

Szám: I/1-20/2024

JEGYZŐKÖNYV

Készült: Tata Város Önkormányzat Képviselő-testületének Pénzügyi, Környezetvédelmi és Városfejlesztési Bizottsága 2024. június 19-én 14 órakor a Városháza dísztermében (2890 Tata, Kossuth tér 1.) megtartott ülésén

Jelen vannak: Boglári Zoltán elnök,
Viczenáné Czégény Ágnes elnökhelyettes
Dr. Popovics Judit bizottsági tag
Dr. Szabó Gábor bizottsági tag
Gerébi Ákos bizottsági tag
Horváthy Lóránt bizottsági tag

Igazoltan távol vannak: Gönczy Mihály bizottsági tag
Dr. Musicz László bizottsági tag
Rónavölgyi-Varga László bizottsági tag

Az ülésre tanácskozási joggal meghívást kapott:

Michl József polgármester
Rigó Balázs alpolgármester
Purgel Zoltán alpolgármester
Dr. Horváth József jegyző
Dr. Lantai Éva aljegyző
Dr. Korencsi Melinda jegyzői kabinetvezető
Tatai Német Nemzetiségi Önkormányzat Elnöke
Tatai Lengyel Nemzetiségi Önkormányzat Elnöke

Napirendi pontok előterjesztői, előadói:

Lakos Zsuzsanna városfejlesztési és projekt irodavezető
dr. Bakos Zsolt városépítészeti és vagyongazdálkodási irodavezető
Mürkl Levente környezetvédelmi és városüzemeltetési irodavezető
Tene Gáborné városüzemeltetési ügyintéző
Berczelly Attila, a Tatai Rend-ház Nonprofit Kft. ügyvezetője

Az ülésen a meghívottak közül megjelent: a mellékelt jelenléti íven szereplők.

B o g l á r i Z o l t á n a b i z o t t s á g e l n ö k e tisztelettel és szeretettel köszönti a Pénzügyi, Környezetvédelmi és Városfejlesztési Bizottság tagjait az ülésen. Külön köszönti a megjelent képviselő társakat, a külső bizottsági tagokat, jegyző urat, meghívottakat és az irodavezetőket.

Megállapítja a határozatképességét, mivel a bizottság 9 tagjából 6 fő jelen van, Dr. Musicz László, Rónavölgyi-Varga László és Gönczy Mihály bizottsági tagok a mai ülésen nem tudnak részt venni.

A Pénzügyi, Környezetvédelmi és Városfejlesztési Bizottság mai üléséről készült jegyzőkönyv hitelesítőjének Gerébi Ákos bizottsági tagot kéri fel. Javasolja a következő döntés meghozatalát.

Tata Város Önkormányzat Képviselő-testületének Pénzügyi, Környezetvédelmi és Városfejlesztési Bizottsága a mai ülésről készült jegyzőkönyv hitelesítőjének Gerébi Ákos bizottsági tagot bízta meg.

A javaslattal a bizottság jelenlévő 6 tagjából, **egyhangú 6 igen** szavazattal egyetért és a következő határozatot hozza:

Tata Város Önkormányzat Képviselő-testület
Pénzügyi, Környezetvédelmi és Városfejlesztési Bizottsága
105/2024.(VI.19.) határozata
jegyzőkönyv hitelesítőjének kijelöléséről

Tata Város Önkormányzat Képviselő-testületének Pénzügyi, Környezetvédelmi és Városfejlesztési Bizottsága a mai ülésről készült jegyzőkönyv hitelesítőjének Gerébi Ákos bizottsági tagot bízza meg.

Határidő: azonnal

Felelős: Boglári Zoltán elnök

B o g l á r i Zoltán a bizottság elnöke elmondja, „A Tata, Ipari park bővüléséhez egyes ingatlanok belterületbe vonásáról” című előterjesztés került kiosztásra (5. napirend), valamint a meghívottak kérésére az eredeti 2. napirend „Zöld Busz Program” kerülne először megtárgyalásra, amennyiben más kiegészítés, észrevétel nincs, javaslatot tesz az előzetesen megküldött I/1-19/2024. számú írásos meghívón szereplő és a kiosztott napirend megtárgyalására az alábbiak szerint:

1. Zöld Busz Program

Előterjesztő: Michl József polgármester

Előadó: Mürkl Levente Környezetvédelmi és Városüzemeltetési Irodavezető
Tene Gáborné városüzemeltetési ügyintéző

Meghívott: Szegedi Zsolt, a Volánbusz Zrt. képviselője

2. A) A Tata és Környéke Turisztikai Egyesület 2023. évi szakmai és pénzügyi beszámolója

B) A Tata és Környéke Turisztikai Egyesület 2024. évi szakmai és pénzügyi terve

Előterjesztő: Berczelly Attila, az Egyesület elnöke

Előadó: Lakos Zsuzsanna városfejlesztési és projekt irodavezető

Meghívott: Magyarics Gábor TDM menedzser

3. A Szomód Ferencmajor mellett található, a 0193/1 hrsz.-ú, a 0194/3 hrsz.-ú és a 0197/3 hrsz.-ú ingatlanok jövőbeni hasznosítása

Előterjesztő: Michl József polgármester

Előadó: dr. Bakos Zsolt városépítészeti és vagyongazdálkodási irodavezető

4. Megállapodás megkötése a Magyar Közút Nonprofit Zrt.-vel területrészt rendezésére vonatkozóan

Előterjesztő: Michl József polgármester

Előadó: dr. Bakos Zsolt városépítészeti és vagyongazdálkodási irodavezető

5. A Tata, Ipari park bővüléséhez egyes ingatlanok belterületbe vonásáról

Előterjesztő: Michl József polgármester

Előadó: dr. Bakos Zsolt városépítészeti és vagyongazdálkodási irodavezető

(Az 1-5. napirendi pontok a képviselő-testület 2024. június 26-ai ülésének tervezett előterjesztései.)

6. Tata, Mindszenty tér 11/2. szám alatti garázs bérbeadása
Előterjesztő: Michl József polgármester
Előadó: dr. Bakos Zsolt városépítészeti és vagyongazdálkodási irodavezető
7. Forgalmi rend módosítására irányuló kezdeményezés
Előterjesztő: dr. Horváth József jegyző
Előadó: Tene Gáborné városüzemeltetési ügyintéző

mellyel a bizottság jelenlévő 6 tagjából, **egyhangú 6 igen** szavazattal egyetért és a következő határozatot hozza:

Tata Város Önkormányzat Képviselő-testület
Pénzügyi, Környezetvédelmi és Városfejlesztési Bizottsága
106/2024.(VI.19.) határozata
a bizottság 2024. június 19-i ülésének napirendjéről

A Pénzügyi, Környezetvédelmi és Városfejlesztési Bizottság a mai ülésén az előzetesen megküldött I/1-19/2024. számú írásos meghívón szereplő napirendeket tárgyalja meg az alábbiak szerint:

1. Zöld Busz Program
Előterjesztő: Michl József polgármester
Előadó: Mürkl Levente Környezetvédelmi és Városüzemeltetési Irodavezető
Tene Gáborné városüzemeltetési ügyintéző
Meghívott: Szegedi Zsolt, a Volánbusz Zrt. képviselője
2. A) A Tata és Környéke Turisztikai Egyesület 2023. évi szakmai és pénzügyi beszámolója
B) A Tata és Környéke Turisztikai Egyesület 2024. évi szakmai és pénzügyi terve
Előterjesztő: Berczelly Attila, az Egyesület elnöke
Előadó: Lakos Zsuzsanna városfejlesztési és projekt irodavezető
Meghívott: Magyarics Gábor TDM menedzser
3. A Szomód Ferencmajor mellett található, a 0193/1 hrsz.-ú, a 0194/3 hrsz.-ú és a 0197/3 hrsz.-ú ingatlanok jövőbeni hasznosítása
Előterjesztő: Michl József polgármester
Előadó: dr. Bakos Zsolt városépítészeti és vagyongazdálkodási irodavezető
4. Megállapodás megkötése a Magyar Közút Nonprofit Zrt.-vel területtrész rendezésére vonatkozóan
Előterjesztő: Michl József polgármester
Előadó: dr. Bakos Zsolt városépítészeti és vagyongazdálkodási irodavezető
5. A Tata, Ipari park bővüléséhez egyes ingatlanok belterületbe vonásáról
Előterjesztő: Michl József polgármester
Előadó: dr. Bakos Zsolt városépítészeti és vagyongazdálkodási irodavezető

(Az 1-5. napirendi pontok a képviselő-testület 2024. június 26-ai ülésének tervezett előterjesztései.)

6. Tata, Mindszenty tér 11/2. szám alatti garázs bérbeadása
Előterjesztő: Michl József polgármester
Előadó: dr. Bakos Zsolt városépítészeti és vagyongazdálkodási irodavezető

7. Forgalmi rend módosítására irányuló kezdeményezés

Előterjesztő: dr. Horváth József jegyző

Előadó: Tene Gáborné városüzemeltetési ügyintéző

1. NAPIREND

Zöld Busz Program

Előterjesztő: Michl József polgármester

Előadó: Mürkl Levente Környezetvédelmi és Városüzemeltetési Irodavezető
Tene Gáborné városüzemeltetési ügyintéző

Meghívott: Szegedi Zsolt, a Volánbusz Zrt. képviselője
Baranyai Gergely, a Volánbusz Zrt. képviselője

B o g l á r i Zoltán a bizottság elnöke köszönti Szegedi Zsoltot és Baranyai Gergelyt, a Volánbusz Zrt. képviselőit, érdeklődik, van-e kiegészítés, kérdés az előterjesztéshez.

G e r é b i Ákos bizottsági tag elmondja, több átfogó kérdése lenne a döntéssel kapcsolatban. A dekarbonizációs terv is kiemeli, hogy Tata városa elkötelezett a közösségi közlekedés fenntartásáért, fejlesztéséért, illetőleg az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentése mellett, erre az előterjesztés is hivatkozik. Felelősséggel egy ilyen horderejű döntés kapcsán, akkor tud a Képviselő-testület döntést hozni, illetve a bizottság akkor tudja elfogadásra ajánlani, ha az önkormányzat középtávon, hosszútávon vállalni tudja ennek a fejlesztésnek az anyagi terheit, ehhez kapcsolódnának a kérdései.

1. Két alternatívát hasonlít össze a dekarbonizációs terv – az Európai Unió és a magyar jogszabályok alapján, illetőleg a Volánbusz üzletpolitikája alapján reális esélye van-e annak, hogy a dízel üzemet fejlesszék hosszú távon?
2. A dekarbonizációs tervben szerepel egy jelenérték számítás – a gazdasági potenciál összehasonlítására – ez egy szokványos számítás az egyes projekt döntések esetében, amikor arra várunk, hogy a vállalkozó válaszson az egyes terv variációk alapján. Önkormányzati szempontból nehéz kalkulálni azzal, hogy az önkormányzatok veszteségfinanszírozása kapcsán milyen kondíciókkal találja szembe magát. Próbált egy számítást végezni legalább az első évre – ha a működés anyagi jellegű költségeit veszik figyelembe, akkor 15-16 %-kal kevesebb az elektromos buszok üzemeltetésének a költsége, mint a jelenlegi buszpark üzemeltetése, de ha a casco-val kiegészítjük az elektromos buszok költségeit, akkor kb. 0 körüli eredményre lehet számolni. Kapunk-e erre vonatkozóan számítást még a Képviselő-testület döntéséig, ami megalapozza, hogy az önkormányzatnak a veszteség finanszírozás kapcsán milyen terhei keletkeznek? Mennyire változnak a jelenlegi kondíciókhoz képest?
3. A projekt 15 évre szól, az utolsó hét esztendővel számol az előterjesztő az akkumulátorok cseréjével – ennek az értékcsökkenése is szerepel, ha jól értelmezte magának a projektnek az értékcsökkenése nem szerepel a költségek között. Hogyan történik az elszámolás, ha a Volánbusz Zrt. nem nyer és időközben lejár a közszolgáltatási szerződés? Ebben az esetben a projekt bekerülési költségének az amortizációja milyen módon történik? Hol keletkezik? Az anyag azzal számol, hogy amortizációs költség már a projekt költségét tekintve csak az akkupakk esetében történik. Ez az utolsó hét évben történik, hiszen ha értéknövelő beruházás kapcsolódik ehhez, 7 év múlva történik ennek az amortizációja, de kihat az egész futamidőre a pályázat kapcsán, hogy miként történik ennek az elszámolása.

