

JEGYZŐKÖNYV

**Veszprém Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlésének
PÉNZÜGYI ÉS KÖLTSÉGVETÉSI BIZOTTSÁGÁNAK,
TULAJDONOSI BIZOTTSÁGÁNAK, VÁROSSTRATÉGIAI ÉS
VÁROSMARKETING BIZOTTSÁGÁNAK, VALAMINT KÖZNEVELÉSI,
IFJÚSÁGI ÉS SPORT BIZOTTSÁGÁNAK
2015. július 28-án 9.00 órai kezdettel megtartott
nyilvános együttes üléséről**

Az ülés helye: Polgármesteri Hivatal (Veszprém, Óváros tér 9.)
I. emeleti Kossuth termében

Jelen vannak a Pénzügyi és Költségvetési Bizottság részéről:

Katanics Sándor	a Bizottság elnöke
Baumgartner Lajos	a Bizottság alelnöke
Dr. Strenner Zoltán	a Bizottság tagja
Halmay György	a Bizottság tagja
Takács László Szilárd	a Bizottság tagja
Darvas Bence	a Bizottság tagja
Sáránci Balázs	a Bizottság tagja

A Bizottsági ülésen részt vettek:

Horváthné Csere Anikó	csoportvezető
Rompos Gabriella	irodavezető
Dr. Kónya Norbert	csoportvezető
Dr. Dénes Zsuzsanna	irodavezető
Józsa Tamás	kabinetfőnök, irodavezető
Dr. Mohos Gábor	jegyző

továbbá a Tulajdonosi Bizottság, a Városstratégiai és Városmarketing Bizottság, valamint a Köznevelési, Ifjúsági és Sport Bizottság tagjai a mellékelt jelenléti ív szerint.

Katanics Sándor, a Pénzügyi és Költségvetési Bizottság elnöke köszöntötte a Pénzügyi és Költségvetési, a Tulajdonosi, a Városstratégiai és Városmarketing, valamint a Köznevelési, Ifjúsági és Sport Bizottság tagjait, a Hivatal munkatársait, és minden kedves vendéget. Tájékoztatta jelenlévőket, hogy a bizottsági elnökökkel, illetve alelnök úrral történt egyeztetés alapján a bizottságok összevont ülését ő fogja levezetni. Nyilván az egyes döntéseket a Bizottságok külön-külön hozzák meg. A meghívó szerinti sorrend alapján kérné a Bizottság elnökeit állapítsák meg a határozatképességet és fogadják el a napirendet. Ennek megfelelően megállapítja, hogy a Pénzügyi és Költségvetési Bizottság 7 tagjából 7 tag jelen van, így a Bizottság határozatképes. Kérte a Bizottság tagjait foglaljanak állást a napirenddel kapcsolatban.

A Pénzügyi és Költségvetési Bizottság jelenlévő 7 tagja 7 igen szavazattal, egyhangúlag meghozta a következő határozatot.

**Veszprém Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlése
Pénzügyi és Költségvetési Bizottságának**

101/2015. (VII. 28.) határozata

**a Pénzügyi és Költségvetési Bizottság 2015. július 28-i ülésének
napirendjéről**

Veszprém Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlésének Pénzügyi és Költségvetési Bizottsága jelen ülés napirendjét a következők szerint fogadja el:

1. Döntés a Jutasi út mellett, a 2368/10 hrsz-ú ingatlanon elhelyezkedő sportközpont (volt Vasas-pálya) fejlesztésére irányuló, Veszprém Megyei Jogú Város Önkormányzata és a Magyar Labdarugó Szövetség között megkötendő együttműködési megállapodásról

Előterjesztő: Porga Gyula polgármester

2. „Veszprém MJV Intermodális pályaudvar és kapcsolódó közösségi fejlesztések” című megvalósíthatósági tanulmány munkaközi változatának jóváhagyása

Előterjesztő: Brányi Mária alpolgármester

3. Előzetes kötelezettségvállalás visszavonása, és új előzetes kötelezettségvállalás az önkormányzati fenntartású-, vagy működtetésű intézmények földgáz beszerzése tárgyában

Előterjesztő: Némedi Lajos alpolgármester

Az előterjesztés az alábbi portálon a Bizottság tagjai és a meghívottak rendelkezésére álltak: <http://www.veszprem.hu/veszpremieknok/önkormanyzat/bizottsagok/bizottsagi-eloterjesztesek>

Szavazást követően **Katanics Sándor**, a Pénzügyi és Költségvetési Bizottság elnöke átadta a szót Takács Lászlónak, a Tulajdonosi Bizottság alelnökének, Hegedűs Barbarának, a Városstratégiai és Városmarketing Bizottság elnökének, valamint Halmay Györgynek, a Köznevelési, Ifjúsági és Sport Bizottság elnökének a határozatképesség megállapítása és a napirend elfogadása céljából.

NAPIRENDEK TÁRGYALÁSA

Ezt követően **Katanics Sándor**, a Pénzügyi és Költségvetési Bizottság elnöke javasolta, hogy a vita során jelenlévők hozzászólhatnak, természetesen a szavazás külön-külön történik.

1. Döntés a Jutasi út mellett, a 2368/10 hrsz-ú ingatlanon elhelyezkedő sportközpont (volt Vasas-pálya) fejlesztésére irányuló, Veszprém Megyei Jogú Város Önkormányzata és a Magyar Labdarúgó Szövetség között megkötendő együttműködési megállapodásról

Előterjesztő: Porga Gyula polgármester

Halmay György, a Köznevelési, Ifjúsági és Sport Bizottság elnöke: Szeretné elmondani, hogy az előző változathoz képest jobbnak ítéli ezt a megoldást. Ennek a 40x60 méteres pályának a kialakítása lehetővé teszi azt, hogy többféle pályaméretben utánpótlás sportra és aktív sportra is alkalmas legyen a műfüves pálya. Szerencsésebb helyre tervezi a jelenlegi változat azokat a kiszolgáló épületeket, amik a pályahasználatához szükségesek. Azzal együtt ez már régi gondolata, hogy annak idején ő nem oda tette volna a műfüvet, ahol most van, hanem a füves pályák helyére, a kettőt felcserélte volna. Szerencsésebb lett volna, de ha már így alakult, akkor azt kicsit sajnálja, hogy megszűnik egy füves pálya, de el kell mondani azt is, hogy ennek a füves pályának a használhatósága eléggé kérdéses volt az ottani pályakarbantartók, edzők, sportszakemberek mindig panaszkodtak: Nagyon vékony a talajréteg, igazából a fű nem erősödött meg rajta. Nem lehetett olyan füves pályát kialakítani, ami hosszútávon komoly igénybevételnek megfelelt volna. Ebből a szempontból jó, hogy egy műfüves pálya kerül kialakításra. Ugyanakkor ennek a műfüves pályának a kialakításával végül is ténylegesen nem nő Veszprémben a sportolásra használható m²-k száma és vannak lakóterületek, városrészek ahol indokolt lenne a közeljövőben műfüves vagy akár füves szabadtéri sportpályák kialakítása. Örül annak, hogy ilyen változással kerül ez a pálya kialakításra.

Dr. Strenner Zoltán, a Pénzügyi és Költségvetési Bizottság tagja: Elolvasta az előterjesztés 3. számú mellékletét, mely a műfüves pálya telepítéséről és karbantartásáról szól. Javasolná a jelenlévőknek, olvassák el, hogy ez micsoda komoly dolog, nagyon oda kell figyelni. Arra is felhívna a figyelmet, ha már egy ilyen nagy értékű beruházásba kezdenek, vigyázzanak rá.

