáltalán megoldva.

Az 1-2-es változatok azért maradtak benne az anyagban, hogy bemutassák a menetrendet. Ezt követően a térképen mutatja be az 1-es változat szerinti P+R parkoló helyét. Elnök úr itt említette ezen út folytatásáról az elképzeléseket, valamint a KTE pálya jövőbeni sorsának kérdését is. Ebbe az elképzelésbe az nem illik, hiszen a jövőben kerül sor az új tulajdonossal az egyeztetésekre. Ez a felvetés nem jó, mert beleépít a rendezési tervben egyébként átkötő útként és a közép-hosszú távú terveket alapvetően befolyásoló útbá, ezért is került ki innen.

A másik megállapítás a hivatal részéről az volt, hogy mivel a felüljáró még odébb kerülne, ezért annak hatékonysága jelentősen csökken, ezért jobb lenne, ha inkább a súlyvonalba kerülne. Tény, ha az intermodalitást komolyan veszik, akkor a 3-as változatban gondolkodnak, mert az esetben a Nagykőrösi utca történeti jelentőségű gyalogostengelyt képez, mint a Rákóczi út. A tervek diverzifikálják a gyalogosforgalmat. A Rákóczi út megmarad, ez a fő csapási irány, de a Nagykőrösi utca új szerepet kap. Ez a hivatal részéről elfogadható volt azzal, hogy a tervtől még 80 m-rel arrébb került ez a lecsatlakozás.

Elmondja továbbá, hogy az itteni érkezéssel és sajnos az eredeti intermodális csomóponttal ez nem kapott nagy nyilvánosságot. Komoly ellenállás fogalmazódott meg a Hunyadvárosiak részéről azok közül, akikhez érkezne, hiszen intenzív forgalomnövekedést hoz és az ingatlanokba való belátást. A javaslattal ez a probléma így megoldódna, hiszen egy ipari övezet tövébe érkezik meg a közlekedő, így ez a lakossági ellenérzés nem lehetséges. Ebben a tekintetben tehát a 3-as változat a másik kettőnél jobb, mint az eredeti, hiszen nem a lakóövezet térségébe érkezik meg, egyébként pedig jó súlyvonal és a Nagykőrösi utcai gyalogostengelyt jelöli ki.

Azt javasolták még, hogy a jelenlegi sok szempontból kaotikus közlekedési viszonyokat (több csomópont is van) hozzájuk jellemzően egybe és legyen a Nagykőrösi utcai csomópont olyan, ami sokkal inkább biztosítja a beközlekedést a hátsó részhez. Úgy gondolja ezért, hogy a terv abba az irányba jó, hogy egy tiszta képletet tesz két forgalmi csomóponttal, ami a Ceglédi útnál felezi és megadja a szerepet a Nagykőrösi utcának gyalogos szempontból is.

A területvesztéssel kapcsolatosan elmondja, azon terület egy részét visszakérték. A kezdeményezésük volt, hogy olyan megoldás legyen, ami a körút felől érkezők nem parkoló autókat és buszpályaudvart fognak látni, hanem az elvesztett zöldfelületet nagyobb felületen megjelenítve. Tehát teljesítették azt a közbenső kérést a tervezők, hogy a csomópontnak koncentrált szerepet adnak, arrébb viszik a felüljáró csatlakozását olyan helyen, amely az ott élő lakosságot kevésbé zavarja. Emellett teljesítették a zöldfelületi elképzeléseket, és azt a kérést – egyetértésben a DAKK Zrt.-vel és a MÁV Zrt.-vel is -, hogy a buszos érkezetés és busz funkció nagyon közel legyen a vasúthoz, hiszen ha távol van, elveszíti az intermodalitást. Kihangsúlyozza, hogy a 3-as változat megoldása teljes mértékű intermodalitást hoz, tehát visszatér, ami 1-2 évig elveszni látszott. Természetesen lehetnek benne hiányosságok, miszerint nem foglalkoznak az akadálymentesítéssel, de ilyen mélységig nem nyúlnak most bele, azonban a munkaanyag vitája során elhangzott.

Emellett foglalkozni kell majd a főépület megjelenésével is, ami helyi védett épület kategória lesz, ezt jelezték is a partnereknek. A város egyik legnagyobb kérését a belső átalakítással – mert az egyterű csarnokot kétszintesre szeretnék volna venni – jelezték, így tiszteletben tartották. Ilyen értelemben számos értéke látszik a tervnek, amely a városnak az egyeztető tárgyaláson elhangzott határozott kérésére hoztak el bemutatni a bizottság számára, ezt megköszöni.

A megkötött együttműködési megállapodás elengedhetetlen része, hogy a költségeket nem a város állja, azonban a beruházás a városnak épül. Megvan az anyagban a potenciál arra, hogy ez jó megvalósulás legyen, és a fő problémákra is megoldást ad, hiszen valódi intermodalitás valósulna meg. A Széchenyi tér megszűnne, azon terület fejlesztése pedig a város feladata lesz és az eltakarítás is ennek a projektnek a része kell, hogy legyen. Itt az új épületek, a mélygarázs megépítése szintén a város feladata lesz. Ily módon a város tömegközlekedése teljesen átalakul és a mainál jobb lesz. Nem lesz egy városközponti központ, hanem a vonalak végén több állomás épül meg. Számos projekt zajlik ebben P+R parkolókkal, stb. Ennek logikus következménye, hogy egy helyen lesz a helyi és a távolsági autóbusz közeledés, amely tervről elmondható a DAKK Zrt-vel egyeztetve, hogy működőképes. Ezeket a továbbtervezéskor és a véleménynyilvánításokkor is figyelembe kell venni.

Hozzászólása végén pedig azt jelzi, hogy hamarosan informális bizottsági ülésre kerül sor a rendezési tervről, ahol 130 tételében szerepel az intermodális csomópont miatt esetleges TRT-módosítások végrehajtása is.

Király József:

Megállapítja, hogy több hozzászólásra jelentkező nincs, ezért megköszönve az anyagot bemutatók segítségét és a jelenlévők részvételét, a vitát lezárja.

* * *

2.) NAPIRENDI PONT

Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlésének a díjfizetési kötelezettség alá tartozó várakozási területeken a közúti járművel történő várakozási közszolgáltatásokról és a várakozóhelyek rendeltetéstől eltérő használatáról szóló 8/2016. (IV. 28.) önkormányzati rendeletének módosítása (1.)

Előterjesztő: Dr. Szeberényi Gyula Tamás alpolgármester

(Az alpolgármester 29.900-1/2018. számú előterjesztése a jegyzőkönyvhöz csatolva.)

Király József:

Elmondja, hogy a munkacsoportok az előterjesztést megtárgyalták és elfogadásra javasolják azt. Egy kérdés merült fel, miszerint a díjfizető hogyan tudja behatárolni a keresztező utcákat? A munkacsoportok a maguk részéről inkább városrészekben gondolkodtak.

Csikos Imre, a Kecskeméti Városrendészet intézményvezetője:

Ez pontosításként került az anyagba, mivel a közgyűlés korábban jóváhagyta azt, hogy ne egy utcára legyen érvényes a parkolási bérlet, hanem kettőre. Ennek oka, hogy amennyiben telített az utca, akkor a becsatlakozó utcára is el tudják fogadni azt. Voltak, akik ezt tévesen értelmezték, ezért technikai jellegű módosítást eszközöltek a rendelet-tervezetben.