4. Mi a Volánbusz Zrt. álláspontja arról, hogy hosszabbítható-e a közszolgáltatási szerződés? Praktikus szempontok szerint jó lenne legalább a fenntartási időszakra (5 évre).
5. A projekt azzal számol, hogy változatlan autóbusz és futásteljesítmény a számítás alapja. Az elmúlt időszakban sok intézkedést hajtott végre a város annak érdekében, hogy növelje az utas számot – szolgáltatásbővítés, optimalizálás, menetdíjcsökkentés.
A következő lépés, ha az önkormányzatnak ilyen módon emelkedik a veszteségfinanszírozásban (elmúlt 5 év alatt négyszerese lett) a ráfordítása, akkor nem lesz más lehetőség, mint a futásteljesítmény csökkentése (szolgáltatás csökkentése). Reális alternatíva az, hogy a projekt esetleg kevesebb autóbusz beállításával számol?
6. Biztosítható-e, hogy Tata homogén buszparkkal rendelkezzen? A projektben az szerepel, hogy 6 + 1, maradna egy autóbusz, ami belső égésű motorral rendelkezik. Lehet-e arra számolni, hogy egységesítsék a szolgáltatást, már olyan módon, hogy a tartalék busz a helyközi flottában legyen elszámolva. Nyilván amikor szükséges ennek az elszámolását megtesszük.
7. A közszolgáltatási szerződés módosítása – jelenleg km alapú az elszámolás (85-15 %, azaz 15 % a változó díjnak a részaránya – induláskor 17 % volt). Ha csak a 15 % és 17 % közötti különbséget számoljuk, az 2023-ban 6 M Ft-os többlet költséget okozott az önkormányzatnak. Folytatható a km alapú elszámolás? Önök miben gondolkodnak? A vegyes üzemeltetés meglehetősen megbonyolítja a helyzetet, vagy visszatérünk a korábban alkalmazott tényleges veszteségfinanszírozáshoz.
8. A projektet támogató nyilatkozat – 7. pontból áll – biztos része lesz a pályázati anyagnak. Az első 4. ponttal nincs különösebb baj, a 4. pont arról szól, hogy gondoskodunk a közszolgáltatási szerződés felülvizsgálatáról, úgy gondolja, hogy ez közös feladat. Az 5. pont ennél érdekesebb, megismerte a fejlesztésnek a közszolgáltatás ellentételezésére gyakorolt hatását és gondoskodik ennek a végrehajtásáról – a jelenlegi ismeretünk szerint, az anyagok alapján, amelyeket a rendelkezésünkre bocsátottak nem lehet azt mondani, hogy megismertük. Itt valamilyen elmozdulásnak kellene történnie. A 6. pont is érdekes, abban az esetben, ha az új közszolgáltatási szerződést mással kötnénk meg 2026 után, akkor az eszközök átadásáról az új közszolgáltató részére gondoskodjunk.
Úgy értelmezte, hogy az eszközök a Volánbusz Zrt. tulajdonában vannak, tehát ez most csak arra vonatkozik, hogy mi is részt veszünk abban, hogy ennek a fejlesztésnek az eszközállománya miként kerül más tulajdonába. Vagy vannak valamilyen kötelezettségei az önkormányzatnak a későbbiek során?
Ha más szolgáltató, más platformon kívánja ellátni ezt a szolgáltatást, akkor ezek az eszközök itt „parkolnak” a város udvarán?
Úgy gondolja, hogy ezek a kérdések hozzá tartoznak ahhoz, hogy jó szívvel tudják ajánlani a Képviselő-testületnek elfogadásra.

B a r a n y a i Gergely, a Volánbusz Zrt. képviselője elmondja, jelenleg a város és a Volánbusz Zrt. között fennálló közszolgáltatási szerződés ft/km alapú elszámoláson alapul, indokolt költség ebben az esetben nem jelent meg. Van egy változó rész, ami az üzemanyag rész és van egy fix rész, ami inflációval emelkedik minden évben. Ami a szerződés módosítást illeti az üzemanyag rész tekintetében, ha itt bejönnek az elektromos buszok, akkor mindenképpen módosítani szükséges, erre van egy képlet javaslat.

A jelenlegi szerződés a NAV-os gázolaj árakat vesz figyelembe, sajnos a NAV honlapján az elektromos járművekre való tarifák nem jelennek meg. Ott mindenképpen át kell térni valamilyen más metodikára. Tehát úgy látják, hogy a szerződés ilyen szinten módosulna, a fix részt ez a változás most nem érintené.

A gazdasági változásról is tudnak küldeni számítást, ilyen már készült.

Jelenleg olyan speciális helyzetben vannak az elszámolás tekintetében, hogy nagyon nem módosulna – ugyanezzel a metodikával tudnának tovább menni, az elektromos buszok hajtóanyag árára vonatkozó kiegészítéssel – azt a részt kell átdolgozni.

A szerződés hosszabbításának a kérdése is felmerült – közbeszerzés keretében kötötték ezt a szerződést, ezt Kbt. szempontjából kell megvizsgálniuk – ez mélyebb vizsgálatot igényel, erre most nem tud válaszolni, de nyitottak rá.

Az amortizációs költség – a dekarbonizációs tervben is leírták, hogy a pályázatban a járművekre 100 %-os támogatás van, ami azt jelenti, hogy a járműveknek, amilyen értékcsökkenése van azt támogatásként visszakapják, de a városnál ez költségként nem jelenik meg. Ha megjelenne sem jelentene problémát, hiszen a fixdíjba ezt bele kellene érteni. Más városoknál költség alapú elszámolás van és ott sem jelenik meg – amortizációs költsége ezeknek a buszoknak nincsen, azaz ingyen kap a város 6 db elektromos autóbust. A töltőinfrastruktúrára pedig 80 %-os támogatás van.

Ezek vadonatúj, 0-km-es autóbuszok, amelyek a lehető legjobban felszereltek (utas tájékoztatási rendszer, kamera rendszer, utasszámláló berendezés). Az autóbuszokra van 36 hónap jótállás, illetve az akkupakkra 72 hónap jótállás van.

Akkor, ha szolgáltató váltás lenne, a jelenlegi szerződés 2026. december 31-ig él – vagy élünk a szerződés hosszabbítással vagy az önkormányzat új pályázatot ír ki.

Ez esetben is az autóbuszokra a fenntartási kötelezettség vonatkozik, de onnantól a Volánbusz Zrt. dolga, hogy ezt a következő szolgáltatónak valamilyen módon átadja. Erre a megfelelő metodikát ki kell dolgozni, nyilván ez esetben a Volánbusz Zrt-nek kell felvennie a kapcsolatot a következő szolgáltatóval és a módszertant kidolgozni.

Ha a menetrendszűkítés felmerülne és kevesebb autóbuszra lenne szükség, akkor nekik a Zrt-vel le kell egyeztetni, hogy mi legyen a következő lépés. Ilyenre még nem volt példa, az előző „Zöld Busz Program” nagyobb városokra volt kiírva (pl.: Győr, ahol 96 db buszból 12 db elektromos busz van), tehát ha ott lecsökkentik az autóbuszok számát, az nem jelent problémát – nyilván ez Tatán más kérdés.

Tartalék autóbusz lehet helyközi, ilyenre van már precedens, megoldható.

Amit adtak támogatói okiratot egy ajánlás, ettől el lehet térni, de az lenne a kérésük, hogy előtte egyeztessék le, hogy mi lesz elfogadva.

„A támogatásból beszerzett járműveknek az adott település helyi közszolgáltatásában kell közlekednie a fenntartási időszak végéig. Nincs lehetőség arra, hogy a település valamilyen megállapodás, szerződés keretében a járműveket más településnek adja át. A támogatásból beszerzett járművek a fenntartási időszak követően is személyszállítási közszolgáltatásban kell részt venniük, rendeltetésük nem változhat a fenntartási időszakot követően sem.”

Ez az, ami ránk nézve kötelező előírás, de attól a javaslatától, amit adtak, attól el lehet térni, csak szükséges a kommunikáció annak érdekében, hogy megnézhessek működhet-e.

A dízel flotta fejlesztése egy picit nehéz kérdés, megjelent egy kormányrendelet 2022-ben, ami a tiszta közúti járművek beszerzésére vonatkozik – ez jelentősen megnehezíti ezt. Meg kell vizsgálni, hogy ennek a törvénynek, ha a város kiír egy közbeszerzési eljárást, akkor megfelelnek-e területileg.

Ez azt jelenti, hogy a 2025-től 2030-ig terjedő időszakban a beszerzett járművek 75 %-ának tiszta járműnek kell lennie és a tiszta járművek 50 %-ának pedig kibocsátás mentes járműnek kell lennie – így a dízel flotta fejlesztése vagy új dízel autóbuszok behozása nem felelne meg a törvénynek.

Amennyiben úgy döntenek, hogy ezt nem támogatják, de utána közbeszerzési eljárás keretében ennek a feltételnek meg kell felelni, akkor valószínűleg sokkal drágábban tudnak majd új elektromos autóbuszokat behozni és töltőket telepíteni – hiszen ez szinte költségmentesen zajlik le.

A jelenlegi állomány idősödik, növekednek a karbantartási költségek, az elektromos buszoknál – új autóbuszok, illetve jótállás van rájuk – így karbantartási költség elvértve jelentkezik.

S z e g e d i Zsolt, a Volánbusz Zrt. képviselője elmondja, amennyiben járműfejlesztés lesz, akkor értelemszerűen a casco-val számolni kell, ha új eszköz kerül beszerzésre az felmerül mindenképpen, mindegy, hogy elektromos vagy dízel. A casco már megjelenthethet, mint indokolt védelem, biztosítás az eszközök tekintetében.

B a r a n y a i Gergely, a Volánbusz Zrt. képviselője elmondja, kötelező előírás a buszok tekintetében.

S z e g e d i Zsolt, a Volánbusz Zrt. képviselője elmondja, talán kivételt képez, ha saját beszerzésből lennének a buszok.

F e s s e l n é Harsányi Marietta adó és pénzügyi irodavezető elmondja, a veszteségszámítási rendszerben nem szerepel a casco költsége, maximum benne van a fixdíjban.

B a r a n y a i Gergely, a Volánbusz Zrt. képviselője elmondja, igen az lehet. Azt el is mondta, hogy úgy látja, hogy a fixdíjat nem szükséges módosítani, hiszen a különböző költség nemek kiegyensúlyozzák egymást.

F e s s e l n é Harsányi Marietta adó és pénzügyi irodavezető kérdése, ha az új dízel üzemű buszok beszerzése szinte esélytelen, akkor miért az szerepel az anyagban összehasonlító értéként?

B a r a n y a i Gergely, a Volánbusz Zrt. képviselője elmondja, ezt az alternatívát tudtuk alkalmazni, ha új elektromos autóbuszokat írtak volna be az még magasabb költségeket mutatna.

