



1000234090045

ikt. szám: FPH017 /69 - 17 /2023

EMLÉKEZTETŐ**a Zöld Budapest munkacsoport üléséről****2023. november 30. 15 óra, Microsoft Teams és Főpolgármesteri Hivatal 133/b. terem**

Jelen voltak:

Kerpel-Fronius Gábor	főpolgármester-helyettes
Barsi Orsolya	klímastratégiai osztályvezető
Bardóczi Sándor	tájépítészeti osztályvezető
Csunderlik Nóra	zöldinfrastruktúra-fejlesztési referens
Tóth Sára	klímasemleges város projektmenedzser
Kárpáti Fanny	civil csoportvezető
Csanádi György	civil referens
Kovács Bendegúz	BKK Zrt.
Hajnal Tünde	BKK Zrt.
Ludvig Bertalan	Budapest Főváros Városépítési Tervező Kft.
Buzás Károly	“TUTI” Turista és Természetjáró Információs Egyesület
Emódy Barbara	Magyar Kerékpárosklub
Dr Kozma Lászlóné	Cseresznyevirág Alapítvány
Klaniczay János	Kortárs Építészeti Központ (KÉK)
Dr. Horváth Sarolta	Felelős Gasztrohős Alapítvány
Lukács András	Levegő Munkacsoport
Kolundzsija Gábor	Védegylet Egyesület
Dr. Mészáros Péter	Magyar Közlekedési Klub, Zöld Jövő Környezetvédelmi Egyesület

Huszár Daniella
Petus Márta
Gyulainé Tóth Zsuzsa
Tamás Miklós
Lendvai Csaba

Magyar Környezettudatos Építés Egyesülete
Magyar Természetvédők Szövetsége
Magyar Autóklub
Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara
Magyar Madártani és Természetvédelmi
Egyesület

Kerpel-Fronius Gábor, főpolgármester-helyettes:

Köszöntötte a résztvevőket, és megnyitotta az ülést. Ismertette az ülés napirendi pontjait, és röviden bemutatta az előadókat. Az első napirendi pont, a Népliget intézkedési terve kapcsán elmondta, hogy a Népliget felújítása a Radó Dezső Terv egyik legfontosabb kulcsprojektje, amely egy hosszú, akár több évtizedet is felölelő folyamat, tekintettel a terület nagyságára és a források rendelkezésére állására. A Fővárosi Önkormányzat első lépésben megalkotta a Népliget stratégiai tervét, majd szakmai ötletpályázatot írt ki a Népliget rehabilitációjának koncepciótervére. A zsűri a beérkezett 16 pályamű közül hatot tartott annyira értékesnek, hogy díjazásban és megvételben részesítette őket, 1. díjat ugyanakkor nem ítelt oda. Az ötletterveket a Kőbányai Helytörténeti Gyűjteményben állították ki, ezek adják az alapját a további tervezési és előkészítési munkáknak.

1. napirendi pont: Mi a célja és mi lesz a tartalma a Népliget intézkedési tervének?

Ludvigh Bertalan, Budapest Főváros Városépítési Tervező Kft.

Előadását prezentáció segítségével szemléltette. Ismertette, a Népliget intézkedési tervének elkészítése a közelmúltban indult el. A Közgyűlés által már elfogadott stratégiai dokumentumok és előzetes tervek leginkább távlati célokat tűztek ki, az ötletpályázat révén pedig szakmai konszenzus alakult ki. Emellett azonban szükség van egy rövid távú intézkedéseket összefogó dokumentumra is, amely az üzemeltetési feladatokra fókuszál.

Elmondta, a Népligetet a jövőben védett történeti kertként képzelik el, amelynek a növény- és állatvilága kiemelkedő érték, területe egészséges, biztonságos, zöld környezetet biztosít, és megközelíthetősége is kiváló. Az intézkedési terv mindenek elérésére irányul, melyhez a Fővárosi Önkormányzat és több önkormányzati szakképző tevékenységeit összehangolni szükséges a már korábban említett stratégiai terv céljaival, valamint az ötletpályázaton beérkezett javaslatokkal. Emellett egy Népliget munkacsoport felállítását tervezik, melynek tagjai tulajdonosi üzemeltetői és használói csoportok lesznek, és amelynek szerepe a folyamatos információcsere és a javaslattételi lehetőség biztosítása.