Elmondja továbbá, hogy a napijegyek kényelmi funkciót adnak, hiszen a városba látogatók előre meg tudják vásárolni interneten a jegyeiket. A virtuális bérlet az interneten kifizethető, technikai fejlesztésről van szó.

Király József:

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

Szavaztatás után megállapítja, hogy a bizottság 7 igen, 0 nem, 0 tartózkodással a következő határozatot hozta:

106/2018. (XI. 20.) VVB. számú határozat

Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlésének a díjfizetési kötelezettség alá tartozó várakozási területeken a közúti járművel történő várakozási közszolgáltatásokról és a várakozóhelyek rendeltetéstől eltérő használatáról szóló 8/2016. (IV.28.) önkormányzati rendeletének módosítása

A Városrendezési és Városüzemeltetési Bizottság megtárgyalta dr. Homoki Tamás alpolgármester 29.900-1/2018. 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.) Csikos Imre, a Kecskeméti Városrendészet intézményvezetője

9.) Irattár

* * *

3.) NAPIRENDI PONT

A Településszerkezeti Terv és a helyi Építési Szabályzat módosítása (2.)

Előterjesztő: Király József bizottsági elnök

(A Városrendezési és Városüzemeltetési Bizottság 849-163/2018. számú előterjesztése és 849-171/2018. számú előterjesztés kiegészítése a jegyzőkönyvhöz csatolva.)

Király József:

Tájékoztatásul elmondja, hogy az ülés előtt kiosztásra került egy előterjesztés-kiegészítés, ezért felkéri Borbélyné Balogh Katalint, a Várostervezési Osztály vezetőjét, hogy ismertesse azt.

Borbélyné Balogh Katalin, a Várostervezési Osztály vezetője:

A szeptemberi közgyűlésen kiemelt beruházási területként hagyta jóvá a testület a 44-es út mentén egy ipari terület fejlesztése érdekében a közlekedési terület szabályozásának a módosítását. Ennek az egyeztetését egy ún. tárgyalásos eljárás keretében folytatták le, ami egy rövidebb időintervallumot jelentett. Az előző ülésen megismerhette a közgyűlés és a bizottság a beérkezett véleményeket. Ezt követően az állami főépítész felé megkezdték az egyeztetést, hiszen ebben az eljárás típusban az állami főépítész folytatja le a szakhatóságokkal az egyeztetést. Ez november 6-án megtörtént, ahol érdemi észrevételt nem tettek a hatóságok és az állami főépítész megtette a záró véleményét, melyben egy technikai módosítást kért, miszerint az alátámasztó munkaanyagban egy rajzi kiegészítést kér. Az osztály ezt elkészítette, ami a megyei és az országos tervek összhangját jelenti. Ez nem feltétel volt, ezért ezt akceptálták és megtették.

A második tétellel kapcsolatosan elmondja, hogy a belterületi határok tekintetében már közgyűlési döntéssel jóváhagyott döntések, rajztechnikai pontosítását jelenti, amire igény érkezett. Itt szintén állami főépítészeti eljárásban technikai jellegű egyeztetést folytattak le, aki megadta a záró véleményét. Ebben a tekintetben is előkészített és jóváhagyásra alkalmas a módosító javaslat.

A harmadik tétel kapcsán a közgyűlés az előző ülésén hozott döntést a déli iparterület tekintetében. Előtte a bizottság is arról döntött, hogy a korábban előkészített ipari területnél egy fejlesztői igényt megismerve jóváhagyja az iparterületi besorolást.

Itt a hatályba léptetés időpontjára tettek javaslatot technikai indokoltsággal. Kell még egy olyan megállapodásnak szülnie, amit követően lehet ezt elfogadni, az előterjesztői kiegészítés erről szól. Amikor ennek az ipari területnek a jóváhagyása megtörtént, akkor két fejlesztői igény volt. Az egyik nem módosulna, december 1-jével az ipari besorolása megtörténhet, a módosítandó javaslat lenne szerződéses feltételhez kötött. Kéri a bizottság támogatását.

Király József:

Ezt követően megállapítja, hogy az előterjesztéshez több kérdés, hozzászólás nincs, a munkacsoportok elfogadásra javasolják az előterjesztést.

Megkérdezi, ki ért egyet a kiegészítéssel együtt a határozat-tervezettel?

Szavaztatás után megállapítja, hogy a bizottság 7 igen, 0 nem, 0 tartózkodással a következő határozatot hozta:

107/2018. (XI. 20.) VVB. számú határozat**A Településszerkezeti Terv és a Helyi Építési Szabályzat módosítása**

A Városrendezési és Városüzemeltetési Bizottság megtárgyalta Király József elnök 849-163/2018. számú előterjesztését és az alábbi határozatot hozta:

A bizottság a fenti tárgyban készült közgyűlési előterjesztést az ülésen ismertetett előterjesztés kiegészítéssel terjeszti a közgyűlés elé.

A határozatról értesülnek:

1-7.) A bizottság tagjai

8.) Borbélyné Balogh Katalin, a Várostervezési Osztály vezetője

9.) Irattár

* * *

4.) NAPIRENDI PONT**Integrált Területi Programmal kapcsolatos döntés meghozatala (3.)**

Előterjesztő: Dr. Szeberényi Gyula Tamás alpolgármester

(Az alpolgármester 104-66/2018. számú előterjesztése a jegyzőkönyvhöz csatolva.)

Balogh Zoltán, a Pályázatkezelési és Közbeszerzési Osztály vezetője:

Arról tájékoztatja a jelenlévőket, hogy 2017-ben vált lehetővé EU-s szinten, hogy bizonyos fejlesztési intézkedések vonatkozásában átcsoportosítások történjenek. Jelen esetben a foglalkoztatási beavatkozásokat támogató intézkedésekről kerül 250 millió Ft átcsoportosításra, amely óvodai-bölcsődei férőhelyek fejlesztését, bővítését, újak létrehozását támogatja. Jelenleg oly módon volt lehetőség a forrás átcsoportosítására, hogy a kedvezményezettek új bölcsődei férőhelyeket hoznak létre. Ennek megfelelően Kecskemét Megyei Jogú Város közigazgatási területén új bölcsődei férőhelyek létrehozására mutatkozik igény, ezért jelezték már a tavalyi évben a TÁMOP monitori bizottsági ülésén is ezt. Várhatóan az előkészítési feladatok 2019. első negyedévében megindulnak, benyújthatják a támogatási kérelmet, a megvalósításra várhatóan 2020-ban lesz lehetőség.

Király József:

A biztonságos ellátás érdekében támogatható.

Balogh Zoltán, a Pályázatkezelési és Közbeszerzési Osztály vezetője:

A Foglalkoztatási Paktum Kecskeméten című projekt szerint korábban a munkanélküliséget kellett kezelni, most pedig a munkaerő hiányt, ezért fontos, hogy a munka világába visszatérő anyákat minden erővel támogassák.

Király József:

Ezt követően elmondja, hogy a munkacsoportok támogatják az előterjesztést, majd megállapítja, hogy az előterjesztéshez több kérdés, hozzászólás nincs, ezért megkérdezi, ki ért egyet a határozat-tervezettel?