F e s s e l n é Harsányi Marietta adó és pénzügyi irodavezető elmondja, Tatát az sem érinti, mert ez nem a veszteségtérítés ránk eső részét mutatja be, hanem a Volán költségszerkezetét. Abból mi nem tudtuk leszűrni, hogy többbe vagy kevesebbe fog kerülni. Ha azt látnánk, hogy milyen áramra vonatkozó új képlet rendszert találtak ki az már mondana valamit.

G e r é b i Ákos bizottsági tag elmondja, a kérdéseire a választ lényegében megkapta.

H o r v á t h y Lóránt bizottsági tag elmondja, hogy csak csatlakozni tud a pénzügyi irodavezető asszony felvetéséhez. Örömmel hallotta, hogy ez a városnak nem kerül semmibe, benne van az anyagban, hogy 100 %-os támogatottságú, de ez az egyetlen információ a város felé, ami döntési helyzetet tud teremteni. Biztos nagyon jók ezek az anyagok, de felmerült benne az mi a városnak ebben a haszon. A város nem rendelkezik azokkal a várható költség tényezőkkel, számokkal, ami alapján az indulás utáni időszak költségeit meg tudná tervezni. A dekarbonizációs terv egy szakmai követelmény, mindenki tudja, hogy kevesebb lesz a szén-monoxid kibocsátás, de a forintosítás és a képviselő úr által említett dolgok szükségesek lennének a megbízható, nyugodt döntés miatt. Pillanatnyilag, ezen anyag alapján benne több kockázat merült fel, mint pozitívum. A hosszú távú, eredményes együttműködésre tekintettel kicsit nagyobb segítséget kérnénk Önöktől, hogy a döntés megalapozott legyen. Egyetért az irodavezető asszonnyal, hogy hiányoznak információk.

R i g ó Balázs alpolgármester elmondja, tegnap a közlekedési munkacsoportnak az ülésén már elég sokáig vitatták meg ezt az előterjesztést. Ott is felmerültek mindazok a szempontok, amit most a bizottsági tagok, illetve az irodavezető asszony elmondtak. Arról szól a támogatói nyilatkozat 5. pontja, hogy az elektromos autóbuszok beszerzése, illetve forgalomba állítása 2025. év első felének végéig szükségessé válik a Volánbusz Zrt. és az önkormányzat közötti (2026. december 31-ig érvényes) szerződésnek a módosítása. Az szerepel az 5. pontban, hogy az önkormányzat ismeri azokat feltételeket, tételeket, amely ezzel összefüggésben van, de jelen pillanatban nem teljesül. Azt említették, hogy készült erre vonatkozóan számítás és az előterjesztésben is szerepel, hogy korábban kaptunk májusra vonatkozóan egy ígéretet, hogy ezt megkapjuk, de sajnos még nem látjuk, hogy mely pontokon és miben módosulhat a 2025. első félévének végéig (pályázat befejezéséig, projekt teljesüléséig) a szerződés, ami egyébként 2026. december 31-ig van érvényben. Ez az egyik pont, amiben nagyon bizonytalanok vagyunk, ahogy képviselő úr említette, hogy mely pontokon lesz várható ez a módosulás. Mivel arra már kaptunk Önöktől egy jelzést, hogy az egészen biztos, hogy a 8. pontja a közszolgáltatási szerződésnek a veszteség térítés díj megállapításának módja és szabályai keretében a veszteségtérítési igényváltó részének a meghatározása az új üzemanyag fajta (villamos energia) belépése miatt egészen biztos, hogy módosul. Sajnos azt nem tudjuk, hogy milyen módon történik ez a változás, tehát, hogy mi, mit jelent, nem tudta kiolvasni az eddig megküldött dokumentumokból. Így viszont a 6. pont sem teljesül, mert abban az szerepel, hogy megismerte az önkormányzat a tervezett fejlesztés közszolgáltatás ellentételezésére gyakorolt hatását és gondoskodik a megfelelő intézkedések megtételéről, sajnos erre sem tudjuk azt mondani, hogy így van, így lenne. Van egy másik félelme, ami felmerült ezzel kapcsolatban, a dekarbonizációs terv 5.5. pont végén szerepel egy pénzügyi fenntarthatósági számítás (táblázat), amelyben 1-15 évig történnek bizonyos számítások. Az első három évben a nettó pénzáramban -11,6 - 11,6 - 14,9 millió forint szerepel, de van még egy mondat, ami a táblázathoz kapcsolódik:

„A Támogatói Okirathoz csatolásra kerül a szolgáltatás megrendelőjének a projektet támogató nyilatkozata, mely alapján a többletfinanszírozási igény biztosításra kerül.” A dekarbonizációs terv ezen pontja, valamit kimond, azaz feltételez valamilyen többletfinanszírozás igényt a megrendelő oldaláról, de sajnos nem derül ki, hogy milyen többletfinanszírozási igény. Ezek a negatívumok, amik a nettó pénzügyi áramban szerepelnek, azok tulajdonképpen mit jelentenek? Mire vonatkoznak?

A lehetséges vagy felvetett többletfinanszírozási igény hogyan értendő?

A tegnapi megbeszélés után elgondolkodott, ha figyelembe veszik azt a kormányrendeletet, amelyet szóba hoztak (397/2022), ami szerint elvileg valóban nem lesz lehetőség arra, hogy a későbbiekben, akár a személyszállítási szolgáltatások tekintetében ne tiszta energiával működő gépjárművek vehessenek részt, akkor mi értelme annak a dekarbonizációs tervben szereplő két összehasonlításnak, hiszen az egyik az elektromos járművek beszerzésével, a másik a dízel járművek beszerzésével számol.

Nem látjuk azt, hogy milyen többletköltséget vagy milyen költséget jelenthet, akár elektromos járműveknek vagy más alternatív meghajtású járműveknek a beszerzése, amikor a mostani járművek kiszolgálják az idejüket.

Irodavezető asszony említette, hogy az önkormányzatot az nem érinti, mert a jelenlegi szerződésünk szerint ebben a tekintetben nem vagyunk érintettek, de mivel ez 2026. december 31. utánra tevődik és az akkori szerződéses feltételeket jelenleg nem ismerjük, ezért nem tudhatjuk azt, hogy esetlegesen milyen terhet róhat az önkormányzat költségvetésére egy busz flottájának a cseréje – ráadásul alternatív meghajtású járművekre.

Ha azt feltételezzük, hogy nem fogja az önkormányzatot „egy összegben” érinteni, attól még jelentkezhetsz-e évről évre, hosszabb távon valamilyen módon az új szerződésben? Hiszen valamilyen módon azokat be kell szerezni.

Még mindig nagyon sok kérdőjel van ebben a jelenlegi helyzetben, azt meg tudja mondani, hogy melyik pontok ne szerepeljenek a támogatói nyilatkozatban.

Ne szerepeljen:

- 5. pont – gondoskodik a közszolgáltatási szerződés felülvizsgálatáról és szükség szerinti módosításáról, amennyiben a pályázat sikeresen megvalósul
- megismerte a tervezett fejlesztés közszolgáltatás ellentételezésére gyakorolt hatását és gondoskodik a megfelelő intézkedések megtételéről

Így alá tudják írni, mert nem vállalunk a feleslegesnél nagyobb kockázatot, de ugyanakkor azt érzi, hogy hiába veszik ki ezeket a támogatói nyilatkozatból. A következményekkel valamilyen formában szembesülni fogunk, és akkor már nem ez a testület lesz. Olyanra vállalunk most kötelezettséget, ami hosszabb távú kihatásokkal rendelkezik költségvetési szinten.

B a r a n y a i Gergely, a Volánbusz Zrt. képviselője elmondja, az elmondottak egy részét már korábban említették a szerződés módosítás vonatkozásában.

Nekik egy fixdíjas elszámolásuk van, ami 2026. december 31-ig nem fog változni, kivéve azt a részt, amiről beszéltek (üzemanyag elszámolás) – azon mindenképpen módosítani kell, hiszen ott egy NAV-os árkövetés van, amit ebben az esetben nem tudják alkalmazni. A közszolgáltatási szerződést ezen a ponton kell mindenképpen módosítani.

A CVD irányelvekre vonatkozóan nem tud konkrétumot mondani, mert nem tudja mit szereznek be. Van egy törvényi előírás, de erre megvan a megfelelő iroda, aki megvizsgálja, hogy országos szinten ezek a beszerzések, hogy néznek ki – milyen arányban, milyen járművet lehet beszerezni.

A gazdaságossági számításokat és a költségváltozásokat tudnak posta fordultával küldeni, valamint az elektromos autóbusz beszerzése miatti képletváltozást is.

Milyen kérdések merültek még fel?

R i g ó Balázs alpolgármester elmondja, miből fakadhatnak azok a negatívumok, amelyeket feltüntettek a nettó pénzügyi áramban a pénzügyi fenntarthatóság számításánál?

Mit jelent pontosan, hogy a támogatói okirathoz csatolásra kerül a szolgáltatás megrendelőjének projektet támogató nyilatkozata, amely alapján a többletfinanszírozási igény biztosításra kerül? Miért szerepel benne, hogy többletfinanszírozás igény keletkezik? Hiszen az anyag másik részében is benne van, illetve Ön is említette, hogy nem lesz többletfinanszírozás igény.

B a r a n y a i Gergely, a Volánbusz Zrt. képviselője elmondja, nem csak Tata tekintetében pályáznak, több más város is bekerült ebbe a körbe. Ezek a dekarbonizációs tervek egy „kaptafára” készültek és lehet, hogy van olyan város, ahol ez többletköltséget jelent, de ez nem feltétlenül igaz Tata esetére.

F e s s e l n é Harsányi Marietta adó és pénzügyi irodavezető elmondja, de a bizottságnak és a testületnek az alapján az anyag alapján kell döntenie, amit beküldtek.

B a r a n y a i Gergely, a Volánbusz Zrt. képviselője kérdése, ha megtámogatják megfelelő gazdasági számításokkal és a szerződés módosításra vonatkozó feltételt tartalmazó képpel, akkor támogatható lehet?

R i g ó Balázs alpolgármester elmondja, úgy gondolja, hogy akkor egy újabb kör kezdődik. Valóban látniuk kell ezeket a számokat, illetve a számításokat. Nyilván átnézik és ellenőrzik, de úgy gondolja egy új bizottsági ülés szükséges. A konkrét forintosítható gazdasági hatását még nem látják.

B a r a n y a i Gergely, a Volánbusz Zrt. képviselője elmondja, hogy ki fog pályázni és ki lesz a nyertes pályázó azt nem látják előre.

R i g ó Balázs alpolgármester elmondja, amit eddig elmondott az érti, de az nem érti pontosan, hogy az 5. pontban a támogatói nyilatkozatban miért szerepel, hogy gondoskodik a közszolgáltatási szerződés felülvizsgálatáról és szükség szerinti módosításáról, amennyiben a pályázat sikeresen megvalósul.

B a r a n y a i Gergely, a Volánbusz Zrt. képviselője elmondja, a pályázat nem az önkormányzatok által kiírt közbeszerzésre vonatkozik, hanem a Zöld busz programos pályázatra.

R i g ó Balázs alpolgármester elmondja, azt kell konkretizálni, hogy mely pontokban módosul a szerződés és annak milyen hatása lesz. Akár úgy is, hogy kimutatják számszerűleg, hogy nem lesz más költségvetési hatása, mint ami a fix szerződés alapján számolható.

F e s s e l n é Harsányi Marietta adó és pénzügyi irodavezető kérdése, hogy a 31. oldalon szereplő többletköltségben benne van a töltő kiépítésének az a 20 %-os része, ami viszont biztos, hogy az önkormányzatot terheli? Vagy az plusz fizetendő? Ha igen, az mennyi és mikor kell fizetni, milyen ütemezésben?