Prezentációjában kitért arra, hogy az intézkedési tervben egyeztetendő témaköröket, társított feladatokat és intézkedéseket dolgoztak ki, különböző szereplőkhöz rendelve azokat. Partnerség tekintetében a Népliget munkacsoport felállításánál civilekre, állami és kerületi szereplőkre egyaránt számítanak. Fontos a Népliget általános renoméjének fejlesztése, rossz hírének javítása például helyteremtési programok, rendezvények által (pl. fesztiválok, Budapest Tuning pályázat), de ezen a téren olyan közösségi költségvetési projektek is szóba jöhetnek, amelyeknek nincs konkrét helyszínmegjelölése, viszont illeszkednek a Népliget stratégiájába. Ismertette a már lezajlott társadalmi egyeztetéseket (helyteremtési programok, közlekedés) tanulságait.

Közlekedési témájú egyeztetés is történt, melynek konklúziója az volt, hogy az illegális parkolás ellen fizikai akadályokkal, sorompókkal lehetne fellépni, illetve a parkoló buszokat ki kellene vezetni – utóbbi november 1-jén megtörtént. Kiemelte továbbá az ütemezett burkolatfelújítás és a Népliget külső gyalogos, kerékpáros kapcsolatainak javításának fontosságát is. Hangsúlyozta, hogy a tervezet jelenleg még csak előkészítő fázisban van, és a közeljövőben sor fog kerülni egyeztetésre a témakörökben érintett összes szereplővel. Az intézkedési terv elkészülésére a jövő év első félévében lehet számítani.

Buzás Károly, “TUTI” Turista és Természetjáró Információs Egyesület:

A Népliget közlekedési kapcsolatainak fejlesztéséről, valamint a régóta zárva tartó Planetárium sorsáról érdeklődött.

Bardóczi Sándor, tájépítészeti osztályvezető:

A Népliget megközelítésének javításával kapcsolatban elmondta, hogy az nagymértékben függ a Déli Körvasút kormányzati projekt megvalósulásától, mely az Ecseri úti csomópontnál tervez egy új vasúti megállót – ezzel egy új megközelítési lehetőséget teremtve a Népliget legelhanyagoltabb területe felé. Ugyanez a fejlesztés a Balkán Park magasságában, a Lechner Ödön sétány folytatásában tervez egy vasút alatti gyalogos-kerékpáros átkötést. Szintén kormányzati projektként, a Kőbányai út irányából – a Közlekedési Múzeum megvalósulásával egy ütemben a mostani lovas centrum helyén egy új sétányt alakítanak ki, ami összeköti a múzeumot és a parkot. Hozzátette, nem tudják, hogy a szándék kormányzati oldalról megvan-e még, de szeretnék, ha megvalósulna. Elmondta továbbá, hogy a Tisztviselőtelep irányából új zebrákkal tudják javítani a gyalogos kapcsolatokat, erről már egyeztettek a BKK-val és a Budapest Közúttal. Vizsgálják még, hogy az Üllői út irányából, az új multi csarnok felől, új zebrák megvalósíthatók-e. A Planetáriumról elmondta, hogy az egy állami tulajdonú intézmény, és úgy tudják, zajlik valamilyen előkészítés a rekonstrukcióra vonatkozóan, de bővebb információval nem rendelkeznek.

Petus Márta, Magyar Természetvédők Szövetsége:

Azt tapasztalta, hogy a BKK és a Volánbuszok már valóban nem parkolnak a Népligetben, de külföldi buszok még igen. Fontos cél lenne szerinte, hogy ne lehessen áthajtani a Népligeten. A KRESZ-táblák és sorompók kihelyezésének állásáról érdeklődött.