Szavaztatás után megállapítja, hogy a bizottság 7 igen, 0 nem, 0 tartózkodással a javaslatot elfogadta és a következő határozatot hozta:

108/2018. (XI. 20.) VVB. számú határozat**Integrált Területi Programmal kapcsolatos döntés meghozatala**

A Városrendezési és Városüzemeltetési Bizottság megtárgyalta dr. Szeberényi Gyula Tamás alpolgármester 104-66/2018. számú előterjesztését, és az alábbi határozatot hozta:

A bizottság a fenti tárgyban készült közgyűlési előterjesztést a közgyűlés számára elfogadásra javasolja.

A határozatról értesülnek:

1-7.) A bizottság tagjai

8.) Balogh Zoltán, a Pályázatkezelési és Közbeszerzési Osztály vezetője

9.) Irattár

* * *

5.) NAPIRENDI PONT**Víziközmű-rendszert érintő döntések meghozatala (4.)**

Előterjesztő: Dr. Szeberényi Gyula Tamás alpolgármester

(Az alpolgármester 29.557-3/2018. számú előterjesztése a jegyzőkönyvhöz csatolva.)

Király József:

Megállapítja, hogy az előterjesztéshez kérdés, hozzászólás nincs, a munkacsoportok támogatják az abban foglaltakat, ezért megkérdezi, ki ért egyet a határozat-tervezettel?

Szavaztatás után megállapítja, hogy a bizottság 7 igen, 0 nem, 0 tartózkodással a következő határozatot hozta:

109/2018. (XI. 20.) VVB. számú határozat**Víziközmű-rendszert érintő döntések meghozatala**

A Városrendezési és Városüzemeltetési Bizottság megtárgyalta dr. Szeberényi Gyula Tamás alpolgármester 29.557-3/2018. számú előterjesztését és az alábbi határozatot hozta:

A bizottság a fenti tárgyban készült közgyűlési előterjesztést a közgyűlés számára elfogadásra javasolja.

A határozatról értesülnek:

1-7.) A bizottság tagjai

8.) Dr. Patay Balázs, a Jogi Osztály vezetője

9.) Irattár

* * *

6.) NAPIRENDI PONT

A menetrendszerinti autóbusz közlekedés ideiglenes útvonalon történő közlekedtetésének tapasztalatai, döntés a Rákóczi út páros oldalának autóbusz közlekedéséről (5.)

Előterjesztő: Dr. Homoki Tamás alpolgármester

(Az alpolgármester 21.343-42/2018. számú előterjesztése a jegyzőkönyvhöz csatolva.)

Király József:

Elmondja, hogy a napirendhez vendégek érkeztek, majd felkéri dr. Orbán Csabát, a Városüzemeltetési Osztály vezetőjét, hogy ismertesse a munkacsoport megbeszélésén elhangzottakat.

Dr. Orbán Csaba, a Városüzemeltetési Osztály vezetője:

Az előterjesztésben leírásra került minden paraméter, ami a megítéléshez hozzájárul. A Rákóczi útról való autóbusz-közlekedésszervezési megoldás ideiglenes próbaidőszaka zárul le november végén. A feladat ennek az időszaknak a monitorozása volt, annak megvizsgálása, hogy milyen problémákat vetett fel adott esetben ez az ideiglenes időszak. Emellett a közgyűlés arra kérte fel az osztályt és az alpolgármestert, hogy erre az időszakra megfelelő utasszámlálási időszakot is mutasson be a DAKK Zrt. közreműködésével, hogy ez az ideiglenes terelési módozat milyen utasszám-változással jár. Az előterjesztés ezekre fókuszál. A DAKK Zrt. tájékoztatása szerinti ez nagyjából 6-7 %-os utasszám-vesztést jelentett az érintett járatok esetében. A közszolgáltatás átlagos utasszám-vesztésével már összevetett adat.

Elmondja, hogy minden évben 3-4 %-os utasszám-vesztés jellemző a közszolgáltatásban, egy 2016. őszi általános utasszámlálási adatokhoz képest a DAKK Zrt. idén ősszel ehhez viszonyítva végzett 3 alkalommal utasszámlálást, ami 6-7 %-ot mutatott.

Az anyagban kimutatásra került az utasszám-vesztéssel összefüggő bevétel csökkenés is, amennyiben ez a menetjeggyel szembeállítható. Ezek statisztikai átlagadatok, nem ismert, hogy hány db nyugdíjas, tanuló bérlet, stb. van.

Az ideiglenes időszakra vonatkozóan több lakossági jelzés is érkezett. Többen üdvözlötték az elterelést, számos érvelő észrevételt is kaptak, de több volt az a lakos és érdekcsoport, aki az eltereléssel kapcsolatos hátrányokat emelte ki. Ezek alapvetően két csoportot jelentenek: egyik hátrány abból adódik, hogy az elterelés miatt megnövekedett útvonalak hosszabb időt jelentenek a korábban megszokotthoz képest térben és időben is. Ez abból is adódhat, hogy a leszállási pontokhoz a célállomások gyaloglási távolsága az említett esetekben növekedést mutat: pl. a Piarista Gimnáziumhoz képest a Református Gimnázium mint célállomás valamivel távolabb van a korábbi leszállóhelyhez képest.

A hátrányok másik oldala, hogy az eltereléssel érintett nyomvonalakon megnövekedett hatásokban fejeződik ki: Elsődlegesen a Jókai utca vonatkozásában igaz ez, de jöttek bejelentések a Kuruc körút, a Bethlen krt. forgalmi terhelésével összefüggésben is, miszerint bizonyos csomópontokban részben az autóbuszok miatt is dugóhelyzetek tapasztalhatók. Tapasztalati adatok vannak arra legfeljebb, hogy a napi 360 busz mennyire fokozta a helyzetet.

Összefoglalva elmondja, hogy mindezeket, az ilyen formán strukturált és bemutatott hátrányokat és panaszokat mutatja be az előterjesztés, ami arra tesz javaslatot, hogy tartsa fenn a város azt a 2012-ben megfogalmazott városvezetői szándékot, ami a Rákóczi út funkcióváltásával összefüggésben merült fel. Akkor a rakott burkolat miatt egyfajta korzó jelleget adott az elképzelés és az előterjesztés elfogadásával ezt a funkciót javasolják fenntartani. Ezen túl az előterjesztésnek van egy sarkalatos pontja, amiben arra kéri az előterjesztő a közgyűlést, hatalmazza fel az illetékes alpolgármestert, hogy a most bemutatott és a próbaidőszakban feltárt hiányosságok, hátrányok megoldására dolgozzon ki olyan megoldásokat, amelyek adott esetben ezen hátrányok tompítására alkalmasak. A határozat-tervezet 3. pontja szól erről.

Az itteni beavatkozási elképzelések lehetnek adott esetben a nagykörút lámparendszerének áthangolására tett intézkedések, és lehetnek a városba bevezető sugárutak arányosabb terhelését jelentő intézkedések. Volt egy kialakult helyzet, ami a Rákóczi utat eltúlzó mértékben szerepeltette a városi tömegközlekedésben annak ellenére, hogy a Rákóczi út mindemellett is csak a város egyik sugárútja. Emellett a tömegközlekedésben hasonló szerepet lehet adni a Jókai utcának, a Kápolna utcának, a Nagykörösi utcának, majd a körforgalom megépülésével a Bem utcának és további vizsgálat tárgyát képezi, hogy ezeket a sugárút-jelleget hol lehet fokozni, a tömegközlekedésben és az egyéb közlekedésben is érvényesíteni. A 3-as pont ilyen jellegű vizsgálat elvégzésére, valamint koncepció, feladatterv megfogalmazására hívja fel az alpolgármestert.