B a r a n y a i Gergely, a Volánbusz Zrt. képviselője elmondja, az benne van a fixrészben, nem külön fizetendő.

F e s s e l n é Harsányi Marietta adó és pénzügyi irodavezető kérdése, hogy így is tartható a fixdíj, hogy a töltő 20 %-át nem az önkormányzatnak kell fizetni?

B a r a n y a i Gergely, a Volánbusz Zrt. képviselője elmondja, igen úgy látjuk, hogy így is tartható a fixdíj.

F e s s e l n é Harsányi Marietta adó és pénzügyi irodavezető elmondja, akkor eddig nagyon magasat fizettünk, az újnál minden belefér. Csökkenteni kellene visszamenőleg a fixdíjat.

G e r é b i Ákos bizottsági tag elmondja, az elmúlt 30-35 éves együttműködésre rálátott, nem nagyon volt olyan helyzet, amikor ne tudtuk volna közösen megoldani a problémákat. Anno, amikor még megyei volán vállalatként működött a Vértes Volán és gázolajellátásban is segítettek – jó együttműködés alakult ki.

Az elmondottak alapján arra ígéretet kapunk, hogy küldenek egy gazdaságossági számítást, amiből az első évre vonatkozóan láthatjuk, miként alakulnak a költségek, hiszen nekünk meg kellene győzni a képviselők többségét arról, hogy ebbe érdemes belevágni. Ami a pozitív oldala ennek a történetnek, hogy az elején a költségekbe jelentős változás nem lesz, a hagyományos hajtású buszokhoz képest. Ezek a műszaki állapotú buszok az önkormányzatnak előnyt jelentenek, azon túl, hogy mögötte van az állami támogatás, ami jelentősen csökkenti költségeket.

Amióta ez az országos konglomerátum létrejött a közösségi személyszállításban nincs versenytársa – pontosan a finanszírozások miatt. A maszek szolgáltatók, amelyek megjelentek azok az üzemi szállításokkal foglalkoznak – más profil. Ilyen értelemben érdemes ezt a történetet tovább vinni. Sok előnye van, de ahhoz, hogy ebben nyugodt szívvel, érdemi döntést tudjunk hozni, ahhoz gazdasági számításokat kell látniuk. A nyilatkozatba nyilván azt rakjuk bele, amit fontosnak tartunk, de az megnyugtató (ha jól értette), hogy függetlenül attól, hogy ennek az országos projektnek 15 éves kifutó ideje van, kötelezettség szempontjából csak a közszolgáltatási szerződésünk lejártáig felmerülő költségekkel kapcsolatos terhek érintik az önkormányzatot. Ha esetleg más szolgáltatót választ a város, akkor ez a projekt másokkal folyik tovább, de további hátránya (anyagi terhe) az önkormányzatnak nem keletkezik.

Függetlenül attól, hogy mi fog történni utána, visszamenő hatása (akár a projekt finanszírozás, akár az állami támogatás elszámolása, akár az akkupakk csere kapcsán) nincs.

B a r a n y a i Gergely, a Volánbusz Zrt. képviselője elmondja, igen nem kerülnek ettől többre, nem lenne semmilyen visszamenőleges hatása.

G e r é b i Ákos bizottsági tag elmondja, ha időben megküldik az anyagokat, akkor lehet vállalni arra kötelezettséget, hogy a kért határidőig (június 30.) megszülessen a Képviselő-testület döntése. Úgy gondolja, hogy érdemben erről ma nem tud a bizottság dönteni, várjuk meg a kért dokumentumokat, számításokat és fussanak még egy kört.

H o r v á t h y Lóránt bizottsági tag elmondja, egyet tud érteni képviselő úr gondolataival. Egy vizionált, leendő közbeszerzéssel kapcsolatban úgy gondolja, ha most az önkormányzat együtt tud működni a Zrt-vel (régóta együtt működik), akkor az a közbeszerzési eljárás sem lesz független az együttműködéstől, az valamilyen szinten determinált lesz.

Mindkét félnek az a célja, hogy tovább tudjanak együtt működni és ehhez van most egy olyan program, amibe közösen szeretnénk bele szállni. Persze van kockázat a közbeszerzésbe, de a ráutaló, közös magatartás erősíteni fogja az eredményt.

G e r é b i Ákos bizottsági tag kérdése, hogy a közszolgálati szerződés módosítására vonatkozó javaslatot is megkapja a hivatal?

B a r a n y a i Gergely, a Volánbusz Zrt. képviselője elmondja, ami Önöknek szükséges az a képlet és a gazdaságossági számítást – ez természetesen megküldjük. A hosszabbíthatóság kérdése egy kicsit mélyebb vizsgálatot igényel, de úgy gondolja, hogy a döntéshez nem is szükséges – de megnézik.

Ha van egy idős járműpark, ott az amortizációs költség eltűnik, de a karbantartási költség növekszik, de amikor új autóbuszok kerülnek be, ott a karbantartási költség minimalizálódik (leginkább az első időszakban), viszont az értékcsökkenés magas rajta – azaz az idősebb buszoknál az új autóbuszok mindig drágábbak. Az elektromos buszoknál az a jó, hogy a 100 %-os támogatottsággal ezt kiváltjuk.

R i g ó Balázs alpolgármester elmondja, a döntéshozatal egy következő ülésre toródik, de a nyilatkozat kapcsán nem tudja, hogy élhet-e az önkormányzat javaslattal, hogy mi maradjon ki belőle és mi kerüljön be. Lenne javaslata arra vonatkozóan, hogy az önkormányzat helyzetét is erősítse, biztosítsa.

A 6. pontot kiegészítené:

„megismerte a tervezett fejlesztés közszolgáltatás ellentételezésére gyakorolt hatását, tudomásul véve, hogy a Volánbusz Zrt. tájékoztatása szerint az autóbusz cserék várhatóan nem okoznak jelentős költségváltozást az autóbusszal végzett helyi közszolgáltatások vonatkozásában és gondoskodik a megfelelő intézkedések megtételéről.”

Tulajdonképpen most, pillanatnyilag a számítások hiányában erre tudnak hagyatkozni, erre a megállapításukra. Így mindjárt egy felelősségteljesebb módon tudjuk aláírni ezt a támogatói nyilatkozatot, hiszen szerepelne benne az Önök által megfogalmazott kitétel, miszerint arra vállalunk kötelezettséget, hogy nem fog jelentős költségváltozás történni a helyi közszolgáltatás vonatkozásában. Erre van valamilyen mód?

F e s s e l n é Harsányi Marietta adó és pénzügyi irodavezető elmondja, akkor van erre lehetőség, ha az új képlet alacsonyabb költséget mutat.

R i g ó Balázs alpolgármester elmondja, feltétlenül, hiszen azt írják, hogy nem okoz jelentős költségváltozást, tehát ha lesz plusz rajta, de nem kiugró, akkor ennek meg tud felelni ez a megállapítás. Nyilván az is jó, ha mi részünkről van rajta mínusz vagyis nyereség – de úgy tűnik nem lesz jelentős. Lehet ilyen kiegészítést tenni? – a mi helyzetünket erősítené.

B a r a n y a i Gergely, a Volánbusz Zrt. képviselője elmondja, a megküldött iratok, tervezetek. Természetesen módosíthatják, de előtte mindenképpen kommunikálják le (kapcsolattartókon keresztül), hogy a pályázat kiírója felé tudják közvetíteni – hiszen nekik kell elfogadniuk. A tervek készítésekor azt látták (amikor a költségeket számolták), hogy az elektromos autóbuszok üzemanyaga (hajtóanyaga), illetve a dízelbuszoké között kb. 10 %-os különbség van (alacsonyabb az elektromos autóbuszoké), de ez napról napra változik.

H o r v á t h y Lóránt bizottsági tag elmondja, teljesen le van döbbenve ezen a számon, nagyon szűk mezsgye, azt hitte, hogy kb. 30-40 % a különbség.

dr. H o r v á t h József jegyző elmondja, úgy látja, hogy a bizottság kizárólag pénzügyi szempontokat vesz figyelembe, pedig Pénzügyi, Környezetvédelmi és Városfejlesztési Bizottság. Tehát, ha a 10 %-okat pénzügyileg meg lehet nyerni, akkor ugyanazt a 10 %-ot Környezetvédelmileg és Városfejlesztési oldalon is meg lehet nyerni, hiszen mindhárom területen előrelép a város. Ha ezeket összerakjuk, akkor sokkal nagyobb a hozadéka és a lakosság szempontjából komfortnövekedést jelent, valamint az is biztos, hogy ilyen intenzitású támogatás többet biztos nem lesz. Az is biztos, hogy pár év múlva a meglévő buszállománynak a cseréjét biztos meg kell oldani és akkor sokkal többbe kerülne. Gyakorlatilag kicsit előrehozzuk annak a megoldását. Ha ezeket mind egymás mellé tesszük, akkor nagy alternatíva nincsen – persze egyetért azzal, hogy kerüljenek pontosításra a felmerült kérdések, valamint bekért anyagokat várjuk meg. Az viszont biztos, hogy ez nagyon nagy lehetőség – úgy gondolja többet nem lesz.

F e s s e l n é Harsányi Marietta adó és pénzügyi irodavezető elmondja, a 100 %-os állami támogatás elég nyomos érv.

B a r a n y a i Gergely, a Volánbusz Zrt. képviselője elmondja, egy új elektromos autóbusz beszerzési ára jelenleg 150-200 millió forint.

R i g ó Balázs alpolgármester elmondja, nem vitatjuk az elmondottakat. Nagyon örülünk a lehetőségnek, de tekintettel a mostani helyzetre – hiszen a jelenlegi testületnek kell egy olyan döntést meghoznia, amit majd egy másik testület munkájára lesz kihatással. Így akkor járunk el felelősségteljesen és akkor tud mindenki tiszta lelkiismerettel dönteni, ha minden olyan adat, információt látnak és látathatnak, ami alapos, megfontolt, minden szempontot figyelembe vevő. Jegyző úr által említett szempontok evidenciaként lettek elkönyvelve, hiszen azok benne vannak az előterjesztésben, benne vannak a levélben és a dekarbonizációs tervben is. Tehát azokat a mérleg pozitív serpenyőjébe rakták, a másik oldalon nem tudtak még mérleget vonni, hiszen nem látták pontosan a számokat. Erre van szükségünk, hogy ott is ténylegesen azt tudjuk mondani, hogy mindent alaposan megvizsgáltak. Nyilván van kihatása (előnye, hátránya) a következő évre, évekre, amelyeket most még nem tudunk azonosítani. Azért tartotta fontosnak hogy a bizottsági ülésen is elhangozzanak ezek a szempontok, mert most még inkább olyan helyzetben vagyunk, hogy komolyabb felelősség terhel bennünket egy ilyen hosszabb távra kiható döntés esetén.

B o g l á r i Zoltán a bizottság elnöke elmondja, hogy annyiban ismételné meg alpolgármester úr szavait, hogy a következő önkormányzati ciklusra, de még az azt követő ciklusra is kihatással lesz jelen döntésünk, hiszen az előterjesztésben olvasható, hogy 7 év múlva lesz aktuális az akkumulátor csere, ami szintén egy jelentős tétel lesz a költségvetésben.

B a r a n y a i Gergely, a Volánbusz Zrt. képviselője elmondja, valóban jelentős költséget jelent, de lehet, hogy addigra lesz olyan technika, hogy fel lehet újítani. Ilyen jellegű üzemeltetési tapasztalatuk még nincsen, szakmailag így tudták összerakni, de természetesen ennek többféle kimenetele lehet.