Bardóczi Sándor, tájépítészeti osztályvezető:

Elmondta, volt már egyeztetés a közlekedési szakértőkkel, hogyan lehetne a „vadparkolást” kezelni. A KRESZ a szabálytalan parkolást csak az úttesten szabályozza és engedi bírságot, és egyetlen jogszabály sem tiltja a zöldfelületen parkolást. Ezért jelenleg sziklákkal, korláttal, sövényvel és egyéb eszközökkel igyekszik a FŐKERT visszaszorítani a parkolást. A FŐRI szigorúbb bírságolást, a Budapest Közút pedig a táblák kihelyezését helyezte kilátásba. A BKK Zrt. és a Budapest Közút feladata, hogy egy olyan behajtási zóna-térképen gondolkodjanak, amely fizetős zóna kijelölésével szoríthatná ki a P+R jellegű és a szabálytalan parkolásokat. Ezen jelenleg is dolgoznak, és az intézkedési tervbe be fogják építeni.

Buzás Károly, “TUTI” Turista és Természetjáró Információs Egyesület:

Érdeklődött, hogy pihenőhelyként vagy vegyes funkciójú parkként képzelik-e el Népliget jellegét. Utalt a Nagyvendéglőre, amely nagy forgalmat vonzana, zsúfolttá tehetné a liget útjait.

Bardóczi Sándor, tájépítészeti osztályvezető:

A kérdésre válaszolva elmondta, a Népliget belső területeit autómentesnek képzelik el, kivéve a Vajda Péter utat, azonban azt is szeretnék szabályozottabbá tenni. Az Óliget és az Újliget között zebrák, valamint buszmegálló létrehozásában gondolkodnak, és a Nagyvendéglőt csak gyalogosan lehetne majd megközelíteni. Az egykori Nagyvendéglőt történeti kert struktúrájához ragaszkodva kívánják újraéleszteni, melyhez kapcsolódóan építészeti tervpályázatban és üzemeltetési koncesszióban gondolkodnak.

Emődý Barbara, Magyar Kerékpárosklub:

A Népliget kerékpározhatóságáról érdeklődött, mert az ismertető során csak a gyalogos közlekedés lett kiemelve. Második kérdése az intézkedési tervre vonatkozott: észrevételezhetik-e jövő év elején azt más civil szervezetekkel együtt?

Bardóczi Sándor, tájépítészeti osztályvezető:

Tisztázta, hogy a kerékpáros funkció természetesen biztosított lesz. Hozzátette, a szélesebb körutak mentén az útpálya újrafelosztásával ki lehet alakítani kerékpárutakat, sétányokat. Tervezik még a jelenleg a Népligeten keresztülmenő regionális jelentőségű kerékpárút finomhangolását is. Megerősítette, hogy ha elkészül a munkaközi anyag, amiben már rajzi szöveges mellékletek vannak, akkor szeretnék a civil egyeztetést lefolytatni.

2. napirendi pont: Civil szervezetek csatlakozási lehetőségei a 100 klímasemleges és okos város projekthez

Barsi Orsolya, klímastratégiai osztályvezető:

Előadását prezentációval szemléltette. Összefoglalta a munkacsoport tavaszi plenáris ülésén már bemutatott 100 klímasemleges és okos város uniós program céljait, melybe Budapest mellett Pécs és Miskolc is bekerült. Az Európai Unió lakosságának 75%-a városokban él, és a szén-dioxid kibocsátás 70%-a városokhoz köthető, ezért ki kell fejleszteni egy módszertant és eszköztárat, amelyekkel hatékonyan lehet csökkenteni a városokban a kibocsátást.