Katanics Sándor, a Pénzügyi és Költségvetési Bizottság tagja: Fontos megjegyzést hallhattak amellet, hogy nyilván egy jelentősebb területnövekedés is lesz magával a küzdőtérrel kapcsolatban. Ő is gondolkodott arról, amit Elnök úr is mondott, hogy miért jobb az, hogy most 40x60-as lesz a 2 db 20xx40-esből. Nyilvánvalóan a

küzdőtér megosztható gyakorlásra, edzésre. Pályaméretük olyan esetben is rendelkezésre állnak, amikor a 20x40-es nem felel meg.

Halmay György, a Köznevelési, Ifjúsági és Sport Bizottság elnöke: Arról van szó a 40x60-as pálya az utánpótlás programban 13 éves korig, illetve diákolimpiai versenyszámban is használható. 13 éves korig ilyen méretű pályát használnak 5x2 méteres kapuval. Ez egy előszobája a nagypályás labdarúgásnak. A 20x40-es kisebb korosztálynak van, a kézilabdához 3x2 méteres kaput használnak, illetve a kiemelt sport és szabadidő sport, az ún. kispályás focibajnokságokhoz jó. Ha 2 db 20x40-es pálya van az önmagában erre felkészülés kevés, még a nagypályás csapatok is az edzések egy részét le tudják bonyolítani a 40x60-as pályán.

Katanics Sándor, a Pénzügyi és Költségvetési Bizottság elnöke: Mivel több hozzászólás, vélemény, kérdés nem merült fel kérte a Pénzügyi és Költségvetési Bizottság tagjait foglaljanak állást az előterjesztéssel és az előterjesztéshez tartozó határozati javaslattal kapcsolatban.

A Pénzügyi és Költségvetési Bizottság jelenlévő 7 tagja 7 igen szavazattal, egyhangúlag meghozta a következő határozatot:

**Veszprém Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlése
Pénzügyi és Költségvetési Bizottságának**

102/2015. (VII. 28.) határozata

„Döntés a Jutasi út mellett, a 2368/10 hrsz-ú ingatlanon elhelyezkedő sportközpont (volt Vasas-pálya) fejlesztésére irányuló, Veszprém Megyei Jogú Város Önkormányzata és a Magyar Labdarugó Szövetség között megkötendő együttműködési megállapodásról” tárgyú előterjesztésről

Veszprém Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlésének Pénzügyi és Költségvetési Bizottsága megtárgyalta a „Döntés a Jutasi út mellett, a 2368/10 hrsz-ú ingatlanon elhelyezkedő sportközpont (volt Vasas-pálya) fejlesztésére irányuló, Veszprém Megyei Jogú Város Önkormányzata és a Magyar Labdarugó Szövetség között megkötendő együttműködési megállapodásról” tárgyú előterjesztést. A Bizottság **javasolja** a Közgyűlésnek az előterjesztés **megtárgyalását** és az előterjesztéshez tartozó határozati javaslat **elfogadását**.

Katanics Sándor, a Pénzügyi és Költségvetési Bizottság elnöke kérte a Tulajdonosi Bizottság, valamint a Köznevelési, Ifjúsági és Sport Bizottság elnökét, hogy foglaljanak állást az előterjesztéssel kapcsolatban.

Halmay György a Köznevelési, Ifjúsági és Sport Bizottság elnöke, több napirend révén a határozathozatal követően a Bizottság ülését bezárta.

2. „Veszprém MJV Intermodális pályaudvar és kapcsolódó közösségi fejlesztések” című megvalósíthatósági tanulmány munkaközi változatának jóváhagyása

Előterjesztő: Brányi Mária alpolgármester

Brányi Mária alpolgármester: Egy kis technikai szünetet szeretne kérni, mert az Építészeti-Műszaki Tervtanács még nem fejezte be a munkáját. Szeretné, hogy miután utolsó pillanatban sikerült az anyagot eljuttatni az érintettekhez, ha egy tervezői bemutatásra sort lehetne keríteni, de a tervezők még a Tervtanácson vannak. Szeretné kérni, hogy várják meg őket.

Katanics Sándor, a Pénzügyi és Költségvetési Bizottság elnöke: Kérdezni is szeretne volna, - mert látta, hogy 7,30 órától üléseznek -, hogy milyen álláspontra jutottak. Nyilván akkor most leveszik ezt a napirendről, addig a többi napirenddel folytatják a munkát.

Brányi Mária alpolgármester: Ő nem azt kérte, hogy vegyék le a napirendről, hanem kicsit később tárgyalják.

Katanics Sándor, a Pénzügyi és Költségvetési Bizottság elnöke: Ő is így gondolta, csak rosszul fogalmazott. Ennek megfelelően a Pénzügyi és Költségvetési Bizottság meghívó szerinti 3. napirendjének tárgyalása következik.

3. Előzetes kötelezettségvállalás visszavonása, és új előzetes kötelezettségvállalás az önkormányzati fenntartású-, vagy működtetésű intézmények földgáz beszerzése tárgyában

Előterjesztő: Némedi Lajos alpolgármester

Dr. Strenner Zoltán, a Pénzügyi és Költségvetési Bizottság tagja: Logikusan 2 évre megköt az Önkormányzat fix árral egy szerződést, ha közben felfelé változik az ár, akkor jól jár az Önkormányzat. Mi van, ha nem felfelé, hanem lefelé változik az ár? Akkor mi a helyzet, akkor ugyanúgy szerződés köti az Önkormányzatot?

Schmidt István irodavezető: Elég bonyolult kérdés. Alapvetően az energia-beszerzése közbeszerzését illetően, főleg a földgázt illetően egy nagyon-nagyon bonyolult képlet alapján történik az ár kialakítása, illetve a szerződés is olyan, hogy van benne egyfajta mozgástér, ami lehetőséget ad arra, ha változás van a piaci árakban, akkor ezt valamilyen szinten követi a szerződéses ár is. Az elmúlt években egyébként alapvetően pontosan ilyen egy éves időszakokra kötöttek szerződést. Ez annyiban változik, hogy a földgázi év időszakára szoktak szerződést kötni, ez pedig júniustól július 1-ig tartó időszak volt. Most a jogszabályok lehetőséget adnak arra, hogy tágabb időszakra vonatkozóan kössön az Önkormányzat szerződést. A másik

ok az, hogy a beszerzéssel foglalkozó kollégák figyelték az elmúlt évek során a világpiacon az ár alakulását és figyelembe vették azt, hogy mi a jó az Önkormányzatnak, az Önkormányzat intézményeinek, az hogy éves időszakokra kössön az Önkormányzat vagy hosszabbra? Azt az eredményt hozták ki, hogy tulajdonképpen az Önkormányzatnak jobb lenne, ha hosszabb időszakokra kötne szerződést. Egyébként az erre az időszakokra várható szerződéses ár nagyon-nagyon kedvező. Régebben nem volt ilyen kedvező ár.

Katanics Sándor, a Pénzügyi és Költségvetési Bizottság elnöke más kérdés, hozzászólás, vélemény nem lévén kérte a Bizottság tagjait foglaljanak állást az előterjesztéssel kapcsolatban.

A Pénzügyi és Költségvetési Bizottság jelenlévő 7 tagja 7 igen szavazattal, egyhangúlag meghozta a következő határozatot:

**Veszprém Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlése
Pénzügyi és Költségvetési Bizottságának**

103/2015. (VII. 28.) határozata

„Előzetes kötelezettségvállalás visszavonása, és új előzetes kötelezettségvállalás az önkormányzati fenntartású-, vagy működtetésű intézmények földgáz beszerzése tárgyában” tárgyú előterjesztésről

Veszprém Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlésének Pénzügyi és Költségvetési Bizottsága megtárgyalta az „Előzetes kötelezettségvállalás visszavonása, és új előzetes kötelezettségvállalás az önkormányzati fenntartású-, vagy működtetésű intézmények földgáz beszerzése tárgyában” tárgyú előterjesztést. A Bizottság **javasolja** a Közgyűlésnek az előterjesztés **megtárgyalását** és az előterjesztéshez tartozó, a földgázenergia beszerzésre irányuló előzetes pénzügyi kötelezettségvállalásról szóló határozati javaslat **elfogadását**.