B o g l á r i Zoltán a bizottság elnöke javasolja, hogy a bizottság fogadja el, a kért anyagok megküldésével:

- szerződést érintő költséganalízis
- képlet (közszolgáltatási szerződés szerint az elszámolás a buszoknál dízel üzemanyag árához kötött – elektromos busz beszerzése esetén azt szeretnénk látni, hogy a dízel üzemanyag ár miként viszonyul a villamos energia árhoz)
- költségkimutatás - dízelt elektromosra cserélve mivel jár

Első olvasatként kezelnénk, és ez egy támogató határozatot hoznának.

Elmondja, hogy további kérdés, hozzászólás nem lévén **s z a v a z á s r a bocsátja a Zöld Busz programról** szóló határozati javaslatot

A Pénzügyi, Környezetvédelmi és Városfejlesztési Bizottság

1. első olvasatként tárgyalta a Volánbusz Zrt. támogatási kérelmének benyújtását a Zöld Busz programban való részvételhez,
2. a lentebb meghatározott dokumentumok benyújtását követően az előterjesztést újra tárgyalja:
 - a gazdasági számítások, melyek bemutatják a projekt várható pénzügyi hatásait,
 - a VOLÁNBUSZ Zrt. javaslata a vállalási díj változó részének számítási módjáról az új hajtóanyag árának figyelembe vételével,
 - egy számítás, amely szerint a jelen pályázatban nem, de a későbbiekben a jelenlegi busz állomány cseréje kapcsán (kb 4-5 év) kerülnének beszerzésre az elektromos buszok, abban az esetben milyen költségekkel kell/lehet számolni.

mellyel a bizottság jelenlévő 6 tagjából, **egyhangú 6 igen** szavazattal egyetért és a következő határozatot hozza:

Tata Város Önkormányzat Képviselő-testület
Pénzügyi, Környezetvédelmi és Városfejlesztési Bizottsága
107/2024.(VI.19.) határozata
A Zöld Busz programról

A Pénzügyi, Környezetvédelmi és Városfejlesztési Bizottság

1. első olvasatként tárgyalta a Volánbusz Zrt. támogatási kérelmének benyújtását a Zöld Busz programban való részvételhez,
2. a lentebb meghatározott dokumentumok benyújtását követően az előterjesztést újra tárgyalja:
 - a gazdasági számítások, melyek bemutatják a projekt várható pénzügyi hatásait,
 - a VOLÁNBUSZ Zrt. javaslata a vállalási díj változó részének számítási módjáról az új hajtóanyag árának figyelembe vételével,
 - egy számítás, amely szerint a jelen pályázatban nem, de a későbbiekben a jelenlegi busz állomány cseréje kapcsán (kb 4-5 év) kerülnének beszerzésre az elektromos buszok, abban az esetben milyen költségekkel kell/lehet számolni.

Határidő: 2024. június 25.

Felelős: Boglári Zoltán elnök

2. N A P I R E N D

A. A Tata és Környéke Turisztikai Egyesület 2023. évi szakmai és pénzügyi beszámolója

B. A Tata és Környéke Turisztikai Egyesület 2024. évi szakmai és pénzügyi terve

Előterjesztő: Berczelly Attila, az Egyesület elnöke

Előadó: Lakos Zsuzsanna városfejlesztési és projekt irodavezető

Meghívott: Magyarics Gábor TDM menedzser

B o g l á r i Zoltán a bizottság elnöke köszönti Berczelly Attilát, az Egyesület elnökét és Magyarics Gábort, TDM menedzsert, érdeklődik, van-e kiegészítés, kérdés az előterjesztéshez.

Láthatóan a tavalyi év - 1,7 millió forintot és a 2024. év + 0,4 millió forintot mutat, kérdése, hogy ezt tartható?

M a g y a r i c s Gábor TDM menedzser elmondja, a mérleg szerinti eredmény negatív lett 2023-ban. Alaphelyzetben az Egyesület működése stabil volt és eredményes (pozitív), a végső eredményt két tétel befolyásolta, ami könyveléstechnikailag a mérleg összeállításakor ezt a hatást eredményezte. Ez egy pályázati megvalósítási és elszámolási időszaknak a végén vont egyenlegből adódott. Ez a CLLD pályázat volt az egyesülettel, ez a KATA törvény módosításába is belefutott bizonyos szolgáltatások igénybevételekor. Volt ÁFA-s tételként tervezett költségük, amit végül ÁFA mentes partner oldott meg – így ott nem használták fel azt a támogatás és a legvégén kellett korigálni a könyvelésbe. A másik dolog, ami befolyásolta, hogy évek óta maguk előtt tolják a be nem folyt tagdíjaknak a kivezetését és annak a kezelését.

Önmagában az éves működés teljesen rendben volt, ezek a tételek befolyásolták a mérleg szerinti eredményt.

A jövő évi terv nem egy mérleg szerinti tervezés, inkább pénzáram szerinti tervezés – pozitívan állnak hozzá. Úgy szeretnének működni, hogy az Egyesület szakmai tevékenysége biztos lábakon álljon. Ha nincs ilyen befolyásoló tényező, akkor a jövő évben, úgy ahogy tavalyelőtt (2022-ben) pozitív eredménnyel zárhatnak.

R i g ó Balázs alpolgármester elmondja két kérdése, információ kérése lenne, amellyel ha van lehetőség kiegészíteni az anyagot a testületi ülésre.

Kapunk egy áttekintést a Tourinform Iroda ügyfélforgalmáról, ami a tavalyi esztendőre vonatkozik és örömmel látná, ha lenne benne olyan információ, ami arra vonatkozik, hogy idősorosan mutatja ennek az adatnak az alakulását, különös tekintettel arra, hogy történt változás a Tourinform Iroda helyszínére vonatkozóan. Szívesen látná, hogy ez milyen eredményt hozott vagy nem hozott.

Azt látja, hogy a Tata kártya ügyfélforgalom is itt szerepel, itt megint egy idősoros összevetésre lenne kíváncsi, ha csak ezt az egy ciklust veszi figyelembe miként alakult mostanáig. Tata kártya vonatkozásában is meg-meg fogalmazódik az emberben az a kérdés, hogy a kártya által nyújtott szolgáltatás mennyiben találkozik a felhasználók igényeivel.

Történik-e olyan felmérés vagy kutatás a TDM részéről, ami arra vonatkozik, hogy láthatóvá váljon az adatokból kiindulva, hogy mennyi igénylés van évről-évre (csökken, nő vagy stagnál). Van-e arra vonatkozó elképzelés, igényfelmérés, hogy a Tata kártya által nyújtott szolgáltatások köre változzon (kevesebb legyen vagy esetleg bővítsék).

Nyilván ez már megint egy következő időszakra vonatkozó döntést keletkeztet, de saját maga részéről kíváncsi lenne az adatokra.

M a g y a r i c s Gábor TDM menedzser elmondja, mindkét adatsort megtudják adni. Összerakják az előző évi beszámolókból és ez mind a Tourinform Iroda ügyfélforgalmára, mind a Tata kártyára érvényes. Sajnos megéltük közben a Covid időszakot, valószínűleg annak a két évnek az adatai nem lesznek jók (releváns lesz). Abban a két évben az iroda zárva volt, rendezvények nem voltak. Felmérés a Tata kártyával kapcsolatban még nem történt (használatát mi befolyásolta), de annyit éreznek és tudnak, hogy a rendezvényekre történő kedvezményes belépés lehetősége sokat jelent (Patara, Víz-Zene-Virág Fesztivál, stb.). Természetesen semmi akadálya nincsen, hogy elkészítsenek egy ilyen jellegű felmérést.

R i g ó B a l á z s alpolgármester elmondja, tekintettel arra, hogy az idei esztendőől felvettük a lehetőségek közé, hogy a Tata kártyát digitálisan lehessen meghosszabbítani, jó lenne látni adatot arra vonatkozóan, hogy a 2024. évben eddig milyen igénylések voltak? Van-e mérhető hatása vagy adott esetben tudatosult vagy terjedt el ez az információ a felhasználók között. Vannak feltételezései, de a számokat szeretné látni, ha van rá lehetőség.

M a g y a r i c s Gábor TDM menedzser elmondja, felnőtt kártya applikáción keresztül meghosszabbításáról nincs információjuk, de tudnak kérni. A Cityapp-os rendszeren belül történik, ráadásul közvetlenül a Tatai Városkapu Közhasznú Zrt-nek történő fizetéssel.

Az irodában az az ügyfélforgalom és az a pénzügyi forgalom megy át, ami a személyes ügyfélforgalomhoz kötődik. Jelenleg nincsen rálátásunk, hogy az applikáción keresztül hányan hosszabbították meg a kártyát.

B e r c z e l l y Atila Tata és Környéke Turisztikai Egyesület elnöke elmondja, a Tata kártyának az ügyfélforgalmi üzemeltetése egy a Tatai Városkapu Közhasznú Zrt-vel kötött megállapodáson keresztül zajlik az egyesület munkaszervezeténél, azért, hogy a frontszolgálati jelenléte jobban tudja biztosítani.

Látatlanban is egész biztos abban, hogy a Tata kártya elavult, azért is, mert a leolvasó rendszert sem tudtuk biztosítani (sok-sok terminált jelentene a szolgáltatóknál). Ez egy felmutató kártya, amit évente újítanak meg. Teljes mértékben egyetért azzal, ha a kártya digitális felületen jelenik meg, a kérdés az, hogy van-e még szükség a nyomtatott részre?

Valóban a rendezvények előtt van egy felfutása a kártyának, de nem jelentős – hiszen ha a rendezvényekre való Tata kártyás belépéseket nézzük, akkor meg sem közelíti a 10-15 %-ot. Megérett a változásra, ebben az egyesület tud segíteni a munkaszervezetén keresztül, de a Tatai Városkapu Közhasznú Zrt. döntése, hogy milyen módon kívánja ezt az előzetes hatástanulmányt lefolytatni. Ezt ő kibővítené, hiszen van nagyon sok olyan dolog, amit kártyán hordozunk, de lehetne pl.: az olvasójegy, de van nagyon sok olyan szolgáltatás, amit be lehetne integrálni egy kártyába (valóságos vagy virtuális).

R i g ó B a l á z s alpolgármester elmondja, tulajdonképpen pontosan ezért tette fel ezt a kérdést. Jó lenne, ha lenne több információ, ott, ahol a Tata kártya ügyintézés összefut, azért is fontosak a mostani adatok, mert arra lenne kíváncsi, hogy mennyivel módosította a személyes ügyintézésben résztvevők számát az, hogy egyszerűbben, a telefonon keresztül tudják a problémákat megoldani. Ez lett volna az egyik cél, amit ezzel el szerettek volna érni – azaz, hogy kevesebbeknek kelljen elmennie személyesen és csak azok menjenek el, akik új kártyát váltanak ki – más módon egyelőre nem tudják magukat igazolni az applikáción keresztül. Még mindig van egy picike biztonsági rés, de ezzel együtt még mindig ez tűnik a legjobb megoldásnak.

B e r c z e l l y Atila Tata és Környéke Turisztikai Egyesület elnöke elmondja, egy dolgot szeretne javasolni - ne az adott szituációba gondolkozzunk, hogy mi van ma, hanem azon, hogy mi lesz holnap. Elképzelhető, hogy lesznek még olyan városi szolgáltatások, kedvezmény rendszerek, amelyek kártya szintűek (pl.: parkolás). Mindig a legszélesebb lefedettségű dologban gondolkozzunk és arra próbáljuk rátenni a kisebbeket. Nyilván ez sem kisidő, hiszen ez sem egy kiforrt, elképzelt dolog, akkor érdemes rajta változtatni, ha több dolgot is megoldanak egyidejűleg.