A résztvevő városok feladata a tudásmegosztás, valamint, hogy pilot projektek által gyorsítsa azt az átállást, ami intézményi és intézményeken túli bevonást igényel. Ennek egyik fő eleme, hogy civil szervezetekkel együttműködve lokális vagy különböző szektorokban alkalmazható megoldásokon kezdjenek el dolgozni. A munkacsoporti keretek adta lehetőséggel élve szeretnék bevonni azokat a civil szervezeteket, akik szívesen bekapcsolódnának a közös munkába, ezért egy témacsoport létrehozását javasolta. Elmondta, új stratégia, akcióterv és beruházási terv kidolgozására van szükség, amelyeknek véleményezésébe szeretnék, ha bekapcsolódnának érintett civil szervezetek, emellett az új kezdeményezésekre, jó gyakorlatok megosztására is nyitottak. Végezetül ismertette, lesz olyan általános oktatási és szemléletformálási pilot projekt is, amiben lehetőség lesz kommunikációra fordítható források elköltésére.

Tóth Sára, klímasemleges város projektmenedzser:

A város különböző szereplőinek bevonására Heidelberg jó példáját mutatta be, mely az első német városként 1992-ben alkotott klímastratégiát. Az önkormányzatnak volt alkalma tapasztalatcserét folytatni vele. A civil szervezetekkel való együttműködésre a koronavírus-járvány alatt készített kampány (#CoronaSolidarity) példáját említette, amivel széles rétegekhez juttattak el információkat a fertőzés megelőzésére és terjedésének megfékezésére. Heidelbergben a lakossággal is nagyon szoros kapcsolatban állnak. Pár éve például fiataloknak rendeztek egy klímacsúcsot, ahol a klímavédelem

különböző megoldásairól folytattak párbeszédet. Hangsúlyozta, hogy várják a jelentkezőket az újonnan induló témacsoportba.

Kolundzsija Gábor, Védegylet Egyesület:

A klímasemlegesség értelmezésében kért támpontot, hogy mit jelent nagyvárosi, budapesti szinten a fogalom?

Barsi Orsolya, klímastratégiai osztályvezető:

Válaszában kifejtette, ami széndioxid-kibocsátás kapcsolódik a működéshez, az valamilyen többlet, és egyéb oldalon fedezve van. Városon belül nem lehet nullára csökkenteni minden kibocsátást, de már van olyan város, ami meg is kapta a Climate City Contract- (klímaszerződés) jóváhagyást. Stockholmban 10% alatt van az a kibocsátás, amit nem tudtak semlegesíteni. Ennek pontos metodikája a SECAP - Fenntartható Energia- és Klíma Akciótervből ismerhető meg, ami részletes számítási módszerrel határozza meg az elfogadható kibocsátás szintet. Budapestnek is van egy ilyen terve; a kibocsátásokat rögzítő leltár minden évben frissítésre kerül, amely éves értékelésekre bontva megtalálható a [Budapest Portálon](#).

Kolundzsija Gábor, Védegylet Egyesület:

Méltatta a budapesti zöldítési akciókat, azonban komoly vállalásnak tartotta a 2030-ra kitűzött klímacélokat, melyek elérését csak nagy arányú fásítással, erdősítéssel tudná elképzelni.

Barsi Orsolya, klímastratégiai osztályvezető:

Álláspontja szerint, hogy 2030-ra ennek mi a realitása, az leginkább a források rendelkezésre állásától függ. A célok nagy része a lakó- és kereskedelmi épületek energiaigényének a csökkentésével és az energiaforrások megújuló irányba való átfordításával érhető el, ami nagyon forrásigényes dolog, úgyhogy a Főváros feladata ebben az elérési útvonal kijelölése.

Huszár Daniella, Magyar Környezettudatos Építés Egyesülete:

Arról érdeklődött, hogy mi a témacsoporthoz való csatlakozás módja.

Kárpáti Fanny, civil csoportvezető:

Tájékoztatta a kérdezőt, hogy a [civil rendelet alapján](#) minden Zöld Budapest munkacsoport tagnak és a Budapesti Civil Adatbázisba regisztrált szervezetnek lehetősége van a csatlakozásra. Ugyanakkor azok is, akik nem regisztrált civil szervezetek, de releváns szakmai tapasztalattal rendelkeznek, szintén részesek lehetnek majd a témacsoportnak. Először hivatalon belül fogják egyeztetni a témacsoport indulásának menetét, majd ez után küldik meg a szervezeteknek a csatlakozási felhívást.