Katanics Sándor, a Pénzügyi és Költségvetési Bizottság elnöke: Visszatérnének az együttes ülés 2. napirendi pontjának tárgyalására, mivel úgy látja, hogy a Tervtanács befejezte ülését. Köszöntötte a megjelent vendégeket.

2. „Veszprém MJV Intermodális pályaudvar és kapcsolódó közösségi fejlesztések” című megvalósíthatósági tanulmány munkaközi változatának jóváhagyása

Előterjesztő: Brányi Mária alpolgármester

Brányi Mária alpolgármester: Szeretné bemutatni a tervezőcsapat néhány tagját, akik az elképzelések bemutatásánál segítségére lesznek. Három változatot

dolgoztak ki a KÖZOP-os pályázat elvárásainak megfelelően. Dulicz László úr a tervező konzorcium vezetője, Bősze Sándor közlekedési tervező, András István tervező, akiknek az elképzelésük felvázolásában kérte a segítségét. Azt gondolja, hallgassák meg az ő bemutatásukat, utána összefoglalná, hogy előterjesztőként milyen javaslatokat tesz és miben kéri a Bizottságok támogatását.

Dulicz László tervező: Ismertette röviden azt a tervezési munkát, amelynek a 2. szakaszában járnak. A feladat egy intermodális csomópont tervezése volt Veszprém városában, és az ehhez kapcsoló közösségi közlekedés fejlesztési lehetőségeinek vizsgálata. Az előkészítési szakasz a KÖZOP tervezési ablakból került finanszírozásra, ennek különböző prioritásai vannak, elsődlegesen a közösségi közlekedés fejlesztéséhez, hatékonyságának javításához a szolgáltatási színvonal növelésére irányulnak ezek a fejlesztési tervek. Sokrétű volt a feladat, amit el kellett végezniük. Megfogalmazták a kiírók azt, hogy jelenleg a belvárosban elhelyezkedő buszpályaudvar olyan funkciókat lát el, amely nem feltétlenül abba a környezetbe illeszkedik, és a jelentős a buszparkolás azon a területen. Erre kellett megoldási javaslatokat adni, vizsgálták az intermodális csomópont kialakításának lehetőségét. Az intermodális csomópontokat szinte kivétel nélkül vasútállomások közelében helyezik el, meg kellett vizsgálni, hogy milyen új közösségi közlekedés rendszereket lehet figyelembe venni, milyen új megoldásokat, hatékonyabb kialakításokat lehet megvalósítani. Ezen kívül sokrétű feladataik voltak, építészeti, közlekedéstervezési, közműtervezési feladatokat végeztek el, illetve kiemelt hangsúllyal szerepelt a városfejlesztés, a városrendezés kérdése. Minden megoldásnál arra törekedtek, hogy a városfejlesztésbe illeszthető módon kerüljenek a javaslatok megfogalmazásra. Nagyon sokrétű adatfelvétel készült, rendőrös-leállítási, kikérdezték a közlekedőket, helyi buszokon forgalomszámlások voltak, megállóhelyi fel-leszállókat számoltak, kikérdezték a közösségi közlekedési utasokat is, csomóponti kamerás, illetve kézi számolások voltak. Ami nagyon fontos, közel 10 ezer telefonos háztartás felvételt készítettek Veszprémben és Veszprém környékén. A tervezett területeken épületfelmérések is készültek. Az a tervezői konzorcium, aki ezt a feladatot megnyerte, jelentős tapasztalattal bír ebben a témában, több intermodális csomópont megvalósíthatósági tanulmányt készítettek már. Többérettű ehhez a témához kapcsolódó problémát tártak fel, amit ezekben az anyagokban rendszereztek. Az egyik a busztárolási probléma, ami környezetvédelmi szempontból is terheli a belváros területét, ez mellé egyéb oda nem illő funkciók vannak a VOLÁN szempontjából, amelyeket máshol kedvezőbben el lehet helyezni. Ezek a jelentős problémák zaj és környezetvédelmi kérdéseket is felvetettek. Foglalkoztak a buszpályaudvar közvetlen környezetében található piac fejlesztési lehetőségeivel. Maga a piac fejlesztése nem volt a projekt része, de területi elhelyezkedése miatt elengedhetetlen a későbbi piacfejlesztés lehetőségének vizsgálata. Olyan megoldásokat javasolnak a buszpályaudvarnál, ami egy későbbi fejlesztést nem gátol. A vasútállomásnál egy elég rendezetlen környezet van, szociális létesítmények vannak, az egész környezete rendezetlen képet mutat, ennek a megújításával foglalkoztak új feltárási lehetőségek kialakításával. Nagy probléma Veszprém életében, hogy a vasútállomás több, mint 3 km-re található a belvárostól. Nincsen hálózati kialakítása, szinte csak a Szombathely-Budapesti vonal, ami valódi forgalmat bonyolít, de ez is egy kisléptékű forgalom a buszos közlekedéshez képest. Fontos probléma az északi körgyűrű túlterheltsége, a

buszhálózat szempontjából probléma, hogy minden centrikusan a buszpályaudvarra érkezik, a helyközi buszoknak nincs hálózati kialakítása, nincs meg a menetrendi összehangolás. Jelentős probléma, amivel szembesülnek az utazók, a járművek életkora nagyon nagy, elöregedett járműparkkal rendelkezik a helyi szolgáltató, és ez a színvonalban hátrány. Fontos kérdés, amivel foglalkoztak, hogy a buszgarázs jelenleg a Pápai út mellett található, a belvároson keresztül közlekedni a 100-150 busszal nem szerencsés. Vizsgálták, hogy ezt a buszgarázst gazdaságosabban hol lehetne elhelyezni. Fontos kérdés a gyalogos kapcsolat a belvárosban, a buszpályaudvar felé kevésbé színvonalas kapcsolatok jelentkeznek, erre is próbáltak megoldási javaslatot tenni. Jelenleg egy másik probléma, hogy eltérő a jegy és bérletrendszer, a díjpolitikája a helyi és helyközi közlekedésnek. Jogszabályilag az együttműködés elvileg lehetséges, de a jegyrendszerek kevésbé átláthatóak, központilag sem volt eddig támogatott a különböző rendszerek közötti együttműködés.

Jelenleg Veszprémben semmilyen korszerű tájékoztatás nincs a helyi és helyközi közösségi közlekedés tekintetében. Fontos városrendezési szempontból, hogy az északi iparterület jelenleg nem rendelkezik alközponttal, nincs centrikus kialakítása ennek az iparterületnek. Viszonylag nagy terület, nagy foglalkoztatási létszámmal. A vizsgálatokból kiderül, hogy az intermodális csomópont kialakítása egy kedvező alközpontot jelenthet ennek a területnek.

Arra törekedtek, hogy az intermodális fejlesztés valóban arról szóljon, amiről szólnia kell: megfelelő közlekedési kapcsolatokat adjon, biztosítson helyet a megfelelő városfejlesztés számára, és valóban emelje a közösségi közlekedés színvonalát és emelje Veszprém város lehetőségét. Mindenképpen olyan megoldásokat javasolnak, amelyek nemcsak olcsón építhetők meg, hanem könnyen üzemeltethetőek.

Néhány olyan megoldást mutatnak be, amit figyelembe vettek, 3 változatot javasolnak továbbtervezésre, ezek közül javasol kiválasztani egyet, amely a tervezésnél részletesebben kidolgozásra kerülne.