Király József:

Jelzi, hogy vendégek érkeztek a napirendhez, ezért javasolja, hogy a bizottság adjon szót számukra. Megkérdezi, ki ért egyet ezzel?

Szavaztatást követően megállapítja, hogy a bizottság 6 igen, 0 nem, 1 tartózkodással megadta a szót a szólásra jelentkező állampolgároknak.

Bátayné dr. Mácsai Anikó:

Elmondja, hogy a Jókai utcában él, emellett azon lakókat képviseli, akiknek július óta meglehetősen sok gondjuk van a város legforgalmasabb utcájában. Véleménye szerint akik az előterjesztést ismerik, azoknak úgy tűnhet, hogy csak a Rákóczi út tekintetében vannak panaszok és nem sokan érzik szívügyüknek ezt a problémát. Sértettnek érzi magát, mert amikor elkezdődött az ideiglenes szakasz, úgy gondolta, a város kíváncsi az állampolgárok véleményére is, ezért levélben kereste meg dr. Homoki Tamás alpolgármestert, amit Király József bizottsági elnöknek és Hörcsök Imrének, a választókerület képviselőjének is elküldött. A mai napig erre nem kapott választ.

Az előterjesztést elolvasva úgy véli, az alaptalan arra, hogy a közgyűlés elé kerüljön és erről kívánja több utcának az állampolgárai nevében meggyőzni a bizottságot.

Bejelenti, hogy mivel egy hónapig nem kapott választ a levelére, egy forgalomlassító demonstrációt szervezett a holnapi napra a Jókai utcán. A rendőrség jóváhagyta ezt, így néhány autóval el fogják állni a fél út területét, mert úgy érzi, kötelessége ezt megtenni az ott lakók és saját családja érdekében, mert úgy érzi, hogy a lakosok „ezt kapják és nincs más”.

Meglátása szerint az előterjesztés nem veszi figyelembe az állampolgárok véleményét és leírt javaslataikat. Arról tájékoztatja a jelenlévőket, hogy a Jókai utcán 359 busz jár el naponta, mely számba nem kalkulálták a teherautókat, az autókat, viszont benne vannak azok a buszok, amelyeknek semmi keresnivalójuk nincs a városban: pl. kiskunhalasi, makói, orosházi autóbuszok. Megkérdezi, mit keresnek ezek a járatok a Jókai utcában, ahol 3 db bölcsőde, a Piarista Gimnázium, a Piarista Általános Iskola, emellett egy óvoda működik? Az utca társasházi övezet, rengeteg idős és fiatal lakik, gyógyszertár is található. Az autóbuszok jellemzően a gyalogosok mellett nagyon közel teljes sebességgel robognak el, a Jókai utca járdáján a közepén kandeláberek találhatók, ezért le kell lépni a járdáról.

Úgy érzi, a demokrácia ott kezdődik, hogy az állampolgárok véleményét ki kell kérni és az érdekeit képviselni kell, ezért rendkívül sérelmesnek tartja azt, hogy a városrész képviselője nem hívott össze egy lakossági fórumot arról, hogyan élnek az ottani lakosok. Úgy érzi továbbá, hogy az előterjesztésben a megterhelt utcák tekintetében semmi nem fogadható el, mert nem vizsgálták a körülményeket.

A Rákóczi út tekintetében szintén nem talál magyarázatot arra, hogy a felújított úttest az egyik oldalon miért jó, a másik oldalon pedig miért nem. Érthetetlen, hogy az egyik oldalon közlekednek a buszok, míg a másik oldalon ugyanolyan terheléstől bestüllyed a térkő, amit 6 éve újítottak fel. A Jókai úton „semmi baj nincs”, 360 busz használja azt.

Kéri a bizottság tagjait, gondolják át azt, hogy az előterjesztés szerinti átszervezés súlyos többletköltséget jelent a városnak, emellett várhatóan 6-7 %-os utasvesztés lesz, aminek bevételecsökkentő hatása éves szinten 66 millió Ft. A DAKK Zrt. várható többletköltsége a buszok többletfutása miatt éves szinten 52 millió Ft. Összességében tehát évente kb. 120 millió Ft ez a többletköltség, ezért véleménye szerint emellett nem lehet elmenni. Kéri, hogy vegye le napirendjéről a bizottság a megalapozatlan, állampolgári vélemények kikérése nélkül készült előterjesztést és a közgyűlés elé terjesszék be azt.

Bízik abban, hogy mivel ott rengeteg ember lakik, az önkormányzatnak is az a dolga, hogy az állampolgárok képviselőjét ellássa. Ezt követően átnyújt Király József bizottsági elnöknek egy tiltakozó beadványt, amit százan írtak alá.

Szőkéné Kopping Rita:

A Jókai utcai zsúfolt közlekedést maga is tapasztalta. Az odaterelt buszok nem rendelkeznek megállókkal az utcában, amelyek nagy sebességgel közlekednek, ezért ezt veszélyesnek tartja. Megkérdezi, hogy döntenie kell-e a bizottságnak? Lehet-e úgy dönteni, hogy a felvetést megvizsgálják és két hónap múlva születik döntés? Lehetne-e olyan döntés, hogy a Jókai utcára terelt forgalmat megosztanák pl. a Kápolna utcával, Rákóczi úttal? Véleménye szerint ez megnyugvás lenne a lakók számára.

Király József:

Megköszöni a megkeresést.

Elmondja, hogy a maga részéről konzultációt folytatott Hörcsök Imre képviselővel és dr. Homoki Tamás alpolgármesterrel az előterjesztésről. Az anyagban megjelölésre került egy olyan időpont, amellyel addigra vélhetően a különböző útkereszteződések csomópontjainak az átalakítása megtörténik, pl. az aluljáróé. Korábban a 12-es busz a Bem utcán közlekedett és megállt a Piarista Gimnáziumnál is, amikor még nem működött a városközponti buszmegálló, utána pedig a Széchenyiváros felé közlekedett ki.

Elmondja továbbá, a bizottságokat azért alakítják, hogy szakmailag határozzák meg a város képét is. Ebben a tekintetben megerősíti, a város vezetésének évek óta célkitűzése, hogy a városközpontot tehermentesítse nemcsak a buszoktól, hanem a gépjárművektől is. A Mercedes gyár ide települése óta 30%-kal megemelkedett a forgalom, ezzel valamit kezdeni kell.

Véleménye szerint megérthető volt a Dobó körútiak tiltakozása is anno, amikor megálltak ott a buszok, de azzal egyet kell érteni – ebben a bizottságban egyetértés van -, hogy a városközpontba irányuló mindennemű forgalmat csökkenteni kell, így a buszokét is. Ha kikerül a helyi buszállomás, az már eleve nem vonzza be a városrészekből azokat a buszokat, amelyeknek a végállomása jelenleg a központban található.