Buzás Károly, "TUTI" Turista és Természetjáró Információs Egyesület:

Érdeklődött, hogy csak elvi vagy gyakorlati megvalósításban is számítanak a civil szervezetekre, és várják-e, hogy valamilyen témában mozgósítsák az embereket? Másik kérdése a finanszírozásra vonatkozott, mert az elhangzottak alapján Budapest nem tudja egyedül finanszírozni a klímacélok elérését.

Barsi Orsolya, klímastratégiai osztályvezető:

Válaszában hangsúlyozta, nagyon szeretnék hogyha konkrét projektekkel, konkrét cselekvéssel tudnák egymást segíteni, pl. jó gyakorlatok összegyűjtésével, tudásmegosztással, akár a helyi lakossággal, kkv szektorral együttműködésben. Hozzátette, az ideai környezetvédelmi alap pályázati kiírásával tudnak majd ilyen akciókat támogatni. A finanszírozási kérdéstről elmondta, a készülő akciótervhez fognak forrásokat rendelni. Folyamatosan dolgoznak azon, hogy minél több vissza nem térítendő forrás legyen például épületenergetikára.

Kerpel-Fronius Gábor, főpolgármester-helyettes:

Az elmondottakhoz hozzátette, hogy amikor a civil munkacsoportokat megalapították, a struktúra lényege az volt, hogy ott inkább koncepciókat, átfogó stratégiákat vitassanak meg, a tematikus csoportokban pedig elmélyültebb kooperáció révén kerüljenek kidolgozásra anyagok. Ahogy mára Rakpart témacsoport esetében, most is a Városháza kezdeményezi egy újabb témacsoport felállítását, mert egyrészt rengeteg tudás van a szakmai és civil szervezeteknél, másrészt pedig a programok hatékonyságát a társadalmi beágyazottság tudja növelni.

Emódy Barbara, Magyar Kerékpárosklub:

Kifejtette, a Magyar Kerékpárosklub biztosan szeretne csatlakozni, hiszen jelentős a közlekedésből származó széndioxid-kibocsátás. Azzal folytatta, hogy már adtak javaslatot a 2024-es közgyűlés munkarendjére, amelyben javasolták a belső kerületek kerékpározhatóságát javító csomagot, miután elfogadásra került az első alapsomag a Budapesti Mobilitást Terv végrehajtásából. A javaslatuk szerint Budapest jövőre járuljon ehhez hozzá 1 milliárd forint kerékpáros fejlesztésekre szánt kerettel. Hozzátette, számukra elfogadható az is, ha klímasemlegességre utaló neve lesz ennek a keretnek, tehát a kettő összegyúrható – a lényeg, hogy kerékpározási célokat lehessen ebből a keretből megvalósítani.

Kerpel-Fronius Gábor, főpolgármester-helyettes:

Hangsúlyozta, hogy a célokkal egyetért, és amit tudnak, igyekeznek kiszorítani a költségvetésből a kerékpározás fejlődésének elősegítésére. Látják a közösségi költségvetésből is, hogy az ilyen típusú fejlesztéseket a városlakók is nagyon fontosnak gondolják, azonban a Főváros költségvetési helyzete rendkívüli nehézségeket állít.

Kárpáti Fanny, civil csoportvezető:

Tájékoztatta a jelenlévőket, hogy Kiss Ambrus főpolgármester-helyettes december 6-án tart költségvetési tájékoztatót civil szervezetek részére.

Horváth Sarolta, Felelős Gasztrohős Alapítvány:

Elmondta, hogy szívesen csatlakoznának a témacsoporthoz. Szervezetük erőssége a szemléletformálás, oktatás, úgyhogy elsősorban ezzel tudnának a közös munkához hozzájárulni. Hozzátette, vendéglátóhelyekkel is kapcsolatban vannak, környezetvédelmi tanácsadást végeznek, tehát a kkv szektorral kapcsolatos témacsoportban is szívesen részt vesznek, ha lesz ilyen.