A helyi és helyközi hálózat átszervezése: az egységes jegyrendszer, menetrendek összehangolása, ütemes menetrend kialakítása. Mindenképpen átszervezésre kerülne a Jutasi úti buszpályaudvar. Az anyagban Bagolyvár területként szerepeltetik, hogy a köztudatba is beépüljön a buszpályaudvar megszűnése miatt. A vasútállomás közelében kerül kialakításra az intermodális csomópont, az „A” és „B” változatban bemutatásra kerülnek az átszállópontok a város területén, oldva azt a centrikusságot, ami jelenleg a jellemzője. Minden változatnál egy intelligens utas tájékoztatás kerül kiépítésre, ennek természetesen modern technológiai vonzatai is vannak. Ez már több helyen működik. Részét képezi az anyagnak a Jutasi út belső szakaszainak átépítése is. Érintik a Házgyári útnak, az északi körgyűrűnek az átépítését. Fontos javaslatuk, hogy a Pápai útról a buszgarázs kerüljön áthelyezésre az intermodális csomópont területére. Ez fontos, mert így megtakarítások tudnak eszközölni, például rezsifutások tekintetében.

Kollegája részletesen bemutatja a 3 változatot, kiemelve annak előnyeit, hátrányait.

Bősze Sándor Közlekedés Kft. irodavezető: Az elmúlt években csökkent a közösségi közlekedést igénybevevők száma, és ez a folyamat nem állt meg. A tömegközlekedésnek két fontos nehézsége van. Az egyik a rugalmatlanság, az ember nem tudja beosztani az idejét, a másik, hogy hogy érzi magát az utas. Három változatban szeretnének ezekre a problémákra megoldást találni.

Az „A” változat fő lényege röviden, hogy legyen egy fő centrum, ez a fő centrum az intermodális csomópont. Átmenő jellegű autóbuzsmegálló létesül, túlnyomórészt állandó vonalak. Az autóbuzs tárolás megszűnik a belvárosban, átkerül az intermodális csomópontba. További előny, hogy jelentősen tehermentesül a belváros terheltsége.

Kijelölnek a városban 9 olyan pontot, ahol a járatok találkoznak a menetrend teljes összehangolásával.

A buszok haladását tervezhetővé kell tenni. Célja a helyi hálózat kiegészítése, a helyközi hálózat is betöltene helyi járatok funkciót. A helyi-helyközi közös városi utaszállítás feltételezi a közös bérletrendszer kialakítását. A „B” változat: Jobban teret enged a helyi megszokásoknak. Ami közös az „A” változattal, hogy nincs benne belvárosi busztárolás. A „B” egy kompromisszumosabb megoldás, az „A” pedig radikálisabb, jövőbelátó.

A„C” változat: Lényege, hogy alapvetően megtartja a helyi hálózatot. Megmarad a jelenlegi központ és piac. Vannak részek, amik megújulnak, csak alapjaiban tartja meg a helyi szokásokat, legfőbb változás a jelenlegihez képest, hogy lerövidül az állások száma.

Dulicz László tervező: Ezt követően bemutatta diák segítségével az intermodális csomópont területét. Tájékoztatta a megjelenteket, hogy elkészült az értébecslések, a változatok között nincsen lényeges eltérés. Az „A” és „B” változat kb. 5,2 milliárd forint nettó beruházási költséggel számol, a „C” változat 4,7 milliárd költséggel. Az „A” változat esetén a legjelentősebb a megtakarítás.

Katanics Sándor, a Pénzügyi és Költségvetési Bizottság elnöke: Szeretné megkérdezni tervező úr nevét a jegyzőkönyv számára.

Bősze Sándor tervező úr bemutatkozott.

Katanics Sándor, a Pénzügyi és Költségvetési Bizottság elnöke: Nagyon köszöni a szuggesztív tájékoztatást, a segítő megjegyzéseket. Azt gondolja, hogy egy elég komoly döntés előtt állnak, mivel hónapokat dolgoztak, nyilván teljesen természetes, hogy az A., B., C. változat közötti különbségekre is orientáltak. Alpolgármester asszony előterjesztőként egy teljesen a jövőbe mutató „A” változatot akar a határozati javaslattal is preferálni. Mielőtt a vitát megnyitná, szeretne Alpolgármester asszony néhány szót szólni?

Brányi Mária alpolgármester: Összességében az eddigi tervezőmunka eredménye gyanánt ő az „A” változathoz kéri a jelenlévők támogatását. A kockázatokat, illetve a kockázatok után remélt eredményeket, ha összevetik, azt gondolja, minden tekintetben ez a változat az, ami leginkább figyelemreméltó. Főként azért, mert nem szeretné azt, ha ennél a fázisnál, a jelenlegi részletes megvalósíthatósági tanulmány elkészítésénél zárulna le a történet, hanem a finanszírozásra is lehetőség nyílna. A tervezőcsapattal többféle szakmai egyeztetést is lefolytattak és kérés szerint az „A” változat az a konstrukció, melynek a finanszírozása, - főleg miután költségnagyságrendbe drága bármelyik beavatkozás- talán a legreménytelibb. Azok a városszerkezeti előnyök révén, - azon túl, hogy egy nagyon magas minőségű közösségi szolgáltatást tudna ez a változás biztosítani – azt gondolja, hogy egy

olyan városszerkezeti, városfejlesztési potenciál is megnyílik az Önkormányzat számára, amely a belváros további fejlesztéséhez mindenképpen indokolt és szükséges. Azt is mindenképp hangsúlyozni kell, hogy az elsődleges cél az, hogy azok az utazási szokások, melyek ma jellemzőek, egy kicsit pozitívabb irányba mutassanak és a közösségi közlekedést többen vegyék igénybe. Az gondolja, hogy erre Nyugat-Európában nagyon sok jó példa van. Véleménye szerint egy ilyen típusú átalakítással mi is reménykedhetünk abban, hogy egy más típusú megítélése lesz ennek a közlekedési fajtának. Mindenképp ezt a variációt kéri azzal a kiegészítéssel, ami a határozati javaslatban megjelenik, azaz vannak még olyan kérdései ennek a szervezési folyamatnak, melyeket egy részletesebb vizsgálat alapján lehet eldönteni. Így az „A” változatban még nyitott a Kopácsi csomópont kialakításának a műszaki megoldása. Itt kompatibilis az „A” és „B” változatban szereplő megoldás. Ezt nyitva hagyja a határozati javaslat, illetve még egy részben nyitott a kérdés, ami a további munkák során fog pontosodni, újabb és újabb kísérletet próbálnak tenni a tervezők arra, hogy a Vasútállomás előterében a tisztán gyalogos peronnak a kialakítására, vagy a gyalogos kapcsolat és a közúti vagy autóbusz kereszteződésnél megoldásra találnak-e egy lehetőséget. Itt sokkal kisebb a mozgástér, valószínűleg marad az az elképzelés, ami az „A” változatban szerepel. Természetesen kisebb pontosításokra az Építészeti-Műszaki Tervtanács is javaslatot tett, de azt gondolja, Főépítész úr tudja a végső álláspontot. Ott is támogatták, pozitív vélemény volt. Az előkészítésről még annyit kell tudni, hogy több fórumot is tartottak. Ezekben a fórumokon a város szélesebb körét meghívták. Olyan jel nem érkezett a tervezési munka során, ami más irányt vagy bármilyen óvatosságra intett volna, ebben a tekintetben is nyugodtak lehetnek, jó úton járnak. Azért kérte András Istvánt, hogy legyen jelen, mert a rendezési terv módosítása, pontosítása folyamatban van, és olyan szerencséje van az Önkormányzatnak, hogy a rendezési terv készítője egyben a tervezési folyamatnak is a szereplője, rendezési tervi oldalról is tudnak egy olyan összhangot biztosítani, ami összhang a továbbtervezésnek is alapfeltétele. Kéri, András Istvánt két mondatban tájékoztassa a Bizottság tagjait.