Képviselőse óta látható, hogy nehéz ezt a dolgot kezelni a választópolgárok felé, viszont meglátása szerint jó irányban halad ezen a téren a város, hiszen rengeteg olyan projekt van, ami megvalósult. Jelenleg olyan közlekedési csomópontok fognak kialakulni és olyan utak épülnek meg, amelyek 5-10 éven belül közlekedhetővé és élhetővé teszik a várost.

Látható, hogy egy-egy újonnan megterhelt szakaszon ez problémát jelent, de azt is látja, hogy ez az útszakasz nem lesz sokáig ezen indokok alapján megterhelve. Pl. Kurucz krt. felé is megosztás lehet.

Városvédőként ugyanakkor elmondja, hogy amennyiben van a városnak egy ilyen főutcája, amely megépült, ahol nem a buszközlekedés volt az elsődleges feladat. Emellett Kecskemét fenntartható városi mobilitástervének (SUMPF) keretében készült egy terv 2016-ban, amelyben rögzítésre került, hogy az említett városrészek – így pl. a Rákóczi út is – jelentősen túl vannak terhelve gépjárművekkel (az akkori mérés 11 ezres gépjárműforgalmat mutat, a buszok száma pedig 600 db).

Ismeretei szerint az alpolgármester jelenleg is tárgyalásokat folytat arra, hogy a távolsági és helyközi buszok kerüljék el a városközpontot és ebben egyetértése van a bizottság valamennyi tagjának, azonban nem bizottsági hatáskör. Vannak tárgyalások arra, hogy adott esetben a bejövő utaknak a nagykörúttal való találkozásának a közelében olyan buszmegálló alakuljanak ki, ahol a vidéki emberek is be tudnak gyalogolni, pl. a Petőfi Sándor utcáról a körúton megközelítve a majdani intermodális pályaudvart. Ebben a bizottságnak nagy felelőssége van. A Rákóczi út tehermentesítésében benne van az is, hogy az előterjesztő érezte azt az eltökéltséget, miszerint ebben nem lehet visszalépni, hanem másfajta utat kell keresni a tehermentesítésre. Erre azonban belátható időn belül nem lát megoldást, mert ha folyton az eredeti állapotra térnek vissza, abból nem lesz fejlődés.

A maga részéről azért nem adott választ a megkeresésre, mert információja volt arról, hogy az előterjesztés bekerül a bizottság és a közgyűlés elé.

Kósa József:

A hozzászóló állampolgártól kérdezi, hogy véleménye szerint helytelenül járnak-e el, ha Kecskemét városban bármelyik útra tömegközlekedést szerveznek? Hiszen ezzel azt az

állapotot szeretnék javítani, hogy a lakosság kényelmesen eljusson a céljához. Véleménye szerint, ha a műszaki feltételek megfelelőek egy-egy útszakaszon, akkor ezt el kell viselnie a város lakosságának, hiszen a tömegközlekedés a lakosságért van. Mivel a Jókai utca erre alkalmas, ezért szervezték rá a tömegközlekedést, helyes gyakorlatnak tartja.

Dr. Iványosi Szabó András:

Elmondja, hogy alpolgármestersége idején 650 autóbusz közlekedett át a Dobó krt-on. Voltak szakmai vélemények, miszerint az utca széles, stb., ezzel szemben a lakók elmondták, hogy azelőtt az erkélyre ki tudtak ülni, most pedig ellepi a por őket. Az idő ugyanakkor visszaigazolta ezt a döntést, hiszen azért épült a belső körút, hogy a forgalmat arra tereljék és ne beljebb futó utakon járjanak a buszok.

A belső városmag tehermentesítése és a forgalomcsillapított terület tágítása folyamatos feladata az önkormányzatnak. A maga részéről kerékpárral közlekedik, de a Jókai utcán nem érezte még veszélyeztetve autóbustól magát. Ez nem azt jelenti, hogy nem jelentenek veszélyt a gyalogosokra, de a maximális forgalmi sűrűséggel ha 2 percenként eljár ott egy autóbusz, azt nem tartja olyan nyomasztó forgalomnövekménynek, ami megrendíthetné azt a szándékot, hogy a belvárosi forgalmat teríteni kell és nem egy-egy útvonalon rajta tartani.

A Rákóczi úton változatlanul van buszforgalom, igaz, csak az egyik irányba, de változatlanul közlekednek és megállnak a távolsági buszok a Rákóczi út 3. szám előtt jelentős részben. A Rákóczi út tehermentesítése így csak részleges, erre utalt elnök úr is, hogy ennek további tárgyalásai eredményt hozhatnak, vagy sem.

Összességében úgy gondolja, hogy ez a megoldást - legalább addig, amíg ezek a forgalomszervezési megoldások és csomópont kialakítások meg nem történnek -, célszerű életben tartani.

Király József:

Időközben a levelet elolvastva egyetért azzal, hogy a távolsági és a helyközi autóbuszok tekintetében lehetséges, hogy hamarabb előrelépés legyen. A maga részéről szorgalmazza, hogy ne várják meg a májusi időpontot és tereljék azokat a körútra. Egyetért azzal is, hogy arányosan történjen meg az átszervezés – ez cél is -, de mivel most a körforgalom építés miatt le lett zárva az a csomópont, ami könnyítené a helyzetet, nem lát mozgásteret a kérdésben. Egyet lehet érteni azzal, hogy amíg a belvárosban van a buszpályaudvar, addig az oda jutó buszforgalmat valamilyen szinten el kell osztani.

Egyetért azzal is, hogy lakossági fórumot kell tartani, de véleménye szerint a jelenlegi előterjesztés arról szól, hogy a jelenlegi állapotban nincs lehetőség olyan beavatkozásra, mint amilyenre a későbbiekben lehetőség nyílhat. Véleménye szerint január-februárban további megbeszélések szükségesek szélesebb körben is. Egyetért ezzel is. Egyetért a kritikával, hogy a nyáron rá lett az útra a forgalom szervezve, azonban tapasztalat, hogy nyáron nagyon nehéz lakossági fórumot tartani, most viszont a higgadt megbeszélés már nehézkes lenne a kialakult helyzet miatt. Megérti, hogy igény van az egyeztetésre.

A mostani előterjesztés ennek a közlekedési rendnek a megtartását javasolja, valamint, hogy a szükséges közlekedési intézkedések történjenek meg. Egy-egy buszjárat útvonala módosulhat, de ezt a DAKK Zrt-vel is egyeztetni kell. Nem volt elegendő idő, de kéri a jelenlévőket, értsék meg, hogy a szakbizottságoknak távlati elképzelésekben is kell gondolkodnia.

Dr. Iványosi Szabó András:

Véleménye szerint a Kápolna utcán háromszor annyi autóbusz jár, mint a Jókai utcán jelenleg.

Bátayné dr. Mácsai Anikó:

Meglátása szerint a távlatokkal kapcsolatban azt is figyelembe kell venni, hogy mennyi többletköltséget okoz a város a DAKK Zrt-nek. 120 millió Ft-ról van szó évente. Amennyiben a közgyűlés elé kerül a bizottság támogatásával az előterjesztés, akkor az várható, hogy nem lesz egyeztetés, hanem a 2018. július 1-jétől bevezetett autóbusz-útvonalak véglegesítésre kerülnek. Ez pedig azt jelenti, hogy a Jókai utcán 3-400 busz közlekedik és a Rákóczi út egyik oldalán nem járnak a buszok, a másik oldalon pedig süllyed a burkolat.