Barsi Orsolya, klímastratégiai osztályvezető:

Mind a két felajánlást megköszönte a fenntartható élmezéssel kapcsolatban, és hozzátette, nekik is van ilyen futó projektjük, amibe bekapcsolódhatnak.

Huszár Daniella, Magyar Környezettudatos Építés Egyesülete:

Tudomása szerint volt a projekt keretében Budapesten egy "Winter School", aminek eredményeiről érdeklődött.

Barsi Orsolya, klímastratégiai osztályvezető:

A 100 klímasemleges város misszió mögött az Európai bizottsággal szerződésben álló konzorcium működik, amely képzéseket tart a résztvevő városoknak – „winter school” keretében zajlott egy ilyen Budapesten. Ez egy szakértői képzés, ami a klímaszerződéssel kapcsolatos kívánalmakról szól (mit kell benyújtani, mitől lesz klímasemleges egy kerület stb.)

3. napirendi pont: Beszámoló a Mobilitás témacsoport munkájáról és a Budapesti Mobilitási Terv társadalmisítási folyamatairól

Kovács Bendegúz, BKK Zrt:

Előadását prezentáció segítségével szemléltette. A Mobilitás témacsoport egy évvel ezelőtt alakult meg, amihez továbbra is várják a városi mobilitás témaköréhez kapcsolódó civil szervezetek csatlakozását. Elmondta, minden projektet valamilyen stratégiai megalapozottság szerint kell elindítani, és nagyon fontos, hogy ezek a stratégiák átmenjenek a társadalmi egyeztetés különböző fázisain. Idén a Budapesti Mobilitási Terv (BMT) átfogó közlekedési stratégiájának társadalmi egyeztetése volt napirenden, melynek bemutatta az alkalmazott módszereit. A témacsoporttal párhuzamosan futott több széleskörű, online társadalmi egyeztetés, melyek minden esetben elérhetőek voltak a [BKK honlapján](#). Az elmúlt 2 év felülvizsgálati munkái után most a BMT megvalósítása fog következni. Részletesen bemutatta a Mobilitási témacsoportban lezajlott egyeztetéseket és felsorolta a még idénre időzített egyeztetéseket a témacsoporton belül és azon túl.

Említette, hogy mindemellett az Esélyteremtő Budapest Munkacsoport segítségét kérték abban, hogy segítsenek a fogyatékkal élők érintetti térképének bővítésében. A térkép egy döntés-előkészítő eszköz lesz, aminek a célja, hogy különböző hálózati változások tervezésekor már előre figyelembe lehessen venni a sérülékeny csoportok igényeit. Kiemelte, ez azért fontos, mert sokaknak egy megálló áthelyezése is komoly problémát jelent, ezért a változásokról szeretnék előre értesíteni az érintett szereplőket.

Emődý Barbara, Magyar Kerékpárosklub:

Elmondta, hogy október 25-én került elfogadásra egy olyan dokumentum, ami arra utasítja a főpolgármestert, hogy azonnal kezdje meg az egyes alapsomagok végrehajtását, és éppen a mai nap volt a kezdési határidő. Ebben szerepel a belső kerületek kerékpáros hálózatának kiépítése. Rákérdezett, hogy ez miként fog megtörténni.

Kovács Bendegúz, BKK Zrt:

Válaszában kifejtette, hogy amennyiben a rendelkezésre álló források megvannak, akkor a BKK és a Budapest Közút Zrt készen áll megvalósítani ezeket a terveket. A BMT az Európai Unió forrasszerződésnek az alapdokumentuma, tehát amikor az uniós források meg tudnak érkezni, akkor tudják lehívni azokat.

Emődý Barbara, Magyar Kerékpárosklub:

Hozzátette, hogy amit említett, az saját forrásként van megjelölve, ezért úgy gondolja, hogy szükséges, hogy az önkormányzat saját keretet teremtsen erre a célra – 3 milliárd forintot 3 évre.

Kovács Bendegúz, BKK Zrt:

Hangsúlyozta, hogy forrás függvénye minden megvalósítás.