András István tervező: Önök a rövid prezentációból is egyértelműen láthatják, hogy az egész városra kiható rendszerek formálódnak, alakulnak és ezt a városnak a készülő szerkezeti tervébe és a szabályozási tervébe is le kell majd követni. Fontos feladataik lesznek. A kétpólusú intermodális központot a kollégákkal úgy alakították, hogy két fontos térsége, súlypontja alakul ki a városnak. Ma itt az állomások azért nem Veszprém legrendezettebb részei. Mind a két térség nagyon nagy esélyt kap azáltal, hogy rendeződnek a kapcsolatai, a gyalogos kapcsolatok javulnak, nőnek a felületek. Megtartóvá válnak ezek a terek, jó lesz ide érkezni, jobb lesz itt időzni, sokkal komfortosabb helyzet alakul ki. Ezeket a kapcsolatokat figyelembe vették és annak tükrében, hogy a terek a leginkább akkor rendezhetők, ha a szervizforgalomtól sikerül megszabadítani őket. Városrendezési szempontból ő is az „A” változatot javasolja.

Katanics Sándor, a Pénzügyi és Költségvetési Bizottság elnöke: Vita, kérdés, vélemény? Mindenki világosan megértette a szakemberek segítségével, hogy nagy jelentőségű ügyről van szó. Valóban nagyon fontos közlekedési szempontból a város jövőjét is meghatározni.

Baumgartner Lajos, a Pénzügyi és Költségvetési Bizottság tagja: Nagy felelősség a jövő eldöntése. Azt gondolja, hogy a jövőt meghatározni is az ő kötelességük, az ő felelősségük. Ahhoz, hogy jövőt építsenek egyértelmű számára, hogy az „A” változat mellett tud szavazni, hiszen jövőt akarnak építeni, ebben kell, hogy gondolkodjanak. Képviselőként tudja, hogy mit jelent a helyi közlekedésnek a milyensége. Nemrégiben próbálkoztak egy kis módosítást végrehajtani, az nem sikerült. Mindenképp az mellett kardoskodik, hogy a helyi közlekedés megváltozzon, és jó szolgálatot tegyen. Az is szimpatikus volt számára, hogy a helyközi közlekedést is szeretnék bevonni a helyi járatok rendszerébe. Az egy jóleső érzésként fogta el, hogy a Jutasi úti buszpályaudvarnak teljes rehabilitációját kívánják megoldani, ő ezt az „A” változatban látja. Azt sem szabad elfelejteni, hogy a jelenlegi piac és annak környéke nem egy XXI. századi képet mutat. Mindenképpen az a területi mobilitási lehetőség, ami majd teret enged annak, hogy a piaccal is kezdjenek valamit egyértelműsíteni számára, hogy az „A” változat mellett kell szavazni. Egy kérdés fogalmazódik meg számára: A távolsági buszok beengedése a városba melyik útvonalon történik, mivel az „A” változat 20 %-ot enged a belvárosba. A távolsági rendszert milyen útvonalon engedik a városba, ez is fontos a terhelés szempontjából? Kéri a Bizottságok tagjait, hogy az „A” változatra szavazzanak.

Gerstmár Ferenc, a Városstratégiai és Városmarketing Bizottság tagja: Utána olvasott az intermodális csomópontoknak, ezek legtöbbször akkor érik el a céljukat, ha egy központi, frekvenciált helyen kerülnek kialakításra. Ennek a feltételnek megfelel-e a Vasútállomás, mint helyszín? Vizsgálták-e esetleg a városban más helyszíni lehetőséget is? Beváltja-e az intermodális csomópont a hozzá fűzött reményeket, amennyiben rövid-, középtávon a vasúti közlekedés nem fejlődik? A másik kérdése: Alpolgármester asszony említette, hogy voltak lakossági fórumok a témával kapcsolatban, ugyanakkor van-e ennél precízebb szondázása a veszprémi lakosok véleményének, mert jelenleg ha szóba kerül ez a téma különböző beszélgetésekbe, akkor inkább kicsit a félelem jelenik meg, hogy mi lesz a városközponti közlekedéssel, mennyire lesznek könnyen elérhetőek a közösségi közlekedéssel, illetve gyalogosan közlekedők számára azok az intézmények, melyek jellemzően a városközpontba, vagy annak közelébe vannak.

Zelenák Adrián Tamás, a Tulajdonosi Bizottság külső szakértője: Kapcsolódna Gerstmár úr felvetéséhez. Alapvetően jó, ha a közösségi közlekedés fejlődik. Ő azt érzi, hogy a súlypont város szélére való kihelyezése az, ami a legjobban megfontolandó kérdés. Ezt kell a leginkább körüljárni. Ezzel kapcsolatban mondana pár szempontot. A tanulmány azt írja, hogy a helyközi járatok utasainak 48 %-a gyalog érkezik az állomásokra, ami a jelenlegi buszpályaudvar. Ha jól érti, ezt 20 %-ra csökkentik, akkor ezek az emberek plusz átszállással jutnak el a pályaudvarra. Ez lenne az egyik felvetése. Szintén Gerstmár úrhoz kapcsolódva azt is olvasta, hogy az intermodális csomópont definíciója az, hogy komplex városi szolgáltatások központi helyre szerveződése és odavonzó különböző közlekedési hálózatok áthatásával kifejlődő csomópont. Ki is lett emelve, hogy központi helyre szervezett. Ez megvalósulhat-e a Vasútállomás esetében? Harmadik szempont, amit megemlítené az két környező település esete: Zirc és Székesfehérvár.

Székesfehérváron már egy pár éve felújították és kibővítették a buszpályaudvart, illetve most a Vasútállomáson egy intermodális csomópontot alakítanak ki, ami kifejezetten a buszok parkoltatására, tárolására szolgál és a fő kiszolgálás a buszpályaudvaron történik, ezáltal nincs akkora különbség. Lehet, hogy rosszul tudja, ez a beruházás még csak most készül. A másik Zirc esete, ahol elkészült az intermodális csomópont és tudomása szerint nagyon kicsi a kihasználtsága. Ilyen értelemben a terhelése a központnak nem csökkent.

Sáránci Balázs, a Pénzügyi és Költségvetési Bizottság tagja: Előtte szólók elég sok kérdést tettek, amit ő is felvetett volna. Az előterjesztő is elmondta, hogy előzetesen több felmérés készült, őt érdekelné a felmérés eredménye, de mellékletben nem találta. Az igaz, hogy tegnap kapták meg az előterjesztést, sok idő nem lett volna az áttanulmányozására, de gondolja segített volna a döntésben, ha csatolják az eredményeket. Különösen azért, mert felvetődött benne, mit szól mindehhez az utazóközönség? Ő ugyanis tudja, mit szólnak hozzá, de azt inkább nem mondja el. A következő, ami szintén téma: A Belvárosban a jelenlegi közlekedés nem teszi lehetővé a hasonló területek fejlesztését. Ahogy a tervet nézte, gyakorlatilag a Vásárcsarnok bővítése az a mostani Vásárcsarnok mellett lévő buszpályaudvar terhére történne, ez indokolná a buszpályaudvar kitelepítését. A másik komoly kérdés: Ha a helyközi járat alapvetően a Vasútállomásra fog kitelepülni, akkor lesz olyan járat, ami meg sem közelíti a belvárost. Az utazók jelentős része a belvárosba jön, intézmények, rendőrség, stb., ezért jönnek be a környékről Veszprémbe. Helyi járaton nyilván plusz költséggel jár ez, nem lehet-e megoldani, hogy ez ne legyen plusz költség? Egyes járatok érintik majd a belvárost is. Van-e arra garancia, hogy a busztársaságok későbbiek során nem döntenek-e úgy, hogy ez plusz út és elmennek a környékre és leparkolnak a Vasútállomáson. Még egy kérdés: Ez az egész átalakítás mekkora összegbe kerül Veszprémnek? Kerül-e valamibe vagy teljesen pályázati pénzből valósul meg? Az előterjesztésben szerepel, ha megtörténnek a változások, akkor megszűnik a járművek parkoltatása, így a piac bővíthető. Ezt a mostani buszparkolóval nem lehet megoldani? Véleménye szerint nem kell átalakítani. Még egy dolog, ami érdekes: Szerepel az előterjesztésben, hogy az intermodális csomópont kialakítása esetén bizonyos területeket magánkézből meg kell vásárolni. Kérdés: Kié és milyen területeket kell megvásárolni és milyen összeget fognak erre rászánni?