M a g y a r i c s Gábor TDM menedzser elmondja, ebben tudnak segíteni, együtt gondolkodni. A beszámolóban szerepel, hogy a Turisztikai kártya (Dunamente kártya) idéntől teljesen átáll elektronikusra (virtuálisra), eddig ez is plasztik kártya volt.

B o g l á r i Zoltán a bizottság elnöke elmondja, hogy további kérdés, hozzászólás nem lévén **s z a v a z á s r a bocsátja a Tata és Környéke Turisztikai Egyesület 2023. évi szakmai és pénzügyi beszámolójáról** szóló határozati javaslatot

A Pénzügyi, Környezetvédelmi és Városfejlesztési Bizottság javasolja a képviselő-testület számára, hogy fogadja el a Tata és Környéke Turisztikai Egyesület 2023. évi szakmai és pénzügyi beszámolóját

mellyel a bizottság jelenlévő 6 tagjából, **egyhangú 6 igen** szavazattal egyetért és a következő határozatot hozza:

Tata Város Önkormányzat Képviselő-testület
Pénzügyi, Környezetvédelmi és Városfejlesztési Bizottsága
108/2024.(VI.19.) határozata
a Tata és Környéke Turisztikai Egyesület 2023. évi szakmai és pénzügyi
beszámolójáról

A Pénzügyi, Környezetvédelmi és Városfejlesztési Bizottság javasolja a képviselő-testület számára, hogy fogadja el a Tata és Környéke Turisztikai Egyesület 2023. évi szakmai és pénzügyi beszámolóját

Határidő: 2024. június 26-i Kt. ülés
Felelős: Boglári Zoltán bizottsági elnök

B o g l á r i Zoltán a bizottság elnöke elmondja, hogy további kérdés, hozzászólás nem lévén **s z a v a z á s r a bocsátja a Tata és Környéke Turisztikai Egyesület 2024. évi szakmai és pénzügyi tervéről** szóló határozati javaslatot

A Pénzügyi, Környezetvédelmi és Városfejlesztési Bizottság javasolja a képviselő-testület számára, hogy hagyja jóvá a Tata és Környéke Turisztikai Egyesület 2024. évi szakmai és pénzügyi tervét

mellyel a bizottság jelenlévő 6 tagjából, **egyhangú 6 igen** szavazattal egyetért és a következő határozatot hozza:

Tata Város Önkormányzat Képviselő-testület
Pénzügyi, Környezetvédelmi és Városfejlesztési Bizottsága
109/2024.(VI.19.) határozata

a Tata és Környéke Turisztikai Egyesület 2024. évi szakmai és pénzügyi tervéről

A Pénzügyi, Környezetvédelmi és Városfejlesztési Bizottság javasolja a képviselő-testület számára, hogy hagyja jóvá a Tata és Környéke Turisztikai Egyesület 2024. évi szakmai és pénzügyi tervét

Határidő: 2024. június 26-i Kt. ülés

Felelős: Boglári Zoltán bizottsági elnök

3. NAPIREND

A Szomód Ferencmajor mellett található, a 0193/1 hrsz.-ú, a 0194/3 hrsz.-ú és a 0197/3 hrsz.-ú ingatlanok jövőbeni hasznosítása

Előterjesztő: Michl József polgármester

Előadó: dr. Bakos Zsolt városépítészeti és vagyongazdálkodási irodavezető

B o g l á r i Zoltán a bizottság elnöke érdeklődik, van-e kiegészítés, kérdés az előterjesztéshez.

dr. B a k o s Zsolt városépítészeti és vagyongazdálkodási irodavezető elmondja, a határozati javaslat minden pontjában van kipontozott rész, az első kettőben, hogy hány év időtartamra, illetve milyen haszonbérleti díj mellett adnánk haszonbérbe, Az előterjesztés tartalmazza, hogy a haszonbérleti időszakban kapcsolatban a mező- és erdőgazdasági földek forgalmáról szóló 2013. évi CXXII. törvény 44. § (1) bekezdése rögzíti, hogy „A haszonbérleti szerződés határozott időtartamra, legalább 1 gazdasági évre, és - a (2) bekezdésben meghatározott kivételekkel - legfeljebb 20 évre köthető meg.”

Mi az esetleges későbbi más célú hasznosítás érdekében három évet javasolunk, azzal, hogy a bérleti díj (ami a 2024. évi lejárt szerződések esetében) 40.396 Ft/ha/év volt, ezt egész számra kerekítettük, így 41.000 Ft/ha/év + ÁFA legyen.

Pályázat esetén dönteni kell, hogy hány év legyen az időtartam – itt szintén három évet javasolnának és a bérleti díj tekintetében szintén a 40.396 Ft/ha/év van jelenleg. A szakértőkkel történő konzultációk alapján mivel korlátozott mezőgazdasági hasznosítású területekről van szó – ezeknek a piaci alapú bérleti díja 45.000-50.000 Ft/ha/év + ÁFA között mozog.

B o g l á r i Zoltán a bizottság elnöke elmondja, hogy van az Agrárkamara honapján egy kalkulátor, ami elég sok szerződésnek a tartalmára alapul, de akkor ez nyilván egy hasonló átlagos szám lehet. Van javaslat a terület haszonbérleti díjára vonatkozóan?

H o r v á t h y Lóránt bizottsági tag elmondja, a terület haszonbérleti díjára 45.000 Ft/ha/év + ÁFA javasolja.

B o g l á r i Zoltán a bizottság elnöke elmondja, hogy további kérdés, hozzászólás nem lévén **s z a v a z á s r a bocsátja a Szomód, Ferencmajor mellett található 0193/1 hrsz.-ú ingatlan jövőbeni hasznosításáról** szóló határozati javaslatot az elhangzott javaslattal

A Pénzügyi, Környezetvédelmi és Városfejlesztési Bizottság javasolja a képviselő-testület számára,

1. adja haszonbérbe az önkormányzat tulajdonában álló szomódi 0193/1 hrsz.-ú, 6 ha 5.619 m² térmértékű, legelő, szántó, árok megnevezésű ingatlant Mátyás István részére, 2024. július 01. napjától – 2027. június 30. napjáig, 41.000 Ft/ha/év + ÁFA haszonbérleti díj ellenében,
2. hatalmazza fel a polgármestert a I/9-105/2024. számú előterjesztés 1. számú mellékletét képező haszonbérleti szerződés aláírására

mellyel a bizottság jelenlévő 6 tagjából, **egyhangú 6 igen** szavazattal egyetért és a következő határozatot hozza:

Tata Város Önkormányzat Képviselő-testület
Pénzügyi, Környezetvédelmi és Városfejlesztési Bizottsága
110/2024.(VI.19.) határozata

A Szomód, Ferencmajor mellett található 0193/1 hrsz.-ú ingatlan jövőbeni hasznosításáról

A Pénzügyi, Környezetvédelmi és Városfejlesztési Bizottság javasolja a képviselő-testület számára,

1. adja haszonbérbe az önkormányzat tulajdonában álló szomódi 0193/1 hrsz.-ú, 6 ha 5.619 m² térmértékű, legelő, szántó, árok megnevezésű ingatlant Mátyás István részére, 2024. július 01. napjától – 2027. június 30. napjáig, 41.000 Ft/ha/év + ÁFA haszonbérleti díj ellenében,
2. hatalmazza fel a polgármestert a I/9-105/2024. számú előterjesztés 1. számú mellékletét képező haszonbérleti szerződés aláírására

Határidő: 2024. június 26-i Kt. ülés

Felelős: Boglári Zoltán bizottsági elnök

B o g l á r i Zoltán a bizottság elnöke elmondja, hogy további kérdés, hozzászólás nem lévén **s z a v a z á s r a bocsátja a Szomód, Ferencmajor mellett található 0194/3 hrsz.-ú ingatlan jövőbeni hasznosításáról** szóló határozati javaslatot

A Pénzügyi, Környezetvédelmi és Városfejlesztési Bizottság javasolja a képviselő-testület számára, hogy

1. adja haszonbérbe az önkormányzat tulajdonában álló szomódi 0194/3 hrsz.-ú, 9 ha 9.768 m² térmértékű, szántó, rét, kivett saját használatú út megnevezésű ingatlant Mátyás István részére, 2024. július 01. napjától – 2027. június 30. napjáig, 41.000 Ft/ha/év + ÁFA haszonbérleti díj ellenében,
2. hatalmazza fel a polgármestert a I/9-105/2024. számú előterjesztés 2. számú mellékletét képező haszonbérleti szerződés aláírására

mellyel a bizottság jelenlévő 6 tagjából, **egyhangú 6 igen** szavazattal egyetért és a következő határozatot hozza:

Tata Város Önkormányzat Képviselő-testület
Pénzügyi, Környezetvédelmi és Városfejlesztési Bizottsága
111/2024.(VI.19.) határozata
**A Szomód, Ferencmajor mellett található 0194/3 hrsz.-ú ingatlan jövőbeni
hasznosításáról**

A Pénzügyi, Környezetvédelmi és Városfejlesztési Bizottság javasolja a képviselő-testület számára, hogy

1. adja haszonbérbe az önkormányzat tulajdonában álló szomódi 0194/3 hrsz.-ú, 9 ha 9.768 m² térmértékű, szántó, rét, kivett saját használatú út megnevezésű ingatlant Mátyás István részére, 2024. július 01. napjától – 2027. június 30. napjáig, 41.000 Ft/ha/év + ÁFA haszonbérleti díj ellenében,
2. hatalmazza fel a polgármestert a I/9-105/2024. számú előterjesztés 2. számú mellékletét képező haszonbérleti szerződés aláírására

Határidő: 2024. június 26-i Kt. ülés

Felelős: Boglári Zoltán bizottsági elnök

B o g l á r i Zoltán a bizottság elnöke elmondja, hogy további kérdés, hozzászólás nem lévén **s z a v a z á s r a bocsátja a Szomód, Ferencmajor mellett található 0197/3 hrsz.-ú ingatlan jövőbeni hasznosításáról** szóló határozati javaslatot

A Pénzügyi, Környezetvédelmi és Városfejlesztési Bizottság javasolja a képviselő-testület számára, hogy

1. fogadja el az önkormányzat tulajdonában álló szomódi 0197/3 hrsz.-ú 24 ha 2.679 m² térmértékű, szántó ingatlan haszonbérletére vonatkozó pályázati kiírást, a I/9-105/2024. számú előterjesztés 3. számú melléklete szerinti tartalommal, azzal, hogy a terület haszonbérleti díja: 45.000 Ft/ha/év + ÁFA, illetve a haszonbérlet időtartama 3 év.
2. hatalmazza fel a polgármestert a pályázati felhívás közzétételére

mellyel a bizottság jelenlévő 6 tagjából, **egyhangú 6 igen** szavazattal egyetért és a következő határozatot hozza:

Tata Város Önkormányzat Képviselő-testület
Pénzügyi, Környezetvédelmi és Városfejlesztési Bizottsága
112/2024.(VI.19.) határozata
**A Szomód, Ferencmajor mellett található 0197/3 hrsz.-ú ingatlan jövőbeni
hasznosításáról**

A Pénzügyi, Környezetvédelmi és Városfejlesztési Bizottság javasolja a képviselő-testület számára,

1. fogadja el az önkormányzat tulajdonában álló szomódi 0197/3 hrsz.-ú 24 ha 2.679 m² térmértékű, szántó ingatlan haszonbérletére vonatkozó pályázati kiírást, a I/9-105/2024. számú előterjesztés 3. számú melléklete szerinti tartalommal, azzal, hogy a terület haszonbérleti díja: 45.000 Ft/ha/év + ÁFA, illetve a haszonbérlet időtartama 3 év.
2. hatalmazza fel a polgármestert a pályázati felhívás közzétételére

Határidő: 2024. június 26-i Kt. ülés

Felelős: Boglári Zoltán bizottsági elnök

4. NAPIREND

Megállapodás megkötése a Magyar Közút Nonprofit Zrt.-vel területrészt rendezésére vonatkozóan

Előterjesztő: Michl József polgármester

Előadó: dr. Bakos Zsolt városépítészeti és vagyongazdálkodási irodavezető

B o g l á r i Zoltán a bizottság elnöke érdeklődik, van-e kiegészítés, kérdés az előterjesztéshez.