Kéri, hogy ne fogadja el a bizottság az előterjesztést, hiszen a város fele nem ért egyet azzal, hogy a Rákóczi úton nem közlekednek autóbuszok. Kéri annak átgondolását is, hogy milyen légszennyezettség és balesetveszély van az oktatási intézményekkel teli Jókai utcában. Tényeket kér és a megalapozatlan előterjesztés újra kidolgozását.

Király József:

Az előterjesztésben szerepel és maga is azt javasolja, hogy a bemutatott lakossági és munkáltatói kifogások megoldására vonatkozóan 2019. május 31-ig készüljön megoldási javaslat. A Városüzemeltetési Osztály vezetőjével előzetesen konzultálva elmondja, hogy ez azt jelenti, hogy nem véglegesítésről van szó. Amennyiben a bizottság javasolja az előterjesztés elfogadását a közgyűlés számára, akkor is ez a menetrend marad hatályban, hiszen nem tud másról szavazni.

A Rákóczi úton lakók felvetésével kapcsolatosan elmondja, hogy készült egy zajtérkép az elmúlt időszakban, ami egyértelműsíti, hogy a Rákóczi úton kétszeresére emelkedett a korábbihoz képest a zajterhelés (az új burkolat miatt is) és ugyanez igaz a porterhelésre is. Ebbe a vitába nem kellene belemenni, hiszen az ottani lakosok nincsenek jelen, valamint ott is elmegy a nagyobb darabszámú buszjárat.

Kéri, hogy elfogadásra javasolja a közgyűlés számára a bizottság az előterjesztést. A maga részéről el fogja mondani a közgyűlésen is, hogy a helyközi és a távolsági autóbuszok tekintetében szabjanak határidőt arra, hogy vezessék ki a külső körutakra és a nagykörútra ezeket. Ez a probléma kezelhető, másrészt pedig mindenképpen lakossági fórumok megtartása szükséges arról, hogyan lehetne jobban elosztani ezt a buszforgalmat és adott esetben a Jókai utcáról is lekerülhetnének a buszok a csomópont elkészültével a Bem utcán. Ekkor január közepétől a buszokat már átengedik és ha a Bem utcai rész is elkészül, elképzelhető, hogy oda is átterelhető a forgalom. A munkálatok most kezdődtek, több tényező (pl. időjárás) is közrejátszik ebben, illetve a munkálatok folytatása.

Bátay Szabolcs:

Egyetért azzal, hogy tömegközlekedési alternatívákat kell kidolgozni, amellyel tehermentesítik a városközpontot és ami élhető központot hoz létre. Ebben a javaslatban viszont nem ez van, hanem az, hogy 6-7 %-kal csökken a tömegközlekedésben résztvevők száma. A felmérésre utal vissza, amit az előkészítő bizottság végzett, tehát ha azt szeretnék, hogy csökkenjen a városközpont leterheltsége, akkor azt kéri, hogy olyan útvonalakat alakítsanak ki, amelyeket a lakosok használnak. Ez a 120 millió Ft többletköltség nem ezt a

célkitűzést mutatja. Valószínűleg amikor a Rákóczi úton alkalmazva volt, azt többen tudták használni és örömmel használták a városi tömegközlekedést. Használható alternatívákban kell gondolkodni. Ezért is lenne fontos a július 1-jét megelőző állapot visszaállítása.

Másrészről a javaslatban egyértelmű véglegesítés szerepel, ezért ha az előterjesztő nem így gondolja, akkor határidőt kell mellé tenni, mikorra fogja kidolgozni a város a Jókai utca tehermentesítését, így erre már kötelezettség vállalható. Állampolgárként, lakosként örömmel elfogadja, ha szépül a város, de a bizottság tagjainak is be kell látnia, hogy a tehermentesítésnek szabjanak határidőt.

A Rákóczi úttal való összehasonlítás kapcsán elmondja, hogy a zajtérképet a maga részéről is megismerte. Abban szerepel az egyes utcák leterheltsége, valamint az az álláspont is, hogy a helyközi, vidéki autóbuszokat elkerülő útra kell terelni, ennek határidejét is meg kell határozni, valamint, hogy legyen egy kiindulási pont arra, hogy milyen alternatívákat meddig dolgoznak ki. Javasolja, hogy a július 1-jei alternatíva szerint tereljék vissza a forgalmat a Rákóczi útra, amíg ez a munkaanyag elkészül. A két utca összehasonlításaként a Rákóczi út egy tágas, fákkal beültetett út jelenleg, ezzel szemben a Jókai utca olyan, mint egy katlan, magas épületekkel, nincsenek fák sem, a zajterhelése is élethetlenné teszi így a városrészt.

A kerékpáros felvetésre azt javasolja, kerüljék el a Jókai utcát, hiszen meghatározott úrszelvények vannak a buszok, gépjárművek és a kerékpárosok egymás melletti közlekedésére a szabványok szerint. Jelenleg a Jókai utca ezek együttes, párhuzamos közlekedésére nem alkalmas.

Dr. Kunné dr. Simonyi Anna:

Úgy látja, ha végleges az elképzelés, akkor a Bem utcán marad pl. a 12-es busz, ami most 2-3 hónapra változott. Felveti, hogy egész nyáron nem lehetett megközelíteni a vasútállomást, csak gyalogosan a hosszú aluljárón keresztül, mert a Kurucz krt. és a Bem utcától. Ha a közgyűlés véglegesként fogadja el a jelenlegi állapotot, akkor az nem határidős, azt meg lehet oldani a szövegezésben is, hogy meghosszabbítják pl. május 31-ig ezt az ideiglenességet. Valamilyen határidőt meg kellene határozni, hiszen csak azt kérheti számon a lakosság, a bizottság és a közgyűlés. Azért aggályos az ideiglenesség, mert így várhatóan a 12-es busz mindig a postánál fog megállni, és onnan vissza kell jönni a Rákóczi úton, hogy az emberek a vasutat elérjék. Kéri, hogy a bizottság az ideiglenesség meghosszabbítását javasolja a közgyűlés számára a felülvizsgálat kapcsán, így megoldódhat a probléma és lehetne lakossági fórumokat tartani.

Dr. Orbán Csaba, a Városüzemeltetési Osztály vezetője:

Elmondja, hogy az előterjesztés egy indokolást tartalmaz, a határozat-tervezetről dönt a közgyűlés, ami a Rákóczi út vonatkozásában úgy szól, hogy a közgyűlés a forgalomkorlátozást fenntartja. A következő pont arról szól, hogy egyebekben arra kéri az alpolgármestert, hogy alternatív javaslatokat készíttessen el, ennek a határideje május 31. Azért fogalmaztak ilyen tágan, hogy ebbe minden beleférjen, így a mostani ülésen is elhangzottak is, valamint a közlekedésszervezési javaslatok.