Katanics Sándor, a Pénzügyi és Költségvetési Bizottság elnöke: Ha nincs egyéb kérdés, hozzászólás véleménye szerint zárják le ezt a történetet. Nagyon röviden a határozati javaslatban foglaltakkal kapcsolatban azt szeretné kérdezni, hogy a Kormányhatározat alapján 2016-ban nyílik arra lehetőség, hogy ebből a 63 milliárdból ezt a célt elnyerje a város. Itt a 63 milliárdnak, ha jól emlékszik harmadát Debrecen már elnyerte. Lényeg az, hogy a következő években, ha sikeres lesz a pályázat, akkor folyamatában zajlik majd ez az átalakítás, de magában a határozati javaslatban az is benne van, hogy a Jutasi út, illetve a Kopácsi úti kereszteződés vagy körforgalom, vagy lámpás csomópont lesz, most egyik se. A Bagolyvári út és Jutasi út kereszteződésében vannak lámpák. Mikorra várható ezeknek a csomópontoknak az átépítése? Ez a pályázat nem ezt öleli fel, megtörténhet, hogy nem kerülnek ezek szinkronba. A belvárosi közlekedés

zsúfoltságához jelentős mértékben hozzájárul, hogy ezek a csomópontok ilyenek. Ha nincs egyéb kérdés átadja a szót Alpolgármester asszonynak.

Brányi Mária alpolgármester: Igyekszük valamennyi felvetésre, kérdésre választ adni. Nem lakossági fórum, hanem egy társadalmisítási folyamat valósult meg. Azt gondolja, hogy ebben a pályázati keretrendszerben a közösségi közlekedés kérdése elsősorban szakmai kérdés és nem lakossági igények alapján kell, hogy eldőljön. Nyilvánvalóan nagyon fontos, hogy a lakosság megelégedésével járjon minden beavatkozás, de nem kívánság műsor szintjén kell, hogy megmértődjön. Készül egy szakmai vizsgálat és erre a vizsgálatra alapuló szakmai javaslatok alapján kell döntést hozniuk. A szakmai fórumokra részben azokat a szervezeteket hívták meg, akik ehhez a kérdéskörhöz, ehhez a területhez akár hatóságként, akár szakmai munkájuk során valamilyen módon kapcsolódnak. Minden olyan egyéb fórummal, szakmai döntéshozóval folytattak egyeztetéseket és konzultációkat ahol ennek az egész elképzeléssornak a finanszírozásáról döntenek, illetve a finanszírozás kereteit meghatározzák. Ezeket a beavatkozásokat az önkormányzat saját forrásból nem tudja finanszírozni, másrészt nem is feladata, hogy finanszírozza. Elhangzott, hogy 5 milliárd forint nagyságrendről van szó, ezt saját költségvetésből lehetetlen lenne elindítani. Ebből az elképzeléssorból akkor lesz valami, hogy ha azokat az elvárásokat, amelyekhez ma pályázati forrásokat lehet elnyerni, azokat az elvárásokat az elképzelésük tudja teljesíteni, biztosítani. Ennek a munkának a végeredménye egy részletes megvalósíthatósági tanulmány, amely szeptemberi határidővel készül el; reményei szerint a szeptemberi közgyűlésen el is tudják fogadni. Amennyiben a Közgyűlés ezt az anyagot támogatja, akkor van arra lehetőségük, hogy Veszprém is belekerülhessen abba a települési körbe, akiknek lehetőségük lesz a rendelkezésre álló 40 milliárd forintos forrás keret csomag lehívásához csatlakozni. Arról is volt szó az ismertetés során, hogy kifejezetten arra törekedtek, hogy egy nagyon kompakt és kifejezetten ezt az ügyet szolgáló műszaki tartalom álljon össze. Nem szeretnék ebből egyéb más városfejlesztési feladatokat ellátni, így a piac átalakítását sem szeretnék. Nyilvánvalóan ennek a tervfázisnak az a feladata, hogy egy olyan keretet határozzon meg a Vásárcsarnok, piac hosszú távú fejlesztésére, ami jól illeszkedik majd részben a közösségi közlekedési átszállási lehetőségeihez, a meglévő gyalogos és kerékpáros kapcsolatokhoz és a város strukturális fejlesztéséhez, de nem feladatuk ezeknek az elképzeléseknek a részletes kibontása, sem pedig a finanszírozása. Az 5 milliárd forintos nagyságrendben, ami a jelenlegi tervfázisban becsülhető, a következő feladatokra van forrás: az intermodális csomóponti kialakítása, a Bagolyvári átszállóhely környezetében azoknak a beavatkozásoknak a kivitelezésére, amely magának a csomóponti kialakításnak, a közlekedési kapcsolatoknak a létesítése és magának az átszállóhely működésének a kialakítását jelenti. A szükséges kisajátításokat is végre kell hajtani. A vasútállomás előterében felhasznált területnek közel 90%-a állami és önkormányzati tulajdonban van. Az állami tulajdon az vagy MÁV vagy VOLÁN tulajdont jelent. A Máltai Szeretetszolgálatnak is van ingatlana, amelyet az „A”, a „B” és a „C” változat is érint. Ezeket a kisajátításokat figyelembe vették. Ahhoz, hogy ez a rendszer teljes legyen, ahhoz a járműpark megújítására is gondolni kell. Ennek a költsége nem jelenik meg az anyagban. A becsült nagyságrend 2,5-3 milliárd forint. Ennek a fedezésére a jövőben egy IKOP-os pályázat keretén belül vélhetően lehetőségük lenne. Azt gondolja, hogy most

mindennél van egy feltételes mód, mert az előkészítés első fázisában vannak, de meggyőződése szerint csak akkor fognak tudni ebből a stádiumból érdemben előre lépni, ha a szakmai elvárásoknak felelnek meg. Azért hangsúlyozza ezt maximálisan, mert ha nem tudnak a jelen szakmai elvárásoknak megfelelő, előre mutató projektet generálni, akkor lehet, hogy mindenkinek tetszeni fog, de soha nem fognak előre lépni belőle. Ahogy erre már utalás történt, minden évben próbálják a jelenlegi helyzetet egy kicsit kozmetikázni, de ő ezekben nem hisz, mert eddig egyik kozmetikázás sem járt teljes lakossági megaláddással. A közösségi közlekedésben azokat a sajátosságokat figyelembe kell venni, amelyektől ez működő képes és fenntartható rendszerű. Ez soha nem fogja tudni azt a kényelmet hozni, mint amit az egyéni közlekedés, de csak akkor fog tudni egy olyan alternatívát képezni, ami versenyképes vagy választási képes, hogy ha rugalmas és flottul működik. Lehet, hogy át kell szállni, de az az átszállás amiről Bősze Sándor beszélt, az nem az az átszállás, amihez most vannak szokva. Ezt a struktúrát azért érzi jó választásnak, mert a jelenlegi gondolkodásukból és a jelenlegi megszokásaikból fog kibillenteni és így lehet csak új utasokat nyerni. Jelenleg 25-30% az igénybevevők száma. Szó volt a piacról, illetve az intermodális csomópont központi helyéről. Azt gondolja, hogy bár a vasútállomás külpontosan helyezkedik el a többi városrészhez képest, az semmiképpen fel nem merülhet, hogy a vasútállomás helye megváltozik. Az emelt sebességű vasútvonal vélhetően el tudja érni Veszprémet, az egyeztetések során volt arról szó, hogy esetleg akár már 2018-ban pályázati konstrukció keretében forrásokat lehetne ahhoz nyerni, hogy ez a jelenleg Székesfehérvárig tartó magasabb szolgáltatási színvonalú pályakiépítés elérjen bennünket is. Véleménye szerint ez tud adni egy ugrásszerű minőségű változást. A vasútállomás környezetében megvalósuló intermodális fejlesztés a külpontosságot oldani tudja. A pályázat csak az utasforgalommal kapcsolatos szolgáltatásokat tartalmazza, illetve az alternatív közlekedési eszközökhöz való kapcsolódás lehetőségét biztosítja. A Kopácsi úti csomóponttal kapcsolatban az anyagban is úgy fogalmaztak, hogy az „A” változatban egy jelzőlámpás csomópont van, a „B” változatban egy körforgalmi csomópont szerepel. Ennek a két csomópontnak az alkalmazása egymással kompatibilis. Mind a két változathoz mind a két csomóponti megoldás alkalmas. A kollégák még egy szimulációs vizsgálatot fognak elvégezni, illetve kiértékelni a beérkező adatokat és ennek függvényében fogják a végleges javaslatot megtenni.