Elmondja, hogy további kérdés, hozzászólás nem lévén **s z a v a z á s r a bocsátja** a Területrészt rendezése a Magyar Állam és Magyar Közút Nonprofit Zrt.-vel szóló határozati javaslatot

A Pénzügyi, Környezetvédelmi és Városfejlesztési Bizottság javasolja a képviselő-testület számára, hogy

1. térítésmentesen a Magyar Állam tulajdonába és a Magyar Közút Nonprofit Zrt. vagyonkezelésébe adja a tatai 0420/7 hrsz.-ú ingatlanból kialakításra kerülő tatai 0420/44 hrsz.-ú 875 m² térmértékű ingatlant a Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény 108. § (2) és (4) bekezdései alapján, a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 8. § (1) bekezdés a) 3. pontjában meghatározott közfeladat, az országos közutak fenntartása, üzemeltetése céljából, azzal, hogy Tata Város Önkormányzata tulajdonában marad a tatai 0420/7 hrsz.-ú ingatlanból kialakított a tatai 0420/43 hrsz.-ú 45 m² térmértékű és a tatai 0420/45 hrsz.-ú 171 m² térmértékű ingatlant.
2. hatalmazza fel a polgármestert a megállapodás előkészítésére és megkötésére, továbbá a szükséges jognyilatkozatok megtételére.

mellyel a bizottság jelenlévő 6 tagjából, **egyhangú 6 igen** szavazattal egyetért és a következő határozatot hozza:

Tata Város Önkormányzat Képviselő-testület
Pénzügyi, Környezetvédelmi és Városfejlesztési Bizottsága
113/2024.(VI.19.) határozata

Területrészt rendezése a Magyar Állam és Magyar Közút Nonprofit Zrt.-vel

A Pénzügyi, Környezetvédelmi és Városfejlesztési Bizottság javasolja a képviselő-testület számára, hogy

1. térítésmentesen a Magyar Állam tulajdonába és a Magyar Közút Nonprofit Zrt. vagyonkezelésébe adja a tatai 0420/7 hrsz.-ú ingatlanból kialakításra kerülő tatai 0420/44 hrsz.-ú 875 m² térmértékű ingatlant a Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény 108. § (2) és (4) bekezdései alapján, a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 8. § (1) bekezdés a) 3. pontjában meghatározott közfeladat, az országos közutak fenntartása, üzemeltetése céljából, azzal, hogy Tata Város Önkormányzata tulajdonában marad a tatai 0420/7 hrsz.-ú ingatlanból kialakított a tatai 0420/43 hrsz.-ú 45 m² térmértékű és a tatai 0420/45 hrsz.-ú 171 m² térmértékű ingatlant.
2. hatalmazza fel a polgármestert a megállapodás előkészítésére és megkötésére, továbbá a szükséges jognyilatkozatok megtételére.

Határidő: 2024. június 26-i Kt. ülés

Felelős: Boglári Zoltán bizottsági elnök

5. NAPIREND

A Tata, Ipari park bővüléséhez egyes ingatlanok belterületbe vonásáról

Előterjesztő: Michl József polgármester

Előadó: dr. Bakos Zsolt városépítészeti és vagyongazdálkodási irodavezető

Meghívottak: Fekete Gyula és Filipisz Attila, a Barina Kft. ügyvezetői

B o g l á r i Zoltán a bizottság elnöke köszönti Fekete Gyulát, a Barina Kft. ügyvezetőjét, érdeklődik, van-e kiegészítés, kérdés az előterjesztéshez.

dr. B a k o s Zsolt városépítészeti és vagyongazdálkodási irodavezető elmondja, a Képviselő-testület 2022. évvégén hagyta jóvá Tata város Helyi Építési Szabályairól szóló önkormányzati rendeletét. Ennek egyik sarkalatos pontja volt, hogy meghatározták az új helyi építési szabályzatban az Ipari Park bővülésének az irányát, figyelemmel arra, hogy az Ipari Park jelentős része már beépített volt. Az Ipari Park bővüléseként új területként a Kocs irányába található köze 30 ha-os területet jelölte ki a Képviselő-testület, hiszen arra tudna tovább fejlődni. Ezeket mind a megyei rendezési tervben, mind a Helyi Építési Szabályzatban gazdasági területnek szabályozták ki.

Ezáltal megteremtették a jogalapját annak, hogy a későbbiekben az Ipari Park abba az irányba tudjon bővülni. Az Ipari Parkot üzemeltető Barina Kft. azzal a kérelemmel fordult az Önkormányzathoz (ahogy a kérelem mellékleteként benyújtott térképen is látszik), hogy a jelenlegi területe megtelt és elkezdett a Képviselő-testület által kijelölt új területek tulajdonosaival egyeztetéseket folytatni a területek megvásárlása érdekében. Tekintettel arra, hogy ezek a területek jelenleg külterületen vannak (szántók), így ebben a formában a Kft. a vonatkozó jogszabályok alapján nem tudja megvásárolni, ezért szükséges ezeknek a belterületbe vonása és ezáltal művelésből történő kivonása és csak azok után tud átkerülni a Kft. tulajdonába, aki ezek után közművesíti és ki tudja ajánlani a Tatára települni szándékozó befektetők részére. Maga a belterületbe vonást a vonatkozó jogszabályok alapján csak az Önkormányzat és a Képviselő-testület jogosult kezdeményezni, ezért fordult a Kft. az önkormányzathoz, hogy a lehető leghamarabb meg tudják indítani a belterületbe vonási eljárást. Így a nyár folyamán ez az eljárás lezárul és azt követően kerülne sor a kivonásra, az átminősítésre és a Kft. tulajdonába kerülésére, figyelemmel arra, hogy folyamatosak a befektetői megkeresések.

B o g l á r i Zoltán a bizottság elnöke elmondja, az új jogszabály még folyamatban lévőknek mérlegeli?

dr. B a k o s Zsolt városépítészeti és vagyongazdálkodási irodavezető elmondja, igen, az új jogszabály az azt követően indult eljárásokra fog vonatkozni, ha a Képviselő-testület egyetért ezzel.

H o r v á t h y Lóránt bizottsági tag kérdése, hogy a belterületbe vonás befolyásolja-e a vételi körülményeket vagy sikerült a tulajdonosokkal megegyezni?

F e k e t e Gyula, a Barina Kft. ügyvezetője elmondja, a jelenlegi keretek között, a jelenlegi jogi környezetben sikerült megegyezni a térképen feltüntetett tulajdonosokkal. Ezekre a területekre kérjük a belterületbe vonást, nem változtatja meg lényegesen a területen belül az értékesítési árat, így próbálják, hogy piacképes maradjon a tatai Ipari Park.

G e r é b i Ákos bizottsági tag elmondja, ez egy szükséges előkészítő eljárás, ahhoz, hogy a Kft. tulajdonába kerüljön. Kérdése, hogy van konkrét érdeklődő ezekre a területekre vagy milyen vállalkozási céllal kívánják fejleszteni a leendő tulajdonosok?

F e k e t e Gyula, a Barina Kft. ügyvezetője elmondja, folyamatosan vannak érdeklődők, van olyan, aki évek óta visszatérő, tehát nehezen születik meg a döntés, de konkrétan három olyan érdeklődő van, akinek területet csak ezen a bővítési területen tudnának kínálni.

G e r é b i Ákos bizottsági tag kérdése, milyen típusú cégek keresték meg?

F e k e t e Gyula, a Barina Kft. ügyvezetője elmondja, pl.: élelmiszeripari gyár, PVC feldolgozó (kádakat és más termékeket előállító) üzem.

B o g l á r i Zoltán a bizottság elnöke elmondja, hogy további kérdés, hozzászólás nem lévén **s z a v a z á s r a bocsátja az Tata, Ipari park bővüléséhez egyes ingatlanok belterületbe vonásáról** szóló határozati javaslatot

A Pénzügyi, Környezetvédelmi és Városfejlesztési Bizottság javasolja a képviselő-testület számára, hogy

1. kezdeményezze:

- a tatai 0260/4 hrsz.-ú, 5 ha 6473 m² térmértékű,
- a tatai 0260/5 hrsz.-ú, 2 ha 6884 m² térmértékű,
- a tatai 0260/6 hrsz.-ú, 1 ha 7407 m² térmértékű,

ingatlanok belterületbe vonását a Barina Ingatlanforgalmazó és Fejlesztő Korlátolt Felelősségű Társaság (székhely: 2890 Tata, Barina utca 9.) költségviselése mellett. A belterületbe vonásra gazdasági terület, az Ipari park bővítése érdekében kerül sor.

2. hatalmazza fel a polgármestert a belterületbe vonással kapcsolatos eljárás lefolytatására.

3. fogadja el a I/9-113/2024. előterjesztés 4. számú mellékletét, a Barina Kft.-vel kötendő megállapodást és felhatalmazza a polgármestert a megállapodás aláírására.

mellyel a bizottság jelenlévő 6 tagjából, **egyhangú 6 igen** szavazattal egyetért és a következő határozatot hozza:

Tata Város Önkormányzat Képviselő-testület
Pénzügyi, Környezetvédelmi és Városfejlesztési Bizottsága
114/2024.(VI.19.) határozata

A Tata, Ipari park bővüléséhez egyes ingatlanok belterületbe vonásáról

A Pénzügyi, Környezetvédelmi és Városfejlesztési Bizottság javasolja a képviselő-testület számára, hogy

1. kezdeményezze:

- a tatai 0260/4 hrsz.-ú, 5 ha 6473 m² térmértékű,
- a tatai 0260/5 hrsz.-ú, 2 ha 6884 m² térmértékű,
- a tatai 0260/6 hrsz.-ú, 1 ha 7407 m² térmértékű,

ingatlanok belterületbe vonását a Barina Ingatlanforgalmazó és Fejlesztő Korlátolt Felelősségű Társaság (székhely: 2890 Tata, Barina utca 9.) költségviselése mellett. A belterületbe vonásra gazdasági terület, az Ipari park bővítése érdekében kerül sor.

2. hatalmazza fel a polgármestert a belterületbe vonással kapcsolatos eljárás lefolytatására.
3. fogadja el a I/9-113/2024. előterjesztés 4. számú mellékletét, a Barina Kft.-vel kötendő megállapodást és felhatalmazza a polgármestert a megállapodás aláírására.

Határidő: 2024. június 26-i Kt. ülés

Felelős: Boglári Zoltán bizottsági elnök

6. NAPIREND

Tata, Mindszenty tér 11/2. szám alatti garázs bérbeadása

Előterjesztő: Michl József polgármester

Előadó: dr. Bakos Zsolt városépítészeti és vagyongazdálkodási irodavezető

B o g l á r i Zoltán a bizottság elnöke érdeklődik, van-e kiegészítés, kérdés az előterjesztéshez.