Rendelkezésre áll már egy kidolgozott koncepció arra, hogy a helyközi járatokat milyen infrastrukturális beruházásokkal lehet elterelni, kiterelni a nagykörútra, erre kidolgozott projektjavaslat rendelkezésre áll. Nyilván ez egy döntés-előkészítő tanulmány, ami megfelelő időben a bizottság elé tárnak. Készülnek arra is, hogy a további sugárutak felhasználásra

kerüljenek a tömegközlekedésben. Ezért vannak ezek a határidők az anyagban, hogy májusban olyan állapotban elő tudják terjeszteni, hogy ott akár már kivitelezési határidők is látszódnának, illetve a bekerülési összegek és partnerek is. A regionális országos közlekedés ugyanis a Magyar Állam elrendelésére történik, ahol minden km többletnövekménynek ára van, ezeket egyeztetni kell, ki viseli.

Király József:

Megkérdezni, sort lehet-e keríteni egy beszámolóra arról, hogy a helyközi és a távolsági autóbuszjáratokkal kapcsolatosan megtett intézkedések hol tartanak? Tart attól, hogy megint elmegy egy csomó idő. Véleménye szerint a testület összes tagja elfogadja azt, hogy amennyiben már túlterhelt a város autóbuszokkal, akkor akik vidékről jönnek, közelítsék meg úgy a várost, hogy ne akarjon megállni pl. a színház előtt a távolsági autóbuszal, hanem más városokhoz hasonlóan a megfelelően kialakított buszállomásnál álljanak meg a beérkezők, majd onnan tömegközlekedéssel jussanak tovább. Ezt nem lehet húzni tovább, nyilatkozzon az állam is arról, mi az elképzelése, mert a felvetést jogosnak tartja.

Dr. Orbán Csaba, a Városüzemeltetési Osztály vezetője:

Arról tájékoztatja a jelenlévőket, hogy jelenleg nem ismert az, hogy január 1-jétől a kecskeméti menetrend szerinti helyi autóbuszközlekedés közszolgáltatója. A decemberi közgyűlés elé fog bekerülni a pályázatot lezáró anyag, amely eredménytelenül zárult pályázat után készül. A jelenlegi határozat-tervezetbe is ezért nem került bele a DAKK Zrt., akivel jelenleg tárgyalások vannak arra, hogy január 1-jével legyen szerződés. 3 hónapja ezek a tárgyalások folyamatosak és közelednek az álláspontok, melyben nagy eséllyel meg fog a két fél egyezni, hiszen a szerződés lejárt. Határidőn belül meg kell egyezni a következő időszak szerződésében, december 31-ig érdemi szolgáltatásfejlesztési kérdésekről. Nagy eséllyel ez a munka január elsejével tud elindulni és már két hónap elveszett. Természetesen ez a határidő rövidebbre tehető, lehet közbülső beszámoló, lakossági fórum, a május 31. ezért került bele, hiszen jelenleg nincs tárgyaló partner, ezt a körülményt is mérlegelve úgy gondolják, hogy eddig ezek a dolgok konszolidálódnak.

Végül elmondja, hogy az eltereléssel kapcsolatosan lakossági fórumot tartottak, ami mindenhol meg volt hirdetve.

Király József:

Javasolja a határozat-tervezet 3. pontjának kiegészítését úgy, hogy a javaslatok elkészítése a helyi autóbusz közlekedésen túl a helyközi és távolsági menetrend szerinti autóbuszközlekedésre is vonatkozzon.

Bátayné dr. Mácsai Anikó:

Kéri, hogy addig vigyenek el valamit a Jókai utcáról, hogy megnyugodjanak az emberek. Kéri, hogy állampolgári vélemények is szerepelhessenek ebben.

Király József:

Elmondja, hogy a közgyűlés ülésén ismertetni fogja a képviselők számára az itt elhangzottakat.

Ezt követően megállapítja, hogy az előterjesztéshez több kérdés, hozzászólás nincs, ezért megkérdezi, ki ért egyet a módosító javaslattal?

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

Végül megkérdezi, ki ért egyet a módosításnak megfelelően a bizottsághatározat-tervezettel?

Szavaztatás után megállapítja, hogy a bizottság 7 igen, 0 nem, 0 tartózkodással a következő határozatot hozta:

110/2018. (XI. 20.) VVB. számú határozat

A menetrendszerinti autóbuszközlekedés ideiglenes útvonalon történő közlekedtetésének tapasztalatai, döntés a Rákóczi út páros oldalának autóbuszközlekedéséről

A Városrendezési és Városüzemeltetési Bizottság megtárgyalta dr. Homoki Tamás alpolgármester 21.343-42/2018. számú előterjesztését, és az alábbi határozatot hozta:

A bizottság a fenti tárgyban készült közgyűlési előterjesztést a közgyűlés számára az alábbi módosítással javasolja elfogadásra:

A közgyűlési határozat-tervezet 3. pontja helyébe a következő szöveg lép:

„3.) A közgyűlés felkéri a közlekedés felügyeletével megbízott alpolgármestert, hogy a helyi, **helyközi és távolsági** menetrendszerinti autóbuszközlekedés hálózatában bevezetett változások kapcsán felmerülő jogos munkáltatói és lakossági észrevételek hatékony és megnyugtató rendezése érdekében a menetrendszerinti közszolgáltatást nyújtó társaság bevonásával alternatív javaslatokat készíttessen el.

Határidő: 2019. május 31.

Felelős: Dr. Homoki Tamás alpolgármester”

A határozatról értesülnek:

1-7.) A bizottság tagjai

8.) Dr. Orbán Csaba, a Városüzemeltetési Osztály vezetője

9.) Irattár

* * *

7.) NAPIRENDI PONT

Telekhasznosításhoz és belterületbe vonáshoz kapcsolódó döntés (6.)

Előterjesztő: Király József VVB elnök

(A Városrendezési és Városüzemeltetési Bizottság 29.356-2/2018. számú előterjesztése a jegyzőkönyvhöz csatolva.)

Király József:

Röviden ismerteti az előterjesztést, valamint elmondja, hogy a munkacsoportok elfogadásra javasolják azt. Ezt követően megállapítja, hogy több kérdés, hozzászólás nincs, ezért megkérdezi, ki ért egyet a határozat-tervezettel?

Szavaztatás után megállapítja, hogy a bizottság 7 igen, 0 nem, 0 tartózkodással a következő határozatot hozta:

111/2018. (XI. 20.) VVB. számú határozat**Telekhasznosításhoz és belterületbe vonáshoz kapcsolódó döntés**

A Városrendezési és Városüzemeltetési Bizottság megtárgyalta Király József elnök 29.356-2/2018. számú előterjesztését és az alábbi határozatot hozta:

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

A határozatról értesülnek:

1-7.) A bizottság tagjai

8.) Borbélyné Balogh Katalin, a Várostervezési Osztály vezetője

9.) Irattár

* * *

8.) NAPIRENDI PONT**Közúti forgalomszabályozási döntések (7.)**

Előterjesztő: Sipos László tanácsnok

(A tanácsnok 28.448-2/2018. számú előterjesztése a jegyzőkönyvhöz csatolva.)

Király József:

A munkacsoportok minden pontban egyetértettek az előterjesztéssel.

Lévai Jánosné képviselő:

A Gesztenyefa utcából egy hozzászóló állampolgár, kéri, a bizottság adja meg számára a szót. Megkérdezi, ki ért egyet ezzel?

Szavaztatást követően megállapítja, hogy a bizottság 7 igen, 0 nem, 0 tartózkodással megadja a szót a jelentkező állampolgár számára.