Dulicz László tervező: A debreceni intermodális csomóponttal kapcsolatban elmondja, hogy azt egy klasszikus, nagy intermodális csomópontnak nevezhetik, amelyet kereskedelmi funkcióval együtt létesítettek egy belvárosi környezetben. Pontosan olyan problémákkal küzdenek ezek az intermodális csomópontok, a fehérvári is ilyen, amelyektől Veszprém szabadulna. A busztárolás olyan helyeken valósul meg, ami nem igazán kedvező. A fehérvári intermodális csomópont létrehozásában is részt vettek, ott a rövid idejű busztárolás a belvárosban valósul meg, de a busz telephely viszonylag közel van. Viszonylag alacsony rezsivel mellett a busz tárolóhelytől elérhető a busztelephely. Veszprém esetében az utasok nincsenek átszállásokra kényszerítve. aki ma a belvárosba akar menni, az átszállás nélkül szinte minden irányból eléri a belvárost. A Pápa irányából érkező buszok esetében mondják azt, hogy álljanak meg az intermodális csomópontnál és az utasok a 2-3 percenként induló buszra felszállva elérhetnék a belvárost. Az egységes díjrendszer miatt az utasoknak ez nem jelentene többletköltséget. Egységes díjrendszert

szeretnének kialakítani a mostani helyett. Bemutatja a párhuzamos rendszerek kiszűrésére tett elképzeléseiket. Az adatfelvételekkel kapcsolatban elmondja, hogy bár ez az anyag valóban nem tér ki az adatfelvétel bemutatására, de készült egy közel háromszáz oldalas adatfelvétel értékelés, amely közel egy hónapja fent van a város honlapján. Az anyag az értékelések alapján készült el. A felmérési adatokra hivatkozva a távolsági buszokat igénybe vevőkről elmondja, hogy az utazóknak csak egy része szándékozik Veszprémbe jönni, ezért az „A” és a „B” változatban az intermodális csomópontot kivinnék a vasútállomáshoz. Innen a bemutatott rendszerek alapján az utasok 2-3 perces idő alatt elérnek egy olyan járművet, amivel a belvárosba juthatnak. A vasútállomásnál megvalósuló intermodális csomópont esetén az utasoknak lehetőségük lesz a taxi szolgáltatást, a helyijárat-, helyközi szolgáltatásokat igénybe venni, parkolni stb. Beszél a piacfejlesztésről is, kiemelve a mostani kaotikus parkolási helyzet rendezésének szükségességét. Az önkormányzat kérése alapján amennyire lehetett a magánterületek igénybevételét kerülték a tervezés során.

Némethné Károlyi Jolán bizottsági tag: Szó esett arról, hogy főépítész úr ismerteti a Tervtanács véleményét, de erre még nem került sor.

Horváth Gábor főépítész: A Tervtanács most volt közvetlenül a Bizottsági ülés előtt, ezért tényleg csak pár mondatban tudja elmondani az álláspontjukat. A Tervtanács összességében az „A” változatot támogatta. Egyetértett azzal, hogy egy térben és időben is szabályozott, erőteljesebb beavatkozással rendelkező változat kerüljön elfogadásra. Az épületeknek a tervezési iránya egy transzparens átlátható, könnyed, földszintes, inkább pavilon szerű nem túl nagy alapterülettel rendelkező felvételi épület kialakítását jelentené, illetve a Bagolyvári részen az átszállónál egy nagy perontókkal rendelkező, de relatíve kicsi vizesblokkot tartalmazó, egy kis vállalkozási lehetőséget biztosító épület készülne. Elbontásra kerül a jelenlegi autóbusz-pályaudvar, melynek vannak ugyan értékei építéstartományi szempontból is, de használati szempontból viszont nagy problémákat okoz a Volánnak, ezért elképzelhető ennek az elbontása és az egész közlekedési csomópont súlypontjának a Jutasi út mellé helyezése. Arra felhívta a Tervtanács a figyelmet, ami itt is többször elhangzott, hogy a Bagolyvári részen a piaccal foglalkozni kell. Nagyon fontos, ha megújul a csomópont, akkor ennek megfelelően újuljon meg a piac egész szervezése, kiszolgálása, forgalmi rendszere és méltó legyen, ne legyen különbség, ne az történjen, hogy mellette lesz egy komoly megújítás míg a piacnak megmarad a régi állapota. A Tervtanács felhívta a figyelmet a vasúti pályaudvarnál a régi épület üzemi épületté válik, nagyon fontos, hogy az is egy átalakuláson, felújításon menjen keresztül. Nem kapcsolódik közvetlenül az intermodális kérdéskörhöz, de fontosnak tartották megemlíteni. Annyit a Tervtanács kihangsúlyozott, hogy a két változat közül a „B” változatot abban a tekintetben kedvezőbbnek tartja, hogy az utas felvételnél, a vasúti pályaudvarnál az új épület előtt egy félszigetszerűen kialakított tér jön létre. Nincs keresztezés a gyalogosok és az egyéb járművek között. Ezt ő korábban is kérte, hogy vizsgálják meg, egyelőre még mindig azt a választ kapták, hogy vizsgálat alatt van. Azért nehéz ez a kérdés, mert az „A” változatnál a helyijáratokat csak párhuzamos állásból lehet indítani és szükség lenne erre a helyre is és a közlekedést úgy tudják megoldani, hogy jelenleg az „A” változatnál van egy gyalogos és busz kereszteződés. Amire felhívta még a

figyelmet a Tervtanács, hogy a Bagolyvári csomópontnál nagyon oda kell figyelni az összehangolt szervezésre. Ott komoly a gyalogos forgalom, a kerékpáros forgalom, busz, autó forgalom találkozik a helyijáráttal, helyközi járáttal együtt. Erre kérték, hogy olyan megoldásokat javasoljanak a tervezők tájépítészeti, építészeti, közlekedési eszközökkel, amik a gyalogosokat megfelelő módon terelik. Az a fajta probléma, ami ma megvan Veszprémben, mindenki megy amerre lát, amerre tud, ezt érzékenyen, nem kényszerítve, hanem finom megoldásokkal, zöldfelületekkel, akár sövényekkel, zöld falakkal, ami függőleges irányban is bizonyos értelemben akadályt jelent, ugyanakkor látvány szempontjából szerencsés megoldás, tereljük úgy a gyalogosokat, hogy ne átfutkosások legyenek. Ezt kéri majd a tervben továbbfejleszteni. Az épületekkel kapcsolatban egyetértenek ezzel a fajta építészettel, mely egy modern, egyszerű, praktikus, gyakorlatias megoldásokat ad. Felhívták a figyelmet, el is hangzott kérdésként a Tervtanácson, amennyire lehet az újrahasznosítható, megújítható energiaforrások használatát az építészeti tervezésnél, kialakításánál, felületeknek a kialakításánál is alkalmazzák.