Tata Város Önkormányzat Képviselő-testület Pénzügyi, Környezetvédelmi és Városfejlesztési Bizottsága

1. A Tata, Mindszenty tér 11/2. szám alatti, 15 m² térmértékű garázsra Csémyné Tihanyi Tündét és Csémy Zsoltot bérlőként kijelöli. Bérlők által fizetendő bérleti díj: bruttó 25.000,- Ft/hó.
2. A bérleti szerződést Tata Város Önkormányzat Képviselő-testületének az önkormányzat tulajdonában lévő lakások és helyiségek bérletéről, a lakberek mértékéről, valamint az elidegenítésükre vonatkozó szabályokról szóló 13/2016. (IV.28.) önkormányzati rendelet 31. § (2) bekezdése alapján a bérlők Tata, Mindszenty téri bérlakásra vonatkozó lakásbérleti szerződés időtartamára kell megkötni.
3. Felhatalmazza a Polgármestert a bérleti szerződés előkészítésére és megkötésére.

mellyel a bizottság jelenlévő 6 tagjából, **egyhangú 6 igen** szavazattal egyetért és a következő határozatot hozza:

Tata Város Önkormányzat Képviselő-testület
Pénzügyi, Környezetvédelmi és Városfejlesztési Bizottsága
115/2024.(VI.19.) határozata

A Tata, Mindszenty tér 11/2. szám alatti garázs bérlőkijelöléséről

Tata Város Önkormányzat Képviselő-testület Pénzügyi, Környezetvédelmi és Városfejlesztési Bizottsága

1. A Tata, Mindszenty tér 11/2. szám alatti, 15 m² térmértékű garázsra Csémyné Tihanyi Tündét és Csémy Zsoltot bérlőként kijelöli. Bérlők által fizetendő bérleti díj: bruttó 25.000,- Ft/hó.
2. A bérleti szerződést Tata Város Önkormányzat Képviselő-testületének az önkormányzat tulajdonában lévő lakások és helyiségek bérletéről, a lakberek mértékéről, valamint az elidegenítésükre vonatkozó szabályokról szóló 13/2016. (IV.28.) önkormányzati rendelet 31. § (2) bekezdése alapján a bérlők Tata, Mindszenty téri bérlakásra vonatkozó lakásbérleti szerződés időtartamára kell megkötni.
3. Felhatalmazza a Polgármestert a bérleti szerződés előkészítésére és megkötésére.

Határidő: az értesítés megküldésére: 2024. július 10.
szerződés megkötésére: 2024. július 31.
Felelős: Michl József polgármester

7. NAPIREND

Forgalmi rend módosítására irányuló kezdeményezés

Előterjesztő: dr. Horváth József jegyző

Előadó: Tene Gáborné városüzemeltetési ügyintéző

B o g l á r i Zoltán a bizottság elnöke érdeklődik, van-e kiegészítés, kérdés az előterjesztéshez.

dr. S z a b ó Gábor bizottsági tag elmondja, teljes mértékben egyetért azzal, hogy szabályozni kell a városon belül a turista buszok parkolását. Egy dolgot lát kérdésesnek, hogy a Hajdú utca van kerülő útnak kijelölve. A Hajdú utcában mindkét oldalon parkolók vannak kialakítva, valamint egyirányú utca elég komoly kerékpáros forgalommal. Biztos, jó ez az utca alternatív megoldásnak? Nem lehetne a buszpályaudvar egy részén ideiglenes turistabusz megállóhelyet kialakítani? Ott a nagyméretű járművek forgalma megszokott, hiszen a Hajdú utcán néha autóval is nehéz végig menni, néha elég szűk a hely.

dr. H o r v á t h József jegyző elmondja, a várkanyar - Cifra malom környékén még a behajtást is szeretnék elkerülni, mert a megállni tilos tábla nem elegendő. Egy leszálló helyet kellene biztosítani (ez a volt rendelőintézet oldalán lenne), viszont nem tud megfordulni, ha nem engedik a Hajdú utca felé, akkor teljes mértékben ki kell tiltani. A Volán irányába tettek javaslatot, hogy tárgyaljanak még róla, hogy az ő területükön nem lehetne-e kialakítani leszállási lehetőséget. Sajnos a Volán ezt nem támogatta, hiszen nagyon nagy a busz forgalma. Minden buszos cégnek minden fórumon azt mondjuk, hogy menjenek ki a kamion parkolóba, itt csak leszállásra van lehetőség.

A kritikus pont, hogy a Május 1. útról ne kanyarodjanak be, bár oda kihelyezésre kerül egy bekanyarodni tilos tábla, ezek a digitális térképeken is megfognak jelenni, így a buszsofőrnek tudomása lesz arról, hogy ide nem kanyarodhat be.

Úgy gondolja, hogy a buszos cégek nagy része még a Hajdú utcát is el fogja kerülni és a buszmegállóban fogja az utasokat leszállítani.

Megérti a problémát, de nem tud más megoldást.

Egyelőre tiltsák ki a várkanyarból és Cifra malom környékéről a parkoló buszokat.

G e r é b i Ákos bizottsági tag elmondja, a buszvégállomáson, ahol a tatabányai busz megáll, azt a területet a Volán csak úgy találta, hiszen az a rész városi tulajdonban volt. A problémát az okozta, hogy annak idején, amikor a Május 1. út megépült, akkor a Volán területe a kereszteződés így kénytelen volt a város egy kompromisszumot kialakítani így került át – lehetne rugalmasabb.

Van egy Volán autóbuszjárat, ami a várkanyar felé megy?

T e n e Gáborné városüzemeltetési ügyintéző elmondja, hogy egy helyközi járat jár arra.

G e r é b i Ákos bizottsági tag elmondja, nem tudja miért, hiszen a kenyérgyári csomópont miatt a sofőrök folyamatosan azt kérik, hogy emeljék a menetidőt, mert nem tudják a menetrendet tartani.

Nem biztos, hogy az a legjobb megoldás, hogy kitiltjuk a Volánt – kompromisszumra kell jutni, hiszen nincs parkolási alternatíva.

dr. H o r v á t h József jegyző elmondja, tovább tárgyalhatunk a Volánnal, ők ezt a részt csak átmenő forgalomra használják. Itt azt is figyelembe kell venni, hogy a hidak állapota nem megfelelő – védeni kellene. Tehát minden nehéz járművet ki kellene zárni.

Attól tart, ha megengedjük a Volánnak, hogy „általában” járhat arra, akkor más busz is menne arra. Elsősorban próbáljuk megvédeni a területet és ha szükséges, akkor készítenek egy felülvizsgálatot. Az új út keskenyebb lett, a parkolók is rendben vannak, tehát mindenképpen szükségét látjuk, hogy a buszok ne mehessenek be arra a részre.

B o g l á r i Zoltán a bizottság elnöke kérdése, hogy nem volt ezen a szakaszon korlátozás korábban?

T e n e Gáborné városüzemeltetési ügyintéző elmondja, van korlátozás, kint van a tábla is a 20 Tonna teherbírás korlátozás a Bartók Béla utca elején, illetve a várkanyarnál is a Művelődési ház környékén, sőt meg van erősítve egy előjelző táblával is.

H o r v á t h y Lóránt bizottsági tag elmondja, érti, hogy miért nem akarják, hogy busszal bemenjenek a Váralja utcára, de akkor egy olyan koncepciót kellene kialakítani, hogy a gyalogosok biztonságosan bejussanak a Várhoz. Nem tudja, hogy hol tudnának kialakítani egy biztonságos járdát.

A Művelődési ház környékén már lehetséges lenne, de vonzóvá kell tenni ezt a megállási lehetőséget. A Művelődési házzal szembeni lehetőséget korrektnek tartja.

Most szeretné felvetni annak a kérdését (nem volt lehetősége a Tata szíve programban érdemben képviselni), hogy a Hajdú utcai, Váralja utcai, Bartók Béla utcai irány ellehetetlenül, akkor nagy baj lesz. Ha bármi történik a Május 1. úton, akkor semelyik irányban nem lehet majd közlekedni. Ezt a menekülő utat nem szabad elvágni, a Kossuth térről Tóvárosra ezen a szakaszon lehet a leggyorsabban lejutni. Megérti a Vár előtti változtatás tervét, de közlekedési szempontból rossz megoldás lenne, ha nem állhat majd ott meg a busz, akkor hol álljanak majd meg?

dr. H o r v á t h József jegyző elmondja, egy alternatíva van, hogy a Hajdú utcába sem közlekedhet, gyakorlatilag azt a szakaszt kizárják és a Május 1. úton lesz lehetőség az utasoknak a leszállásra.

H o r v á t h y Lóránt bizottsági tag elmondja, ez nem erősíti a látogatók igényeit, valami koncepcionális dologra lenne szükség. Mindenképpen jó ötletnek tartja a Volán pályaudvar felé való elmozdulást.

Nagyon sok olyan véleményt kap, hogy élehetetlen Tata, hiszen hétvégeként, amikor sok az ide látogató, akkor ez a változtatás nem lesz pozitív. El tudja fogadni a Május 1. úti megállást, de akkor onnan valamilyen direkt módon a Vár irányába ki kellene alakítani egy „folyosót”, hiszen a buszpályaudvar 30-40 méteres szakasza nagyon kritikus.

B o g l á r i Zoltán a bizottság elnöke elmondja, hogy további kérdés, hozzászólás nem lévén **s z a v a z á s r a bocsátja a Bartók Béla utca és a Váralja utca forgalmi rend felülvizsgálatáról** szóló határozati javaslatát

Tata Város Önkormányzat Képviselő-testületének Pénzügyi, Környezetvédelmi és Városfejlesztési Bizottsága a Bartók Béla utca – Váralja utca útvonalon az autóbuszok közlekedést megtiltja, a Bartók Béla utca Ady E. csomópontban és a Váralja utca Május 1 utca csomópontban, valamint a Hajdú utca és a Váralja utca csomópontban „Autóbusszal behajtani tilos!” közúti jelzőtáblák (KRESZ 42/a ábra) kihelyezését rendeli el.

A forgalmi rend változás diszpozíciójának elkészítését követően a közúti jelzőtáblákat a 83/2004. (VI.4.) GKM rendelet szerint kell elhelyezni.

mellyel a bizottság jelenlévő 6 tagjából, **egyhangú 6 igen** szavazattal egyetért és a következő határozatot hozza:

Tata Város Önkormányzat Képviselő-testület
Pénzügyi, Környezetvédelmi és Városfejlesztési Bizottsága
116/2024.(VI.19.) határozata
A Bartók Béla utca és a Váralja utca forgalmi rend felülvizsgálatáról

Tata Város Önkormányzat Képviselő-testületének Pénzügyi, Környezetvédelmi és Városfejlesztési Bizottsága a Bartók Béla utca – Váralja utca útvonalon az autóbuszok közlekedést megtiltja, a Bartók Béla utca Ady E. csomópontban és a Váralja utca Május 1 utca csomópontban, valamint a Hajdú utca és a Váralja utca csomópontban „Autóbusszal behajtani tilos!” közúti jelzőtáblák (KRESZ 42/a ábra) kihelyezését rendeli el.

A forgalmi rend változás diszpozíciójának elkészítését követően a közúti jelzőtáblákat a 83/2004. (VI.4.) GKM rendelet szerint kell elhelyezni.

Határidő: 2024. július 1.

Felelős: Boglári Zoltán bizottság elnök
dr. Horváth József jegyző

További kérdés, észrevétel, javaslat nem hangzik el, így **B o g l á r i Zoltán bizottsági elnök zárszavával** a bizottság a mai munkáját 16:33-kor befejezi.

Kmf.

B o g l á r i Zoltán
Pénzügyi, Környezetvédelmi
és Városfejlesztési Bizottság
elnöke

G e r é b i Ákos
Pénzügyi, Környezetvédelmi
és Városfejlesztési Bizottság
jkv. hitelesítő, a bizottság tagja