Benedekné Móca Krisztina:

Megkérdezi, hogy a Gesztenyefa utcában hogyan kell értelmezni az 5 m-es távolságot?

A KRESZ által meghatározott 5 m+5 méterről van-e szó, vagy csak a KRESZ szerinti 5 m-es távolságról, hiszen eleve 5 m-en nem lehet a KRESZ szabályai szerint megállni az útkereszteződés után.

Dr. Orbán Csaba, a Városüzemeltetési Osztály vezetője:

A döntés úgy szólna, hogy a Gesztenyefa utca Csokor utca felőli jobb oldalán, tárgyi útkereszteződés és az úttest szélének metszéspontjától számított 5 méter távolságtól megállási tilalmat vezet be 5 méter hosszú útszakaszon 2018. december 21. napjától kezdődő hatállyal. A gyalogátkelőhelytől számított 5 m-en belül nem lehet a KRESZ szerint megállni. A kéréseket akceptálva terjesztették elő a korábbi módosítás megváltoztatását.

Lévai Jánosné képviselő:

Megköszöni a választ, elfogadja azt.

A Benczúr Gyula utca tekintetében az előterjesztés a forgalmi rend változatlan hatállyal fenntartja. Kéri, hogy ezen túl oda egy kiegészítő tábla kerüljön kihelyezésre a Klébelsberg Kunó utcáról, miszerint csak célforgalommal lehet. Ennek indoka, hogy ott nagy a forgalom, mivel nem mennek el az autósok a Mártírok útjáig, hiszen ott „Állj elsőbbségadás kötelező!” tábla van, így gyorsabb számukra ezen az utcán való közlekedés.

A többi pont vonatkozásában megköszöni a választókerületére vonatkozó előterjesztést.

Király József:

A munkacsoportok az előterjesztő javaslatát támogatják, mindemellett pedig ezt vizsgálat nélkül nem javasolja elrendelni. Kéri, hogy a kezdeményezők új kérelmet nyújtsanak be.

Ezt követően megállapítja, hogy több kérdés, hozzászólás nincs. Mivel a bizottság részéről módosító javaslat nem hangzott el, a munkacsoportok is egyetértenek valamennyi javaslattal, ezért a bizottságot kérdezi, ki ért egyet a határozat-tervezettel?

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

112/2018. (XI. 20.) VVB. számú határozat
Közüti forgalomszabályozási döntések

A Városrendezési és Városüzemeltetési Bizottság megtárgyalta Sipos László tanácsnok 28.448-2/2018. számú előterjesztését és az alábbi határozatot hozta:

- 1.) A bizottság
 - a.) Benczúr Gyula utca forgalmi rendjét változatlan hatállyal fenntartja.
 - b.) A Kaffka Margit utca forgalmi rendjét változatlan hatállyal fenntartja.
 - c.) A Reptéri út – 44. sz. főút és a Reptéri út – 445 sz. főút körforgalmaknál a Reptéri útra tehergépjármű forgalom behajtási tilalmat vezet be, 3,5 tonna súlykorlátozás

kivéve célforgalom kiegészítő táblával 2018. december 21. napjától kezdődő hatállyal.

- d.) A Katona József utca forgalmi rendjét változatlan hatállyal fenntartja.
 - e.) Kósafalu forgalmi rendjét módosítja, a Matkói út – Szent László körút – Búzakalász utca közötti térségben lakó-pihenő övezetet jelöli ki 2018. december 21. napjától kezdődő hatállyal.
 - f.) Gesztenyefa utca Csokor utca felőli jobb oldalán, tárgyi útkereszteződés és az úttest szélének metszéspontjától számított 5 méter távolságtól megállási tilalmat vezet be 5 méter hosszú útszakaszon 2018. december 21. napjától kezdődő hatállyal.
 - g.) A Gyöngyvirág utca teljes útszakaszán behajtási tilalmat vezet be, 3,5 tonna súlykorlátozás kivéve célforgalom kiegészítő táblával 2018. december 21. napjától kezdődő hatállyal.
 - h.) A Nyíl utca 19-23 házsámok előtti középsziget felőli útszakaszát a Hoffman János utca irányából egyirányú forgalmú útként jelöli ki 2018. december 21. napjától kezdődő hatállyal.
- 2.) A bizottság felkéri Sipos László tanácsnokot, hogy jelen döntéséről a kezdeményezőket tájékoztassa, továbbá gondoskodjon a forgalmi rend változásokhoz kapcsolódó közúti jelzések elhelyezéséről.

Határidő: értelemszerűen

Felelős: Sipos László tanácsnok

A határozatról értesülnek:

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

* * *

9.) NAPIRENDI PONT

2018-2019. évi téli útüzemeltetési terv véleményezése (8.)

Előterjesztő: Sipos László tanácsnok

(A tanácsnok 29.581-2/2018. számú előterjesztése a jegyzőkönyvhöz csatolva.)

Király József:

Elmondja, az előterjesztést jól összeállítottnak tartja, majd elmondja, hogy a munkacsoportok elfogadásra javasolják azt.

Boros Gábor, a Kecskeméti Városüzemeltetési Nonprofit Kft. ügyvezetője:

Annyi változást történt az előzőekhez képest, hogy amennyiben januárban havazás lesz, az ideiglenesen áthelyezett buszmegállókat nem tüntették fel a tervekben, természetesen azokra is vonatkozik.

Kósa József:

Megkérdezi, hogy a parkolók hőmentesítése városi feladat-e, vagy a Kecskeméti Városrendészeté?

Boros Gábor, a Kecskeméti Városüzemeltetési Nonprofit Kft. ügyvezetője:

Ezt a feladatot a Kecskeméti Városrendészet rendeli meg a Városüzemeltetési Nonprofit Kft-től, viszont a parkolóknak közel állnak az autók, így az eltakarítás nehézkes.

Király József:

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

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

113/2018. (XI. 20.) VVB. számú határozat
2018-2019. évi téli útüzemeltetési terv

A Városrendezési és Városüzemeltetési Bizottság megtárgyalta Sipos László tanácsnok 29.581-2/2018. számú előterjesztését, és az alábbi határozatot hozta:

A bizottság a fenti tárgyban készült tervet szakmailag megfelelőnek tartja.

A határozatról értesülnek:

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

* * *

Király József:

Ezt követően megállapítja, hogy a bizottság a napirendek tárgyalását befejezte. A szólásra jelentkező dr. Szabó Józsefnek adja meg a szót.

Dr. Szabó József:

A bizottság korábban döntött arról, hogy meghívja ülésére a város országgyűlési képviselőit az illegális személtlerakásra vonatkozó jogszabályok módosítása ügyében.

Mivel ez nem történt meg, úgy gondolja, valamit lépni kell, kéri, hogy decemberben el lehessen kezdeni a folyamatot.

Király József:

Kéri a Városüzemeltetési Osztály vezetőjét, hívja meg a felvetés kapcsán az országgyűlési képviselőket az elfogadott határozat szerint.

Ezt követően megállapítja, hogy több hozzászólás nincs, ezért megköszönve a jelenlévők részvételét, valamint a bizottság munkáját, az ülést 16.55 órakor bezárja.

K. m. f.


Király József
elnök




Sipos László
alelnök