Sárándi Balázs, a Pénzügyi és Költségvetési Bizottság tagja: Köszöni a választ, de továbbra is hiányolja az elkészült adatfelmérést. Igazából az adatfelmérés hiányában kell döntenet, ezt nem tartja helyesnek. Véleménye szerint a lakossági vélemények ismerete nélkül ebben az ügyben döntenet helytelen, mert ez nemcsak szakmai ügy, hanem lakossági ügy is. A lakosságot érinti leginkább.

Stigelmaier Józsefné, a Tulajdonosi Bizottság tagja: Nagyon örül, hogy ilyen mélyreható bemutatásra került az új intermodális csomópont. Maga nevében azt tudja mondani, hogy az „A” verziót kellene választani. Kicsit idegenkednek az újtól, a modernektől, de úgy gondolja, hogy hosszabb távon jó lesz Veszprém városának, Veszprém lakosságának. Ilyen lehetőséget nem szabad kihagyni, arról nem is beszélve, hogy meghallgatta a különböző hozzászólásokat, senki nem említette az egészségre való hatását annak, hogy a régi buszpályaudvar kikerül, tehát a légszennyezés jelentősen csökkenni fog. Ha csak azt nézik, hogy az egészségre való hatása milyen pozitív lesz, már akkor is támogatni kell a változást. Arról nem beszélve, hogy a világvárosokat, ha megnézik, mindegyik igyekszik a közlekedést a városon kívülre tenni. Ő is ebben látja Veszprém jövőjét, ragaszkodik a múlthoz, megmarad emlékeikben, fényképeken, de azt tanácsolja, hogy fel kell vállalni, és ki kell vinni a városon kívülre az intermodális csomópontot, ahogy hallották, semmilyen problémát, plusz költséget nem fog jelenteni, mert egy buszjeggyel lehet utazni. Volt olyan, aki a rátóti buszról leszállt a buszpályaudvaron, és helyi járatos jegyet kellett venni. Így nem kell, a jegy elég odáig. Részéről az „A” változatot támogatja.

Gerstmár Ferenc, a Városstratégiai és Városmarketing Bizottság tagja: Egyetért Sárándi Úrral, hogy a lakossági véleményekre szükség van. Nyilván egy ilyen horderejű ügyben a szakmaiság fontos, úgy látja, hogy ez a tudás rendelkezésre is áll. Ugyanakkor, ha azt akarják elérni, hogy a lakosság minél nagyobb számban használja a közösségi közlekedést, akkor figyelembe kell venni az ő véleményüket, igényüket is. Pont az a cél, hogy a közösségi közlekedés irányába tereljük az embereket, minél többen vegyék igénybe, és a légszennyezettséget úgy lehet

leginkább csökkenteni, ha az emberek az autós közlekedés helyett minél többen a közösségi közlekedést használják.

Dulicz László tervező: Közel 10 ezer személy lett megkérdezve Veszprémben, 3 ezer Veszprém környéki, egyrészt az utazási szokásairól, másrészt volt egyfajta igényfelmérés a telefonos interjúk során, hogy hogyan, milyen módon közlekedne, és milyen közlekedési szokásokkal él. Ilyen szempontból egy nagyon tág és bő, a szokásoktól eltérő mértékben is nagymértékű adatfelvételre épült, melyben személyes megkeresések voltak. Ilyen szempontból a lakosság megkérdezése megtörtént

Katanics Sándor, a Pénzügyi és Költségvetési Bizottság tagja: Őt is megkérdezték egy adatfelmérés során.

Brányi Mária alpolgármester: Szeretné felhívni a figyelmet, hogy a városi honlapon fent van a vizsgálati anyag. Az önkormányzati képviselők személy szerint megkapták a vizsgálati anyagot és úgy gondolja, a városi honlapon keresztül is lehet erre bárkinek reagálni, bárkinek lehet véleménye, javaslata. Ha valakinek még további részletesebb információra van szükséges, akkor forduljanak hozzá. Nem közvélemény kutatás kérdése egyébként, hogy a közlekedést hogyan kell átszervezni, ezért választanak a települések képviselőtestületet, ezért vannak szakmai bizottságok. Azt gondolja, hogy azt a nyilvánosságot, ami az előterjesztés előkészítéséhez kell, azt biztosították és majd, ha már egy irány mellett elköteleződnek, azt az irányt lehet a lakossággal ismertetni és annak majd a továbbgondolásában a további kéréseket, javaslatokat figyelembe venni.

Katanics Sándor, a Pénzügyi és Költségvetési Bizottság elnöke: Úgy gondolja, hogy a vitát itt lezárhatják, és a Bizottságok meghozhatják egyenként döntésüket az előterjesztéssel kapcsolatban. Kérte a Pénzügyi és Költségvetési Bizottság jelen lévő tagjait foglaljanak állást az előterjesztéssel és az előterjesztéshez tartozó határozati javaslattal kapcsolatban.

A Pénzügyi és Költségvetési Bizottság jelenlévő 7 tagja 5 igen szavazattal, 1 nem szavazattal és 1 tartózkodás mellett meghozta a következő határozatot:

**Veszprém Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlése
Pénzügyi és Költségvetési Bizottságának**

104/2015. (VII. 28.) határozata

„Veszprém MJV Intermodális pályaudvar és kapcsolódó közösségi fejlesztések” című megvalósíthatósági tanulmány munkaközi változatának jóváhagyása” tárgyú előterjesztésről

Veszprém Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlésének Pénzügyi és Költségvetési Bizottsága megtárgyalta a „Veszprém MJV Intermodális pályaudvar és kapcsolódó közösségi fejlesztések” című megvalósíthatósági tanulmány munkaközi

változatának jóváhagyása” tárgyú előterjesztést. A Bizottság **javasolja** a Közgyűlésnek az előterjesztés **megtárgyalását** és az előterjesztéshez tartozó határozati javaslat **elfogadását**.

Katanics Sándor, a Pénzügyi és Költségvetési Bizottság elnöke kérte a Tulajdonosi Bizottság alelnökét, valamint a Városstratégiai és Városmarketing Bizottság elnökét foglaljanak állást az előterjesztéssel kapcsolatban.

Katanics Sándor, a Pénzügyi és Költségvetési Bizottság elnöke: A Pénzügyi és Költségvetési Bizottság 3. napirendjének tárgyalásakor sajnálatosan egy hibát elkövetett, szeretné korigálni. A napirendnél csak az új kötelezettségvállalásról szóló határozati javaslatról szavaztak, Sárándi úr figyelmeztette, hogy még egy határozati javaslat van a visszavonásra vonatkozóan. Szeretne segítséget kérni a Jegyzői Irodától, lehetséges-e, hogy most csak a visszavonásról szavaznának, vagy újra meg kell az egész napirendet tárgyalni. Ő úgy értette, hogy az újat szavazták meg, a visszavonást nem.

Dr. Mohos Gábor jegyző: Csak véleményt fogalmazott meg a Bizottság azzal, hogy támogatja az előterjesztésben foglaltakat. A határozati javaslatokat majd a Közgyűlés fogadja el.

Katanics Sándor, a Pénzügyi és Költségvetési Bizottság elnöke megköszönte a segítséget, így nem kell a Bizottságnak szavaznia ez ügyben még egyszer. Annyit kívánt még a Bizottság tagjai részére bejelenteni az Egyebek napirendben, hogy a következő bizottsági ülésen szeretne az Intézményi Szolgáltató Szervezet belső ellenőrzési vizsgálatának a megállapításaival foglalkozni. Szeretné ha a következő bizottsági ülésen tárgyalná majd ezt a Bizottság. Ezt követően megköszönte a Bizottság tagjainak részvételét, s mivel több napirend nem volt, így a Pénzügyi és Költségvetési Bizottság ülését 11,25 órakor bezárta.

K.m.f.

Katanics Sándor
a Bizottság elnöke

Baumgartner Lajos
a Bizottság alelnöke