Lukács András, Levegő Munkacsoport:

Elmondta, hogy nem ismeri pontosan a Kerékpárforgalmi Főhálózati Tervet, de tudna javasolni számos olyan útvonalat, ami nem főútvonal mentén megy, de kisebb változtatásokkal jól kihasználhatóak lennének. Hozzátette, számos példa van arra, hogy kerékpárosok érthetetlen akadályokba ütköznek a városban. Kérdése arra vonatkozott, hogy szándékoznak-e – akár a kerékpárosok jelzései alapján – feltárni ezeket a problémákat.

Kovács Bendegúz, BKK Zrt:

Ismertette, hogy a tervben minden erre vonatkozó információ megtalálható és az elmúlt évben számos városi sugárúton valósult meg kerékpárforgalmi fejlesztés. A BKK ugyanakkor szívesen fogad olyan apró beavatkozásokra irányuló javaslatokat, amelyeket könnyen meg lehet oldani.

Lukács András, Levegő Munkacsoport:

Arról érdeklődött, hol tartanak az indikátorok.

Hajnal Tünde, BKK Zrt:

Elmondta, hogy a BMT részeként elfogadták a monitoring értékelési rendszert, amely nyilvános. Az indikátorokat szeretnék a felülvizsgálati szakaszok elején, öt évente helyzetértékelési anyagként használni. Hozzátette, a Fővárosi Közgyűlés elfogadta az indikátor készletet. Végezetül megköszönte a Levegő Munkacsoportnak a korábban beküldött értékes véleményeket, amelyeket fel tudtak használni a tervezés során.

Kovács Bendegúz, BKK Zrt:

Hozzáfűzte a kapcsolódó anyagok elérhetők az [BKK honlapján](#).

Buzás Károly, “TUTI” Turista és Természetjáró Információs Egyesület:

Azt kérdezte, van-e fejlemény az elektromos eszközök szabályozásával kapcsolatban?

Kovács Bendegúz, BKK Zrt:

Beszámolt a két héttel ezelőtti Közlekedésbiztonsági Egyeztető Fórumról, ahová meghívták Nagy Bálint államtitkárt, illetve a Miniszterelnökségtől az Aktív Magyarország Államtitkárságot is, ám ők nem vettek részt az egyeztetésen. Elmondta, a Fővárosi Önkormányzat a közterületi mobi-pontok révén tudja szabályozni az elektromos mikromobilitási eszközök használatát. Vannak javaslataik, hogyan korlátoznák a megosztott járművek sebességét különösen a megosztottan használt területeken, de illetékesség hiányában mást nem tudnak tenni. A KRESZ-módosítás vonatkozó részét kíváncsian várják.

Lukács András, Levegő Munkacsoport:

Arról érdeklődött, elérhetőek-e a közösségi közlekedési hálózat fejlesztésével kapcsolatos anyagok.

Kovács Bendegúz, BKK Zrt:

Elmondta, most zajlik a helyzetértékelési fázis véleményezése, az anyag bemutatása két héttel ezelőtt történt meg a Mobilitási Témacsoportban. Regisztráció után a munkaanyagokat mindenki számára el tudják küldeni.

Lukács András, Levegő Munkacsoport:

Véleménye szerint a közösségi közlekedés előnyben részesítése terén nagyon sok minden történt, de még lehetne mit tenni. Ez ügyben készül-e valamilyen intézkedési terv vagy más dokumentum?

Kovács Bendegúz, BKK:

Elmondta, a stratégia fókuszában elsősorban a járatsűrűség és az útvonalak kihasználtsága áll. Hozzátette, legutóbb a Szent István körúti kerékpársávok tervezésénél is kompromisszumot hoztak a közösségi közlekedés előnyben részesítésének érdekében, hogy a 9-es busz közlekedése ne nehezedjen meg. A főváros jelentős részén már ma is elterjedt, hogy lámpaprogramokkal, buszsávokkal segítik a közösségi közlekedést.

Kárpáti Fanny, civil csoportvezető:

További hozzászólás hiányában megköszönte a részvételt, és lezárta az ülést.